



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 31 dicembre 2020**



Prime Pagine

31/12/2020	Corriere della Sera	6
<hr/>		
31/12/2020	Il Fatto Quotidiano	7
<hr/>		
31/12/2020	Il Foglio	8
<hr/>		
31/12/2020	Il Giornale	9
<hr/>		
31/12/2020	Il Giorno	10
<hr/>		
31/12/2020	Il Manifesto	11
<hr/>		
31/12/2020	Il Mattino	12
<hr/>		
31/12/2020	Il Messaggero	13
<hr/>		
31/12/2020	Il Resto del Carlino	14
<hr/>		
31/12/2020	Il Secolo XIX	15
<hr/>		
31/12/2020	Il Sole 24 Ore	16
<hr/>		
31/12/2020	Il Tempo	17
<hr/>		
31/12/2020	Italia Oggi	18
<hr/>		
31/12/2020	La Nazione	19
<hr/>		
31/12/2020	La Repubblica	20
<hr/>		
31/12/2020	La Stampa	21
<hr/>		
31/12/2020	MF	22
<hr/>		

Primo Piano

30/12/2020	Ship Mag	23
<hr/>		
30/12/2020	Messaggero Marittimo	24
<hr/>		
30/12/2020	Corriere Marittimo	25
<hr/>		

Porti, tasse e progettualità: come partecipare all'evento organizzato da Assiterminal

Tassazione porti e governance portualità

Assiterminal, Tassazione porti e governance portualità Tavola rotonda

Redazione

Trieste

31/12/2020	Il Piccolo Pagina 36	26
Ti porto un libro con Paolo Rumiz		

Venezia

31/12/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 27	<i>GIANNI FAVARATO</i> 27
F2i conquista i terminal portuali dell' Adriatico		
31/12/2020	Il Gazzettino Pagina 27	<i>TIZIANO GRAZIOTTIN</i> 28
Turismo e porto, la crisi da evitare		

Savona, Vado

30/12/2020	Il Vostro Giornale	29
Porto di Savona e Vado Ligure, Emilio Signorini presidente dell' Autorità portuale fino al 2024		
30/12/2020	Savona News	30
Signorini confermato presidente dell' Autorità di sistema portuale per quattro anni		
30/12/2020	Savona News	31
Prc su ex Mondomarine Savona: "Sarà la fine di un lungo e buio tunnel?"		
30/12/2020	Il Vostro Giornale	32
Ex Mondomarine, Ferraro (Rc) e Ravera (Rete a sinistra): "Soddisfatti del ritardo recuperato ma preoccupati per i lavoratori"		

Genova, Voltri

31/12/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 6	33
Parte il Signorini bis "Le priorità la Diga e il cantiere di Sestri"		
30/12/2020	Ansa	34
Porti Genova, Signorini confermato alla presidenza		
30/12/2020	Genova24	<i>Giulia Mietta</i> 35
Porto di Genova e Savona, Paolo Signorini presidente fino al 2024		
30/12/2020	larepubblica.it (Genova)	<i>Di Massimo Calandri</i> 36
Porto, Signorini confermato ufficialmente presidente		
30/12/2020	Primo Canale	37
Signorini confermato al vertice dell'Autorità portuale del Mar Ligure Occidentale		
30/12/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i> 38
Signorini confermato fino al 2024		
30/12/2020	The Medi Telegraph	39
Genova, Signorini: "Il 2021 l' anno della diga e dell' espansione di Fincantieri"		
30/12/2020	Genova24	<i>Redazione</i> 40
Lavoratori irregolari nel trasporto merci, l' osservatorio logistica chiede un incontro al Prefetto		
30/12/2020	Il Vostro Giornale	41
Deposito irregolare di rifiuti edili sotto un viadotto dell' autostrada in ristrutturazione: una denuncia		
30/12/2020	Informare	42
L' USB critica il ricorso a lavoratori assunti a tempo determinato da parte dei terminalisti portuali di Genova		
30/12/2020	Shipping Italy	43
Presentati i progetti della nuova diga del porto di Genova e l'aggiornamento sulle opere del piano straordinario		

La Spezia

31/12/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 22	<i>L. IV.</i>	45
<hr/>			
31/12/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 43		46
<hr/>			
30/12/2020	Informazioni Marittime		47
<hr/>			
Mario Sommariva nominato presidente Autorità Mar Ligure Orientale			

Livorno

31/12/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 57		48
<hr/>			
«Tariffe calmierate e porto alla Bellana»			

Piombino, Isola d' Elba

31/12/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 17	<i>CRISTIANO LOZITO</i>	49
<hr/>			
Jsw, commesse da 900 milioni per le rotaie Jindal: a fine gennaio il progetto del forno			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

31/12/2020	La Provincia di Civitavecchia Pagina 5		51
<hr/>			
Adsp, i sindacati incontrano il presidente Pino Musolino: ora si attendono il nuovo comitato di gestione e la nomina del segretario generale per poter lavorare a pieno regime			
31/12/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 48		52
<hr/>			
Fiumicino, il ministro Costa: «Presto navi spazzine per ripulire i rifiuti in mare»			

Napoli

31/12/2020	Il Mattino (ed. Napoli) Pagina 25	<i>Gennaro Di Biase</i>	53
<hr/>			
«Subito la ricostruzione tempi record sui pareri»			
31/12/2020	Il Mattino (ed. Napoli) Pagina 25		55
<hr/>			
Sos del sindaco a Governo e Regione «Va dichiarato lo stato di calamità»			
31/12/2020	Il Mattino (ed. Napoli) Pagina 30		57
<hr/>			
Ormeggi, lidi, porti turistici rivolta per le concessioni "mini -proroga" nel mirino			
31/12/2020	Il Mattino (ed. Napoli) Pagina 30		59
<hr/>			
«Cantiere Beverello inevitabili i ritardi»			
31/12/2020	La Repubblica (ed. Napoli) Pagina 8		60
<hr/>			
La Rocca, pressing sul Comune "Serve il restyling del lungomare"			
31/12/2020	Corriere del Mezzogiorno Pagina 7		62
<hr/>			
Federnautica-Confcommercio, Di Stefano coordinatore			
30/12/2020	Ildenaro.it		63
<hr/>			
In Campania nasce Federnautica-Confcommercio, già 38 imprese associate. Di Stefano coordinatore			
30/12/2020	Napoli Village		64
<hr/>			
Federnautica Confcommercio, Di Stefano è il presidente. Partenza sprint con trentotto operatori in Campania			
30/12/2020	Stylo 24		65
<hr/>			
Nasce FederNautica - Confcommercio, Reti per le imprese della Campania			

Bari

31/12/2020	Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari) Pagina 1		66
<hr/>			
31/12/2020	Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari) Pagina 5	<i>Vito Fatiguso</i>	67
<hr/>			

Taranto

31/12/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 47		69
<hr/>			
30/12/2020	Il Nautilus	<i>Scritto da Redazione</i>	70
<hr/>			
30/12/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	71
<hr/>			

Manfredonia

31/12/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Capitanata) Pagina 35		72
<hr/>			

Palermo, Termini Imerese

31/12/2020	Italia Oggi Pagina 12	<i>GAETANO COSTA</i>	73
<hr/>			
31/12/2020	Giornale di Sicilia Pagina 37		74
<hr/>			
30/12/2020	New Sicilia	<i>Redazione NewSicilia</i>	75
<hr/>			

Trapani

30/12/2020	NT+ Enti Locali & Edilizia	<i>di Mariagrazia Barletta</i>	76
<hr/>			

Focus

30/12/2020	Il Nautilus		77
<hr/>			
30/12/2020	Port News	<i>di Marco Casale</i>	79
<hr/>			



Caso Regeni: la procura del Cairo definisce "illogica" l'inchiesta chiusa a Roma e accusa il giovane italiano di aver sobillato gli ambulanti. Egitto senza vergogna



Giovedì 31 dicembre 2020 - Anno 12 - n° 360
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 9,70 con il libro "Afghanistan"
Spedizione a/b postale D.L. 353/03 conv. in L. 27/02/2004 n. 460
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

LE TERAPIE INTENSIVE

Antonelli: "Dati sotto soglia, però rischi a febbraio"

◉ CALAPÀ A PAG. 5

I TAVOLI DEL MISE

Le crisi aziendali ridotte del 50%, in attesa di aprile



◉ BORZI, DE RUBERTIS E ROTUNDO A PAG. 10 - 11

IL NO DELLA CONSULTA

Toti ci riprova: "silenzio-assenso" contro i parchi

◉ FROSINA A PAG. 15

LA LEGGE ARGENTINA

"Mai più stigma per le donne che abortiscono"

◉ GROSSI A PAG. 18

LE 9 TRIBÙ NO-VAX

Quelli che... il vaccino è come una lasagna

» Selvaggia Lucarelli

Non so se ve ne siete accorti, ma la fiamma del negazionismo s'è leggermente affievolita, travolta ormai dal d'vampare di quella dei no-vax del Covid, ovvero una scoppiet-tante umanità im-mune alla scienza, alla razionalità e al senso del ridicolo. Vado qui a elencare le nove principali tipologie dei contrari ai vaccini.
1. Quelli che "non so se c'è dentro".
SEQUE A PAG. 20



Natangelo



REUTERS

L'INTESA CON PFIZER Furbata contro l'art. 7 dell'accordo Ue

Vaccini, Berlino viola i patti: "È la nostra interpretazione"

Il premier italiano critica gli approvvigionamenti "extra" dei tedeschi. Il ministro della Salute Spahn: "Lectio trattare per dosi aggiuntive dopo aver concluso l'intesa con Bruxelles"



◉ AUDINO A PAG. 4

SEMPRE PIÙ CRISI CONTE NON MOLLA, RENZI LITIGA DA SOLO

Recovery Ciao



LA RESA DEI CONTI

IL PREMIER CONFERMA (CON M5S, PD E LEU) IL PIANO UE, LA CABINA DI REGIA E LA LINEA SUGLI 007: "SE ROMPI, SI VA IN AULA". IV FA 13 RIGHE DI PROPOSTE: "DISTANZA ABISSALE"

◉ DE CAROLIS, MARRA E SALVINI A PAG. 2 - 3

La cattiveria
Renzi fa pressione su Conte. Gli resta solo un giorno per strappare al Covid il Premio Simpatia 2020
WWW.FDRUM.SPINOZZA.IT

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro Il mio Mattarella apocrifto a pag. 3
- Lerner Ora Milano scopre la povertà a pag. 13
- Corrias Qui era tutto Palazzo Grazioli a pag. 21
- Vattimo Eco e Furio diavoli tentatori a pag. 17

BUON ANNO 2021 A TUTTI I LETTORI

Domani, 1° gennaio 2021, i quotidiani non usciranno. Quindi ci rivediamo nelle edicole sabato 2. Auguri di cuore per il nuovo anno a tutti i lettori



Vocabolario 2021

» Marco Travaglio

Nell'ambito delle pulizie di fine anno, ecco 12 parole che, alla luce del 2020, è meglio cancellare dal vocabolario 2021 per motivi di proflessi igienico-sanitaria.

- Anima.** Elemento fondamentale dell'essere umano, ma non richiesto ai governi: a cui bastano e avanzano una maggioranza, un programma e dei buoni ministri. L'anima dei governi è come l'amalgama del Calcio Catania per il mitico presidente Angelo Massimino: "Alla squadra manca amalgama? Ditemi dove gioca e ve lo compro subito".
- Autonomia differenziata.** Purtroppo prevista dalla Costituzione, ce l'avevano spacciata per la panacea di tutti i mali. Invece ha fatto danni incalcolabili già l'autonomia semplice, figurarsi se la differenziano pure. Modesta proposta: differenziamola a tal punto da levare la sanità alle regioni e affidarla allo Stato.
- Bonus/sussidi.** Basta coi bonus, solo noi facciamo i bonus, ci vuol altro che i bonus, siamo diventati i Sussidistan. Poi si scopre che gli Usa hanno appena varato un piano da 900 miliardi di dollari di bonus e sussidi per i più colpiti dalla crisi Covid. Quindi basta con i bonus e ai sussidi.
- Competenti.** Non neessitono per scienza infusa né per diritto di nascita, come dimostrano tutti i governi che ci hanno lasciato questo disastro, ma anche i figli di papà imprenditori che han mandato (ostanno mandando) in malora le aziende di famiglia. Meglio astenersi da oracoli preconcetti e aspettare tutti al varco dei fatti, onde evitare di dover esclamare un giorno: "Però, quel Conte!", "Però, quel Patuanelli!", "Però, quello Speranza!", "Però, quell'Azzolina!", "Però, quel Provenzano!", "Però, quel habitat!". O di doversi domandare: "Possibile che il supercompetente Beppe Sala non abbia pensato a tener da parte un po' di sale per sciogliere due dita di neve a Milano?".
- Governatori.** Termine abusivo usato per definire i "presidenti di Regione" che, salvo rare eccezioni, è già eccessivo chiamare così, visto che i più non saprebbero presiedere il ballatoio di casa loro. I governatori in Italia erano quelli dell'impero romano e dell'impero fascista. Uno, però, somigliava molto ai nostri: il governatore della Giudea Ponzio Pilato.
- Governo Draghi.** Perché esiste, occorre che l'attuale governo cada, che in Parlamento si formi una maggioranza disposta a votare uno guidato da Draghi e soprattutto che Draghi accetti di guidarlo. Chi dice di stimare Draghi dovrebbe almeno chiederglielo, anziché nominare il suo nome invano per darsi un tono e fingere di esistere sulle e alle sue spalle.
- Large intese.** Termine volutamente generico e suadente per nascondere un'operazione truffaldina e terrificante.

SEQUE A PAGINA 24





il Giornale



GIOVEDÌ 31 DICEMBRE 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 309 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

SPECIALE 2020

**LE PAROLE PERSE
E DA RITROVARE**

di **Alessandro Sallusti**

«**N**ell'oscurità le parole pesano il doppio» (Elias Canetti, premio Nobel per la letteratura 1981). A un anno dall'inizio della pandemia e della segregazione l'unica libertà uscita indenne da quella sorta di oscurità che ci ha avvolto è stata quella di profondere parole. Alcune le abbiamo coniate, altre rimosse, altre ancora strozzate in gola nei momenti più bui, quasi a non volere profanare il silenzio delle nostre città deserte perché, a ben pensarci, anche il silenzio parla e dice di noi.

Abbiamo volontariamente ristretto il nostro vocabolario? Può essere, anzi è successo: toccarsi, ballare, vedersi, festeggiare, cantare e tifare - per fare qualche banale esempio - sono parole che non abbiamo pronunciato se non per lamentarci della loro improvvisa assenza (...)

segue a pagina I
Barbieri, Eleni, Giordano e Macioce
da pagina VI a pagina XV

**Fiducia e curiosità
per tornare in viaggio**

di **Giacomo Susca**

a pagina II

**Stiamo in famiglia:
ora parliamoci di più**

di **Felice Manti**

a pagina IV

**Ma dopo la distanza
rivogliamo la tavola**

di **Andrea Cuomo**

a pagina XI

AI LETTORI

In occasione del Capodanno, domani il **Giornale**, come tutti gli altri quotidiani, non sarà in edicola. L'appuntamento è per sabato 2.

RESA FINALE

CONTE SFIDA RENZI

*Il premier rilancia: venga in Parlamento se vuole cacciarmi
Il rottamatore ai suoi: ora ce ne andiamo*

■ Stretto nella tenaglia Ue-Renzi, il premier parla per due ore e mezzo a Villa Madama e cerca di riproporre lo schema che portò dal Conte 1 al Conte 2. Certo, stavolta tenere buona l'Europa è un bel problema. «Dobbiamo correre. Bisogna rafforzare la credibilità del governo e della classe politica. Voglio andare in Cdm all'inizio di gennaio e in Europa con il piano a febbraio».

Di **Sanzo, Napolitano e Scafi**
alle pagine 2 e 3

LE ANALISI

**Abbiamo le idee
per governare**

di **Silvio Berlusconi**

Cari amici, non è una clausola retorica dire che i giovani per noi sono la realtà più importante. Forza Italia non è una pagina già scritta nel grande libro della storia, è una pagina del futuro che vogliamo scrivere con i tanti italiani che - forse senza saperlo - condividono (...)



segue a pagina 6

**Euro-figuraccia
sul cashback**

di **Vittorio Macioce**

La dignità dell'Italia vale circa 18 euro a testa. È il rimborso del *cashback* di Natale. Tu paghi con la carta di credito e lo Stato ti restituisce una parte della spesa. Il tetto è 150 euro. L'obiettivo è incrementare i consumi nei negozi in questo periodo di contagi e quarantene, con la speranza (...)

segue a pagina 4

LO SCONTRO SUI SOCIAL

**«La caccia non è uno sport»
E Insinna finisce impallinato**

a pagina 18



CONDUTTORE Flavio Insinna presenta il quiz «L'eredità» su Rai1

INTERVISTA AL PRESIDENTE DEL CONI MALAGÒ

**«Saranno Olimpiadi da incubo,
salviamo almeno Inno e Tricolore»**

di **Benny Casadei Lucchi**

alle pagine 26-27

IL CASO ASTRAZENECA

Così hanno rallentato il vaccino per l'Italia

di **Maria Sorbi**

■ L'autorizzazione dell'agenzia del farmaco europea Ema per il vaccino di AstraZeneca dovrebbe arrivare entro l'Epifania. Prima rispetto all'ipotesi fine gennaio, ma comunque in coda rispetto a Pfizer. Il nodo delle informazioni.

MINACCE NO VAX

**Infermiera insultata
Ora si muove
anche il Viminale**

di **Patricia Tagliiferri**

a pagina 10

a pagina 9

servizi da pagina 8 a pagina 12

SCHELETRI NELL'ARMADIO

**Dal ministro Bonafede a Giulia Grillo:
quando i Cinque stelle attaccavano la scienza**

di **Francesco Maria Del Vigo** a pagina 10

METROPOLI SVUOTATA

L'anno in cui Milano ha perso 14mila abitanti

Come due paesotti dell'hinterland. Milano ha perso undicimila residenti in un anno, quattordicimila se si prende a riferimento la popolazione che era iscritta all'anagrafe del Comune a febbraio, il mese in cui tutto è cambiato. Pre e post Covid. La metropoli internazionale che macinava turisti, record e week a tema è stata travolta da uno tsunami. E anche la popolazione ne ha pagato il prezzo: alla fine dell'anno i residenti mila-

nesi sono scesi a 1.392.802, il segno meno non compariva da dieci anni. Sono aumentati i decessi (anche) a causa del virus maledetto: i morti nel 2020 sono 16.692, quasi tremila in più rispetto all'anno prima. E quasi il doppio dei nuovi nati, i bimbi iscritti al registro sono stati meno di novemila, ancora in calo.

All'effetto svuotamento della città

ha dato un contributo ovviamente lo smart working, dopo il primo lockdown tanti hanno riportato la residenza nella regione o nel paese d'origine. E chi il posto l'ha perso è stato costretto a lasciare, la crisi per ora non ha fatto calare gli affitti sotto la Madonna. E nella Milano del Covid non ci si sposa più. Mascherine, cerimonie ristrette, feste vietate. I matrimoni sono stati 1.650 in tutto l'anno, la metà del 2019, quelli in chiesa appena 281.

*IN ITALIA FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA REGIONI IN UNO DEI 15 SOTTOSEGGNI IN L. 24/04/2012 N. 69 ART. 1 C. 133) MILANO



IL GIORNO

GIOVEDÌ 31 dicembre 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Intervista al governatore: riformiamo la sanità

Fontana archivia il 2020
«La Lombardia prima ad afferrare la ripresa»

Sandro Neri a pagina 16



L'intervento

La speranza è il segreto dei giorni

Mario Delpini Arcivescovo di Milano

A pagina 8



UNA STORIA ITALIANA
QUESTA È TIM
CANTA *Mint*
Stasera in TV

Anno nuovo, emergenza vecchia

Non saranno archiviati distanziamento, mascherine e misure restrittive. Conte: chiusure e blocchi fino a quando necessario
Vaccino, altra doccia fredda sul siero di Astrazeneca. Il premier sfida Renzi: se mi toglie la fiducia vado in Parlamento

Servizi da pag. 3 a pag. 11

Gli esperti? Come gli oroscopi

Arriva il 2021
Non fidatevi delle previsioni

Michele Brambilla

Nei giorni scorsi abbiamo ripubblicato - solo per divertimento, niente di offensivo - le previsioni degli astrologi di inizio 2020: solo Branko aveva previsto un anno gramo, tutti gli altri assicuravano ad ogni segno zodiacale tante belle cose in amore, salute, lavoro. Sappiamo tutti com'è andata. Oroscopi, si dirà. Ma siamo sicuri che noi giornalisti siamo più attendibili quando parliamo dell'anno che verrà? Quando lo prevediamo, lo programiamo, lo pianifichiamo? Uno sguardo ai giornali di inizio 2020 può servire a tutti noi per prenderci un po' meno sul serio di quanto siamo soliti fare. E dunque, di che cosa parlavamo, un anno fa?

Segue a pagina 2

L'ULTIMA CANZONE DI VASCO SCALDA IL CUORE DEGLI ITALIANI IMPAURITI
«PARLA D'AMORE. VOLEVO CHE USCISSE NEI GIORNI DELLA RINASCITA»



Vasco Rossi, 68 anni

SONO ANCORA QUI A DIFENDERMI

Spinelli e Mangiarotti a pagina 30

DALLE CITTÀ

Milano, la nostra inchiesta

Casi di revenge porn in aumento: donne salvate dal metodo Cantone

A.Gianni nelle Cronache

Milano, battaglia su Città Studi

Regione schierata con la Statale «E serve Arexpo»

Anastasio nelle Cronache

BUON ANNO A TUTTI
Domani il nostro quotidiano, come tutti gli altri giornali, non uscirà
Tornerà in edicola sabato 2 gennaio

L'informazione continua sui portali locali e su www.quotidiano.net



L'ambasciatrice britannica Jill Morris

«A Londra senza Erasmus Vi spiego come si farà»

Nitrosi a pagina 15



Barbara D'Urso

Regina di cuori in tv «lo contro i pregiudizi»

Degli Antoni alle pagine 20 e 21

UNA STORIA ITALIANA
QUESTA È TIM
CANTA *Mint*
Stasera in TV





Oggi l'ExtraTerrestre

REGALI Ai giocattoli spetta il triste primato delle concentrazioni di sostanze chimiche pericolose per i bambini. Le falle dei controlli



Culture

LEADBELLY Il romanzo di formazione del bluesman in un volume della serie Black Prometheus di Shake

Guido Caldiron pagina 10



Visioni

CONTROCAMPO 2020 L'immaginario imprigionato nell'anno del Covid fra chiusure di cinema, teatri, musei

D'Agnolo Vallan, Nugara, Piccino, Renzi pagina 12

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

il manifesto

quotidiano comunista



GIOVEDÌ 31 DICEMBRE 2020 - ANNO L - N° 310

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

L'ANNO CHE VERRÀ SUBIRÀ UNA TRASFORMAZIONE...

NORMA RANGERI

Abbiamo vissuto un anno terribile, sconvolgente, senza uguali. Il virus-killer è arrivato tra noi mentre eravamo alle prese con appuntamenti di grande rilevanza politica (il referendum costituzionale, le elezioni regionali, i processi di Salvini...), ignari di quel che stava per capitare. Poi tutto è successo.

Sofferenza, dolore, lutti. E non solo per l'Italia ma per miliardi di persone, costrette, per la prima volta, a fronteggiare un nemico presente in ogni angolo del Pianeta. Un nemico forte, particolarmente spietato nel nostro Paese, terreno fertile per la sua micidiale missione distruttiva: strutture sanitarie fragili e insufficienti; confusione organizzativa, debolezza decisionale e disorientamento del governo centrale, spinte centrifughe delle Regioni.

Con un protagonismo mediatico eccessivo di una parte della comunità scientifica, artefice di messaggi contraddittori e irresponsabili (ricordate il «virus clinicamente morto» secondo il medico di Berlusconi?).

E infine i cittadini, non sempre capaci di rispettare le poche e banalissime regole, utili per evitare il diffondersi del virus, più che visibile. Perché economicamente capace di ridurre l'Italia allo stremo, facendo perdere centinaia di migliaia di posti di lavoro, chiudendo una valanga di attività in quasi ogni settore produttivo, distruggendo tessuto sociale, cultura, vita collettiva.

— segue a pagina 15 —

foto di Francisco Seco/Ap

Gennaio 2021 come l'agosto 2019. Conte sfida Renzi a un finale alla Salvini, in senato: «Ritira la fiducia? Dovrà spiegarlo in parlamento». Nessuna apertura a Iv su servizi, Mes e Recovery. Il premier restituisce il cerino all'avversario. Che insiste: tra noi un abisso **pagina 2,3**



DOPO LA CHIUSURA DELLE INDAGINI DI ROMA SUL CASO REGENI. LA FARNESINA: «INACCETTABILE»

Schiaffo di Sisi: «Processo senza basi»



La Procura generale egiziana risponde, dopo 20 giorni esatti, alla chiusura delle indagini in Italia sul rapimento, le torture e l'uccisione di Giulio Regeni. Lo fa respingendo in toto le accuse di Roma contro i quattro ufficiali della National Security indagati, rilanciando

la pista della banda criminale, e affermando che i responsabili del delitto restano ignoti.

Il comunicato, giunto nel giorno in cui la fregata italiana Schergat approda sulle coste dell'acquirente egiziano, propone di nuovo il ritratto di Regeni come fosse una spia o un

agitatore, pur ammettendo che il ricercatore di Fiumicello era stato messo sotto sorveglianza dalla National Security per le sue «azioni sospette», ma che poi dalle informazioni raccolte era risultato «non pericoloso». In serata è arrivata la risposta della Farnesina con

una nota nella quale si definisce «inaccettabile» la presa di posizione del Cairo. In precedenza anche Amnesty è il presidente della Camera Roberto Fico aveva espresso la condanna del comunicato della procura egiziana

PINO DRAGONI A PAGINA 8

Lele Corvi



all'interno

Bilancio Si alla manovra e al decreto salva-pasticcio

NINA VALOTTI **PAGINA 3**

Brexit Da mezzanotte Londra dice addio alla Ue

LEONARDO CLAUSSI **PAGINA 6**

Vaccino AstraZeneca riceve il via libera del Regno Unito

ANDREA CAPOCCI **PAGINA 4**

La scissione di Md

Chi se ne va si allontana dalle nostre radici

LIVIO PEPINO

Sono 25 i magistrati che, con una lettera aperta, lasciano Magistratura democratica e fanno le valigie anche gli eletti nel Csm. Come in tutte le scissioni, chi se ne va rivendica la fedeltà alle origini, anche attribuendo ai padri fondatori posizioni fantasiose.

— segue a pagina 15 —

STORICO SÌ DEL SENATO

In Argentina l'aborto non sarà più omicidio



Dopo una lunga lotta, 12 ore di dibattito e 99 anni passati dall'ultima riforma in materia di aborto, nella notte di Buenos Aires l'ok finale alla legalizzazione dell'interruzione di gravidanza volontaria fa esplodere la gioia del movimento dei papiños verdi davanti al Congresso. Una vittoria anche per Belén e le altre. **BASSO, DACIL, LANZA A PAGINA 9**

Agitu Ideo Gudeta

Era il nostro simbolo per la terra senza frontiere

MARCO GRITTI

Agitu Ideo Gudeta allevava capre, produceva formaggi e coltivava ortaggi. Lo faceva a Frassilongo, nella valle dei Mòcheni, una ventina di chilometri da Trento, il luogo dove aveva deciso di trovare rifugio dalle minacce ricevute in Etiopia, dov'era nata 43 anni fa.

— segue a pagina 5 —

01231
9 770235 215303

Poste Italiane SpA s.p.a. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1 - Sped. in abb. post. n. 2103/2003





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CORVIR-N° 360 ITALIA
PREZZI IN ARROTONDAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 26/01 L. 662/96

Fondato nel 1892



Giovedì 31 Dicembre 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDIZIONE PRODDA, "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO" - EURO 1,10

Le nostre Top Ten
The New Pope davanti a tutta la corazzata serie tv Netflix
Titta Fiore a pag. 18



Oggi il rientro
Il giallo Osimhen e senza il centravanti il Napoli tira meno
Roberto Ventre a pag. 20



Il racconto
Il patto con il diavolo per tornare alla felicità
Giuseppe Montesano a pag. 19



La patente ai vaccinati per hotel voli e sport

► Il piano del governo per incentivare Mattarella: più fiducia nella scienza AstraZeneca, sì di Londra. Ema frena

Conti, Evangelisti Marconi, Malfetano e servizi da pag. 2 a 4

Compiti per il 2021
COSA FARE PER SUPERARE L'EPIDEMIA

Luca Ricolfi

Nel momento in cui si chiude l'anno più triste dalla fine della seconda guerra mondiale (se non dall'Unità d'Italia), è naturale cercare di intravedere una luce in fondo al tunnel in cui siamo finiti. Sarebbe bello poter pensare che, di qui alla fine dell'anno prossimo, le cose si raddrizzino sui due fronti fondamentali: controllo dell'epidemia e ripresa economica. Difficile, in questa situazione, non inclinare verso una delle due posizioni fondamentali: adesione all'ottimismo istituzionale, che promette rinascita e oculati impieghi dei soldi promessi dall'Europa, o scetticismo dettato dall'esperienza e dalla consapevolezza dei nostri limiti. *Continua a pag. 43*

Il colloquio Ricciardi
«Il vaccino è ok inglesi pragmatici la Ue si muova»

Maria Pirro

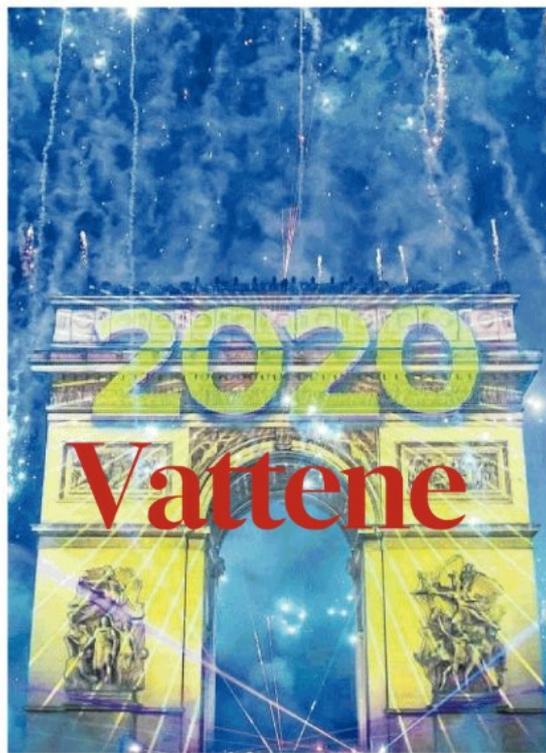
Per Walter Ricciardi, consigliere del ministro della Salute, «il vaccino è ok, inglesi pragmatici: la Ue si muova». *A pag. 3*

La campagna
Napoli, dal 7 mille al giorno alla Mostra

Ettore Mautone

Vaccini, il piano per Napoli prevede la somministrazione di mille dosi al giorno dal 7 gennaio alla Mostra. *A pag. 5*

La superstizione tra la fine di un anno orribile e il nuovo che arriva



Elisabetta Moro

Anno bisesto, anno funesto. E il 2020 è andato oltre ogni più fosca previsione. Ha menato fendenti a destra e a manca dando una lezione anche a chi non ci crede. Che si è dovuto ricredere. Al punto che oggi non si celebra un semplice Capodanno, ma un rito scaramantico planetario. *Continua a pag. 43*

Il caso

Quelli del veglione a Dubai per festeggiare senza divieti

Leandro Del Gaudio in Cronaca

Tensioni nel governo
Conte sfida Renzi: pronto alla verifica in Parlamento

Emilio Pucci

Conte accelera sul Recovery e sfida Renzi: «Se verrà meno la fiducia di una forza di maggioranza ci sarà un passaggio parlamentare in cui tutti esprimeranno la propria posizione e si assumeranno le proprie responsabilità». Spirano venti di guerra nel fronte rosso-giallo, l'anno si conclude con presagi nefasti per l'esecutivo. Per l'Italia viva il premier sbaglia su tutta la linea e il partito di Renzi fa mostra di non voler arretrare di un millimetro. *A pag. 8*

L'intervista

«Il Recovery va cambiato ma una crisi ora è assurda»



Bonaccini
Il piano Ue non si fa solo nei palazzi romani coinvolgere i territori

Luigi Roano

«Il Recovery va cambiato ma la crisi sarebbe assurda», il presidente della Conferenza Regioni Bonaccini avverte: «Garantire i territori». *A pag. 9*

Napoli, i danni del maltempo

La furia del mare ha sventrato anche il gioiello Castel dell'Ovo



Gennaio Di Biase in Cronaca

AUGURI AI LETTORI

In occasione del Capodanno Il Mattino, come tutti gli altri quotidiani, domani non sarà in edicola. L'acquasanto con i lettori è per il 2 gennaio 2021. Tutte le notizie in tempo reale sul sito www.ilmattino.it





Il Messaggero

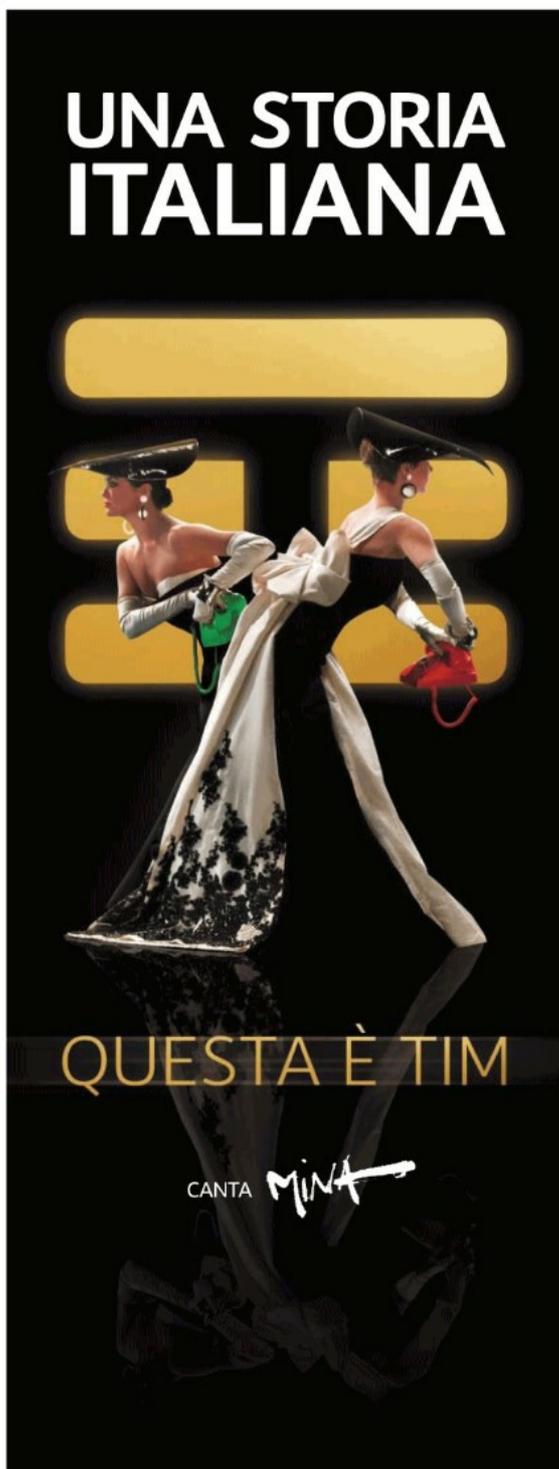
€ 1,40* ANNO 142 - N° 980
ITALIA
Sped. in A.P. 01331/2002 con L.462/2004 art.1 c.1 BCS RM



Giovedì 31 Dicembre 2020 • S. Silvestro I papa

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](https://www.ilmessaggero.it)



Il Messaggero

**Per consultare
l'edizione odierna
scorrere fino a
pagina 3 >>**

il Resto del Carlino

GIOVEDÌ 31 dicembre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Modena: parla il professor Di Benedetto

**Maratona di 30 ore
«Salvate quattro vite
grazie ai trapianti»**

Tomassone a pagina 16



Anno nuovo, emergenza vecchia

Non saranno archiviati distanziamento, mascherine e misure restrittive. Conte: chiusure e blocchi fino a quando necessario
Vaccino, altra doccia fredda sul siero di Astrazeneca. Il premier sfida Renzi: se mi toglie la fiducia vado in Parlamento

Servizi
da p. 3 a p. 9

Gli esperti? Come gli oroscopi

**Arriva il 2021
Non fidatevi
delle previsioni**

Michele Brambilla

Nei giorni scorsi abbiamo ripubblicato - solo per divertimento, niente di offensivo - le previsioni degli astrologi di inizio 2020: solo Branko aveva previsto un anno gramo, tutti gli altri assicuravano ad ogni segno zodiacale tante belle cose in amore, salute, lavoro. Sappiamo tutti com'è andata. Oroscoopi, si dirà. Ma siamo sicuri che noi giornalisti siamo più attendibili quando parliamo dell'anno che verrà? Quando lo prevediamo, lo programiamo, lo pianifichiamo? Uno sguardo ai giornali di inizio 2020 può servire a tutti noi per prenderci un po' meno sul serio di quanto siamo soliti fare. E dunque, di che cosa parlavamo, un anno fa?

Segue a pagina 2

**L'ULTIMA CANZONE DI VASCO SCALDA IL CUORE DEGLI ITALIANI IMPAURITI
«PARLA D'AMORE. VOLEVO CHE USCISSE NEI GIORNI DELLA RINASCITA»**



Vasco Rossi,
68 anni

**SONO ANCORA QUI
A DIFENDERMI**

Spinelli e Mangiarotti a pagina 30

DALLE CITTÀ

Granarolo, paura in serata

**Scontro frontale
fra auto
Bimbo ferito
gravemente**

Radogna in Cronaca

Bologna, il nuovo tratto

**Tram, l'ipotesi:
a Castel Maggiore
con la linea verde**

Servizio in Cronaca

BUON ANNO A TUTTI

Domani il nostro quotidiano, come tutti gli altri giornali, non uscirà
**Tornerà in edicola
sabato 2 gennaio**

L'informazione continua sui portali locali e su www.quotidiano.net



L'ambasciatrice britannica Jill Morris

**«A Londra senza Erasmus
Vi spiego come si farà»**

Nitrosi a pagina 13



Barbara D'Urso

**Regina di cuori in tv
«Io contro i pregiudizi»**

Degli Antoni alle pagine 20 e 21



UNA STORIA ITALIANA

QUESTA È TIM

CANTA *Mint*

Stasera in TV

GIOVEDÌ 31 DICEMBRE 2020

IL SECOLO XIX

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886

1,50€ - Anno CXXXIV - NUMERO 310, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN



PRIMA E DOPO. I lavoratori della sanità sono il simbolo del 2020 e le foto di quattro di loro, in rappresentanza di tutti, testimoniano le fasi della battaglia al Covid-19. In alto hanno le protezioni legate alla fase più acuta; in basso, i volti al naturale sono un messaggio di speranza verso il ritorno alla normalità. Da sinistra: Alberto Giardina, medico Asl 3 per i tamponi a domicilio; Nadia Nurra, coordinatrice infermieristica al pronto soccorso del San Martino di Genova; Lucia Mura, medico al pronto soccorso del Galliera; Alessandro Battistini, infermiere al pronto soccorso del Villa Scassi di Sampierdarena (foto Marco Balastro)

2021 L'eredità dell'anno più brutto è costruire un'altra idea dell'Italia

L'anno che si conclude oggi passa direttamente dalle pagine della cronaca a quelle della storia. Lo fa dopo averci costretto a prove durissime, come individui e come collettività.

A seconda dei momenti ci ha disorientato, impaurito, angosciato e fatto soffrire. Ha cambiato le nostre abitudini e i nostri stili di vita con conseguenze che dureranno a lungo.

Sappiamo purtroppo che la battaglia contro il Covid-19 non è vinta, ci sarà ancora da combattere. Ma sappiamo anche che d'ora in poi possiamo farlo con un'arma potente e, ci auguriamo, risolutiva: cioè il vaccino, esso stesso un traguardo storico per i tempi e le circostanze in cui è stato prodotto.

C'è però un'altra certezza che accompagna i nostri pensieri mentre guardiamo con una timida speranza al 2021. Se la cura funzionerà, riusci-

remo a fermare l'agghiacciante catena di morte che ha accompagnato la diffusione del virus nei mesi scorsi, ma il secondo tempo della nostra lotta contro questo nemico invisibile sarà ancora più importante, perché oltre alla risposta sanitaria siamo chiamati a modificare la nostra organizzazione sociale. Possiamo cambiare in meglio le nostre prospettive ed è questo il momento per farlo. Va detto con chiarezza: le scelte che adotteremo nei prossimi mesi segneranno il futuro per anni.

È un discorso che vale in particolare per l'Italia, afflitta in molti campi da ritardi strutturali rispetto a Paesi dalle

caratteristiche simili e perciò assai bisognosa di riforme.

Il meno giovani fra noi guardano a questa parola - riforme - con un comprensibile scetticismo, che spesso diventa aperta rassegnazione. Troppe volte le abbiamo sentite evocare e garantirle a ogni livello e quasi sempre l'unico risultato è stata la delusione per una promessa infranta. L'immobilismo è diventato nel tempo un tratto distintivo, capace di alimentare slogan - «Questo è un Paese irrimediabile» - ed perdere masse cospicue di fiducia.

Il momento che stiamo attraversando, però, impone di crederci ancora una volta, perché l'emergenza provo-

cata dalla pandemia ci consegna un'urgenza e un clima che spingono come non mai per il cambiamento e ci offre al tempo stesso le risorse necessarie a realizzarlo.

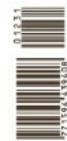
Non ci sono più alibi per non riformare il Paese, per costruire qualcosa di nuovo. E uso questo verbo - «costruire» - invece del più immediato «ricostruire» perché per l'Italia non si tratta semplicemente di rimettere in piedi qualcosa che è stato danneggiato o distrutto. La nostra sfida è dotarci di nuovi strumenti di cui sentiamo fortemente la mancanza e di cui abbiamo disperato bisogno.

L'elenco degli interventi è ahimè

lungo e la sanità è storia a sé, ma ci sono alcuni punti fermi dai quali partire: la riduzione della burocrazia, la certezza dei tempi nei lavori pubblici come nei tribunali, un sistema fiscale semplificato abbinato a una efficace lotta all'economia sommersa, una infrastruttura tecnologica in grado di rispondere alle esigenze di un mondo digitale, una scuola finalmente vista come vera priorità sulla quale scommettere senza riserve e una politica di sviluppo che abbia nella sostenibilità e nella coesione i propri fini.

Sono soltanto alcuni esempi degli investimenti necessari. Altri si possono ovviamente aggiungere. Ma il passaggio chiave è un altro: sta nel fatto che in questo momento l'Europa ci mette a disposizione i soldi e ci dice «dimenticate l'austerità, spendeteli, ma fatelo secondo scadenze e programmi definiti».

SEGUe / PAGINA 2





Il Sole 24 ORE

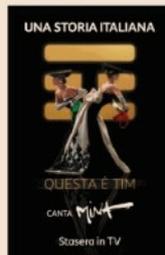
Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Plus24
Dove investire
nel 2021: i consigli
dei gestori
su Borse e bond



Adempimenti
Fattura elettronica,
da gennaio obbligo
di nuovi codici
e documenti

Mastromatteo e Santacroce
— a pagina 30



FTSE MIB 22232,90 -0,12% | SPREAD BUND 10Y 110,20 +1,20 | €/S 1,2281 +0,18% | ORO FIXING 1897,60 +0,71% | Indici&Numeri → PAGINE 34-37

La manovra dei mille bonus è legge Ecco le novità per imprese e famiglie

CONTI PUBBLICI

Finanziamenti a pioggia
ma anche aiuti a lavoratori
dipendenti e autonomi

Ristori per sanità, turismo,
cultura e aeroporti. Prorogati
Superbonus e Transizione 4.0

Edizione chiusa in redazione alle 23

Con il voto di fiducia al governo, è arrivato ieri il via libera definitivo alla legge di bilancio e ai suoi 1.550 comi. Sono leggi sostegni a lavoratori dipendenti e autonomi, come il prolungamento della Cig per altre 12 settimane e la decontribuzione di un anno per professionisti e partite IVA. Tre miliardi alle famiglie per l'assegno unico. Ristori per turismo, cultura e aeroporti. 400 milioni alla sanità per il piano vaccini. Proroga di sei mesi più sei per il superbonus e di due anni per Transizione 4.0. — *articolo pag. 3-5*

LA LEGGE DI BILANCIO 2021

Copertura
della Sace
fino al 70%
per i minibond

Germani — a pag. 28

Moratoria
e garanzie
prorogate
di sei mesi

Rinaldi — a pag. 28



Sabato il secondo
inserto dedicato
a lavoro
e incentivo auto

— Quattro pagine estraibili

Conte: «Se mancasse la fiducia di un partito andrò in Parlamento»

POLITICA

Il premier apre al rimpasto
Procedure accelerate
per il Recovery Plan

Nella conferenza stampa di fine anno Giuseppe Conte cerca di tenere il punto contro Renzi ma apre al rimpasto. «Se mancasse la fiducia di un partito, andrò in Parlamento» per la verifica. Sul Recovery Plan il premier spiega il documento finale sarà pronto per metà febbraio, sulla governance stiamo pensando a un decreto specifico. La nuova bozza di Recovery si articola in 154 pagine con cronoprogramma dei singoli progetti e l'indicazione di milestone e target. Sulle vaccinazioni Conte spiega che non saranno obbligatorie. — *Perone alle pagine 9 e 10*



Italia
Viva, il
leader
Mattteo
Renzi

**L'intervista
Renzi:
«Non saremo
complici
di questo
Recovery»**

Emilia Patta — a pag. 9

MULTILATERALISMO



Annuncio storico. I protagonisti dell'accordo Europa-Cina sugli investimenti: Xi Jinping, Charles Michel, Angela Merkel, Emmanuel Macron, Ursula von der Leyen

Cina, mercato più aperto all'Europa

COMMERCIO GLOBALE

Regole e più trasparenza
per gli investimenti
Il nodo della reazione Usa

Reda Romano
Dal nostro corrispondente
BRUXELLES

Nel tentativo anche di dare
nuovo slancio alla ripresa
economica dopo lo shock provoca-

to dalla pandemia virale, l'Unione europea ha siglato ieri con la Cina uno storico accordo che regolamenterà gli investimenti nei due blocchi. Più trasparenza e più regole in un ambito che ha creato non poche tensioni con Pechino e tra i Ventiseette. L'intesa giunge nonostante l'entourage di Joe Biden avesse esortato la controparte europea a consultarsi con il futuro presidente americano. — *Continua a pagina 8*

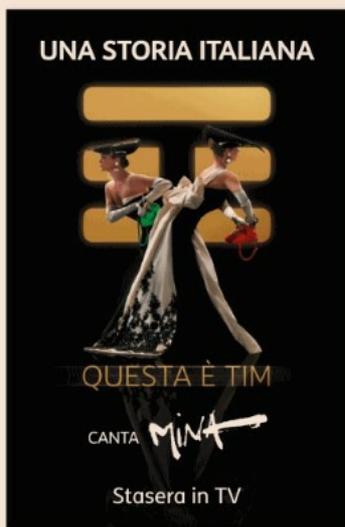
L'ANALISI

**DAL FOOD ALLE GRANDI OPERE,
LE OPPORTUNITÀ PER L'ITALIA**

di **Giuliano Noci**

Come da previsione, Frau Merkel chiude in "zona Cesarini" l'accordo di principio sugli investimenti tra Europa e Cina. Per chi si occupa

di questi temi non è una sorpresa visti gli enormi interessi tedeschi per il mercato cinese. — *Continuo a pagina 8*



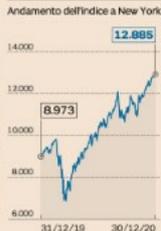
Borse, l'anno dei record per pharma e tech

IL BILANCIO 2020

Dal crollo al rimbalzo
da primato. Nasdaq in rally
e Milano tiene (-5,4%)

Il 2020 che nessuno si sarebbe mai aspettato non poteva certo risparmiare il mondo delle borse. Le sorprese che si sono viste sui listini azionari possono tuttavia considerarsi positive a livello globale. L'anno si era aperto all'insegna di un crollo ottimistico, poi il crollo causato dalla pandemia e dopo un fortissimo rimbalzo favorito dai 9mila miliardi di dollari di liquidità immessi dalle banche centrali a sostegno dell'economia. **Cellino e Carlini** — a pag. 6

Il rally del Nasdaq



**L'intervista
Jerusalemi:
Borsa-Euronext
per battere
i giganti tech**

Antonella Olivieri — a pag. 19

34,5
Il valore in miliardi nel
2020 dell'M&A in Italia

**Mercati
Frena l'M&A in
Italia: nel 2020
fusioni in calo
causa virus**

Carlo Festa — a pag. 21

PANORAMA

VACCINO ANTI COVID

**L'Italia acquisterà
dosi aggiuntive
Veneto a un passo
dalla zona rossa**

È cominciata la distribuzione del primo lotto di 470mila dosi di vaccino anti Covid. L'Italia acquisterà altre dosi del prodotto Pfizer e Moderna, in attesa del via a quello AstraZeneca, già abilitato in Gran Bretagna. Resta comunque elevato il numero dei contagi (6.202 casi e 575 decessi): per questo si ipotizza un ritorno alle fasce colorate dopo il 7 gennaio. Il Veneto potrebbe tornare zona rossa. — *Servizi a pagina 5*

STRATEGIE

**COME USARE
AL MASSIMO
I FONDI
DEL RECOVERY**

di **Fabrizio Onida**
— a pagina 25

SCENARI 2021

**LA CRISI
SILENZIOSA
CHE MINACCIA
LA RIPRESA**

di **Carmen M. Reinhardt**
— a pagina 26

INDUSTRIA

**Vendite di moto e scooter,
-7% dopo sei anni di crescita**

Complice la pandemia, dopo sei anni di crescita ininterrotta, il 2020 riporterà il segno meno sul mercato delle due ruote in Italia. Le immatricolazioni di moto e scooter caleranno infatti del 7% rispetto al 2019. La stima Ancepa (da aggiornare) risulta decisamente migliore delle precedenti previsioni. — *a pagina 12*

CANTIERISTICA

**Fincantieri-Stx, un altro
mese per chiudere l'intesa**

Arriva la proroga per siglare l'accordo tra Fincantieri e il gruppo francese Chantiers de l'Atlantique (ex Stx). Il governo francese ha infatti concesso un mese in più per chiudere il dossier tra i due big, ormai bloccato da mesi. Il contratto di vendita prevede, al momento, che l'operazione venga finalizzata entro oggi. — *a pagina 20*

LAVORO

**Bper, via libera all'ingresso
di 5mila addetti Intesa-Ubi**

Si chiude, anche dal punto di vista sindacale, la vicenda del passaggio a Bper di una parte delle filiali e degli addetti di Ubi e Intesa Sanpaolo, all'indomani dell'acquisizione. È stato infatti raggiunto l'accordo per far transitare, a partire da inizio 2021, 624 filiali e 5.107 lavoratori in capo a Bper. — *a pagina 15*

AUGURI AI LETTORI

**IL SOLE 24 ORE TORNERÀ
IN EDICOLA SABATO 2 GENNAIO**
A Capodanno, come gli altri quotidiani, il Sole 24 Ore non sarà in edicola né nell'edizione digitale. Per restare aggiornati i lettori possono consultare il sito ilsole24ore.com e ascoltare le trasmissioni di Radio 24. Il quotidiano tornerà sabato 2 gennaio. Auguri!





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Giovedì 31 dicembre 2020
Anno LXXVI - Numero 360 - € 1,20
S. Silvestro I Papa

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel. 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art.1 comma 1, DCB ROMA - Abbonamenti a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50 - a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40 - a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,40 - nella Riviera Toscana (da Falerona a Monte Argentario): Il Tempo + Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6990

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

L'INCREDIBILE CONTE

Un premier che vive sulla luna

Conferenza choc del presidente che si loda e imbroda senza fine dopo l'anno orribile trascorso

Sostiene che l'Italia è modello per gli altri paesi del mondo Ma abbiamo il record di morti

Errori? Lui non ne vede uno ma concede: «Lo dirà la storia» Auguri: non può andare peggio

Il Tempo di Osho

Renzi e i vaccini rovinano Capodanno a Giuseppi



De Leo e Martini alle pagine 2 e 3

DI FRANCO BECHIS

In questi mesi ascoltando Giuseppe Conte parlare in una delle sue conferenze stampa che normalmente sono soliloqui notturni, sempre veniva la curiosità: «Ma Giuseppe ci fa o ci è?». È bastato il primo quarto d'ora della conferenza stampa di fine anno in cui il premier magnificava le sue gesta (...)

Segue a pagina 3

In campo la presidente del Senato Stop alla deriva autoritaria La Casellati frena il premier

DI FRANCESCO STORACE

Gual a sottovalutare Elisabetta Casellati. L'osservatore di cose politiche abbia buona memoria di una presidente del Senato che ogni giorno che passa aumenta di autorevolezza non solo per il ruolo che ricopre ma per come ne interpreta la funzione. (...)

Segue a pagina 2

Centrodestra diviso

Sulla sfiducia al governo la Meloni resta sola

Solimene a pagina 6

L'Italia presa a schiaffi dall'Ue

L'Europa ci ha fregato ancora Comanda sempre la Merkel

Paragone a pagina 11

Ecco le pagelle del 2020

I promossi e i bocciati di Roma e Lazio per l'anno che si chiude

Austini, Bialora, Pieretti e Rocca alle pagine 36 e 37

L'inchiesta: nessun sabotaggio dietro il caso delle vetture andate a fuoco ma solo «imperizia» Dodici indagati per i bus flambé a Roma

Ritorno in classe nel caos Le scuole si ribellano agli orari differenziati

Conti a pagina 16

... Le indagini sui «flambus» sono terminate: sono 12 le persone iscritte sul registro degli indagati. Per la Procura non c'è stato sabotaggio ma «imperizia». Nel mirino ci sono dirigenti e vertici del settore manutenzioni dell'Atac. E poi responsabili della struttura, i sovrintendenti ai controlli e gli ingegneri.

Ossino a pagina 25

AVVISO AI LETTORI
Come tutti gli altri quotidiani
Il Tempo domani non sarà in edicola.
Tornerà sabato 2 gennaio 2021.
Ai nostri lettori
auguriamo un felice anno nuovo!



Non si è mai visto un tavolo senza seggiole. Ecco come Conte e Renzi vivranno felici e contenti

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

Il diario

di Maurizio Costanzo



Nell'augurarvi Buon Anno, vi invito come sempre a liberarvi dei pensieri negativi e di ciò che più vi ha angustiato in questo 2020. Non è stato un anno facile, non foss'altro per la pandemia ancora presente, però dobbiamo credere e pensare che il 2021 sarà meglio. Anche perché sarà l'anno del vaccino. Dobbiamo crederci, dobbiamo vaccinarci, non dobbiamo dar retta ai negazionisti e dobbiamo augurarci di sconfiggere il Coronavirus. Vi consiglio di intonare questa notte una vecchia canzoncina: "Facciamo finta che tutto va ben, tutto va ben". Buon anno.

Giovedì 31 Dicembre 2020
Nuova serie - Anno 30 - Numero 307 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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



IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

Superbonus, sono pronti i codici tributo per le compensazioni

Poggiani a pag. 33

LO DICE MISIANI

In arrivo criteri di ristoro che vanno oltre i codici Ateco

Bartelli a pag. 29

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Manovra - Il del Bilancio 2021 approvato dalle Camere

Crisi d'impresa - La circolare delle Entrate sulle transazioni fiscali

Fisco locale - Le linee guida Tari 2021

Decreti ristori - La legge di conversione

Con l'accordo Ue-Cina sugli investimenti la Merkel rafforza il settore auto tedesco e batte Biden sul tempo

Tino Oldani a pagina 6



Transazione fiscale a ostacoli

Per le imprese in crisi la possibilità di fare pace col fisco dipenderà dalla capacità di trovare o generare risorse esterne al patrimonio del debitore

Per le imprese in crisi, fare pace con il fisco dipenderà dalla capacità di trovare o generare effettive risorse esterne al patrimonio del debitore. Secondo l'Agenzia delle entrate i flussi di cassa generati dalla continuità aziendale, però, non sono qualificabili in senso tecnico come «finanza esterna» in quanto ricavi riconducibili comunque al patrimonio del debitore e dunque devono essere sottoposti a specifico esame.

Pollio a pag. 31

De Magistris in scadenza a Napoli punta a capeggiare l'alleanza M5s-Pd in Calabria



Politici dalle cento vite. Come Luigi de Magistris, che, dopo due mandati come sindaco di Napoli, non potendosi ripresentare e ritenendo impraticabile il balzo in parlamento alle elezioni politiche, poiché non ha sostenitori di peso nei partiti che contano e comunque quell'area in Campania è già affollata di pretendenti, ha estratto dalla manica l'asso di una sua candidatura a governatore della Calabria, dove tra poco ci saranno le elezioni (che probabilmente slitteranno ad aprile per via della pandemia) in seguito al decesso di Jole Santelli, l'ex parlamentare diventata governatrice, iscritta a Forza Italia.

Valentini a pag. 10

DIRITTO & ROVESCIO

Ha seguito diligentemente la conferenza stampa di fine anno del premier Conte. Debo però ammettere che non so chi farà a seguirlo fino alla fine. Non perché dissentissi da quello che dichiarava ma perché ero imbarazzato fino alla vergogna del sentirgli fare le sue affermazioni. Ha annunciato, ad esempio, con una indebita solennità sacerdotale da santico Sgittu, che avrà abolito il Cipe (il Comitato interministeriale per la programmazione economica) perché sarà sostituito dal Cipes dove la "s" aggiuntiva, ha spiegato Conte stesso, significa «sostenibilità». Come se ancora il Cipe fosse inventato per un'economia insostenibile. In sostanza di fatti, Conte agita le parole. Come si fa a dire che, nel corso degli 80 innumeri incontri di Villa Pamphili, sono avvenute le consultazioni per costruire il Recovery plan? E come può, il moderatore, intervenire perentoriamente per imporre la replica di un giornalista, dicendo che lo fisco «per motivi costituzionali». Avrà voluto dire per «motivi regolamentari». Non è la stecca così. Un po'poussi. Che pena, a quel livello!

AI LETTORI

Buon 2021

ItaliaOggi7 sarà in edicola sabato 2 gennaio

TOGETHER TO COMPETE

IL NETWORK NOVERIM PER I PROFESSIONISTI

OLTRE 300 SPECIALISTI IN TUTTA ITALIA

APRI LE PORTE DEL TUO STUDIO

CRESCI INSIEME A NOI!

noverim network
TOGETHER TO COMPETE
TOGETHER TO WIN

JOIN US ON NOVERIM.IT **800 08 05 71**

Con «Il mensile anti-Covid» a € 5,00 in più. Con «L'Almanacco delle Banche Leader 2020» a € 2,00 in più.



LA NAZIONE

GIOVEDÌ 31 dicembre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Toscana, ieri i primi vaccini nelle Rsa

San Silvestro a casa con la musica on line Show dai palazzi storici

Manzotti e Ciardi da pagina 16 a pagina 19



Anno nuovo, emergenza vecchia

Non saranno archiviati distanziamento, mascherine e misure restrittive. Conte: chiusure e blocchi fino a quando necessario
Vaccino, altra doccia fredda sul siero di Astrazeneca. Il premier sfida Renzi: se mi toglie la fiducia vado in Parlamento

Servizi da p. 3 a p. 9

Gli esperti? Come gli oroscopi

Arriva il 2021 Non fidatevi delle previsioni

Michele Brambilla

Nei giorni scorsi abbiamo ripubblicato - solo per divertimento, niente di offensivo - le previsioni degli astrologi di inizio 2020: solo Branko aveva previsto un anno gramo, tutti gli altri assicuravano ad ogni segno zodiacale tante belle cose in amore, salute, lavoro. Sappiamo tutti com'è andata. Oroscoopi, si dirà. Ma siamo sicuri che noi giornalisti siamo più attendibili quando parliamo dell'anno che verrà? Quando lo prevediamo, lo programiamo, lo pianifichiamo? Uno sguardo ai giornali di inizio 2020 può servire a tutti noi per prenderci un po' meno sul serio di quanto siamo soliti fare. E dunque, di che cosa parlavamo, un anno fa?

Segue a pagina 2

L'ULTIMA CANZONE DI VASCO SCALDA IL CUORE DEGLI ITALIANI IMPAURITI «PARLA D'AMORE. VOLEVO CHE USCISSE NEI GIORNI DELLA RINASCITA»



Vasco Rossi, 68 anni

SONO ANCORA QUI A DIFENDERMI

Spinelli e Mangiarotti a pagina 30

DALLE CITTÀ

Firenze

La madre muore I figli si uccidono Tre morti a Figline

Spiano in Cronaca



BUON ANNO A TUTTI!
Domani il nostro quotidiano, come tutti gli altri giornali, non uscirà
Tornerà in edicola sabato 2 gennaio

L'informazione continua sui portali locali e su www.quotidiano.net



L'ambasciatrice britannica Jill Morris

«A Londra senza Erasmus Vi spiego come si farà»

Nitrosi a pagina 13



Barbara D'Urso

Regina di cuori in tv «lo contro i pregiudizi»

Degli Antoni alle pagine 20 e 21



UNA STORIA ITALIANA

QUESTA È TIM

CANTA *Mint*

Stasera in TV





la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

il venerdì

Direttore Maurizio Molinari

Anno 45 - N° 308

Giovedì 31 dicembre 2020

Oggi con il Venerdì

In Italia € 2,00

UNA STORIA ITALIANA

QUESTA È TIM

CANTA MINT

Stasera in TV

LA CRISI POLITICA

Governo appeso a un filo

Conte sfida Renzi: se uscite dalla maggioranza, andrò in Parlamento. Italia Viva: ci divide un abisso Il Pd: rischiamo il voto. Il ministro Provenzano: nel Recovery meno aiuti e più investimenti per il lavoro
Il pasticcio del vaccino AstraZeneca. Londra l'approva, l'Ue no

Il premier Giuseppe Conte mette in guardia il leader di Italia Viva Matteo Renzi: se si sfilano, si va in Parlamento. E sul Recovery: «Non va tutto bene, dobbiamo correre». Intervista al ministro Provenzano: «Servono più investimenti per creare lavoro». Intanto, Londra approva il vaccino AstraZeneca. **di Belpoliti, Ceccarelli, Ciriaco, Conte, Cuzzocrea, Di Raimondo, Dusi Fraioli, Guerrera, Lauria e Tonacci** • da pagina 2 a pagina 13

Il commento

Le incognite del salto nel buio

di Francesco Bei

L'ultima giornata "politica" del 2020 finisce carica di presagi funesti per il governo Conte. Sembra quasi di assistere a un replay dell'estate 2019. **• a pagina 41**

Il sondaggio

Il premier piace, nonostante tutto

di Ilvo Diamanti

Il 2020 è alla fine. Anzi, è finito. È il momento dei bilanci e delle previsioni, meglio ancora: delle attese. Orientamenti che cerchiamo di rilevare. **• a pagina 15**

La Farnesina replica: inaccettabile

Omicidio Regeni, lo schiaffo dell'Egitto "Indagine manipolata dai pm romani"

di Carlo Bonini

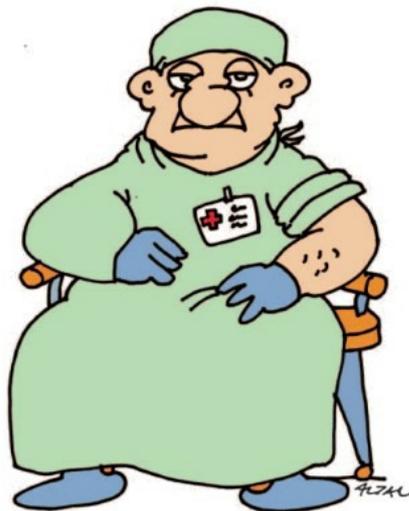
Genuflettersi, in un rapporto tra Stati (e non solo), non è mai una buona idea. Il più delle volte è anticamera dell'umiliazione. A maggior ragione se il gesto di sottomissione

è un manifesto di impotenza e ad accompagnarlo è una narrativa vacua come quella articolata dal Presidente del Consiglio.

• a pagina 17 con un articolo di Foschini

Altan

SONO IN DUBBIO SE AMMALARMI O NO.



Covid, da oggi Italia in zona rossa

di Alessandra Ziniti • a pagina 8

Le iniziative

La frontiera digitale di Repubblica

di Andrea Iannuzzi

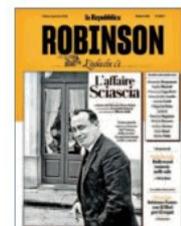
L'anno che si chiude, fra i molti cambiamenti anche traumatici che ha portato, ha segnato un punto di svolta per l'industria dei media e per il giornalismo: è stato l'anno nel quale i giornali hanno compiuto il processo di trasformazione digitale cominciato un decennio fa. E Repubblica ne è la dimostrazione: rispetto a 12 mesi fa, sotto il brand della nostra testata sono nati e si sono sviluppati prodotti pensati per il mercato digitale, longform e newsletter, podcast e video, nuovi contenitori verticali ed eventi. **• a pagina 31**

In edicola sabato

L'anno che verrà nel dossier di 48 pagine



L'inserto Robinson dedicato a Sciascia



AUGURI AI LETTORI
Domani, venerdì 1° gennaio, Repubblica non sarà in edicola. Tornerà sabato 2 gennaio. Il sito sarà sempre aggiornato. A tutti gli auguri di buon anno.

UNA STORIA ITALIANA

QUESTA È TIM

CANTA MINT

Stasera in TV

La poesia



Un pazzo 2021 tra Billionaire e neve ai Tropici

di Michele Serra
• alle pagine 44 e 45

Il racconto



Non solo congiunti Ritateci gli amori di una volta

di Elena Stancanelli
• a pagina 40

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 50
Tel. 06/49821, Fax 06/4982293 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma

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

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

con Divina Commedia € 14,90

NZ



Venditti "Un disco dopo la guerra Bello fare il sindaco, ma non ci penso"

CARLO MASSARINI - PP. 22-23



Pioli Parla l'allenatore della capolista "Io, Ibra e il mio Milan da scudetto"

STEFANO MANCINI - PP. 28-29



LA STAMPA

GIOVEDÌ 31 DICEMBRE 2020

UNA STORIA ITALIANA QUESTA È TIM

1,50 € IL ANNO 154 € N. 358 // IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) // SPECIAZIONE ABB. POSTALE // D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) // ART. 1 COMMA 1, DGB-TO // www.lastampa.it GNN

L'EDITORIALE

L'ITALIA SOSPESA TRA LA PAURA E LA SPERANZA

MASSIMO GIANNINI

Finisce l'anno peggiore della nostra vita. L'Anno Uno d.C. Il primo non "dopo Cristo", che ha lasciato perdere Ebola e si è fermato chissà dove. Ma "dopo Covid", che invece si è fermato ovunque nel pianeta seminando sofferenza, dolore, morte. E cambiando forse per sempre la Storia. Del 2020 il premier Conte aveva detto «sarà un anno bellissimo». Sappiamo com'è andata. Il più scellerato dei pronostici ha coinciso con il più crudele degli anni. Ne usciamo a pezzi, in ogni senso. Tutto è aggredito, violato, compromesso. Vite umane e abitudini quotidiane, rapporti affettivi e assetti produttivi, relazioni sociali e transazioni internazionali. L'abbiamo sperimentato sulla nostra pelle: "O la borsa o la vita" non è un'alternativa possibile. Mai come in questa tragedia non c'è l'una senza l'altra.

Ma abbiamo capito con altrettanta chiarezza che far coesistere la pandemia e l'economia è una missione difficile e tuttavia irrinunciabile. Una sfida senza precedenti per le leadership del Grande Mondo. Uno stress test senza attenuanti per l'establishment della Piccola Italia. Ancora una volta sospesa tra la paura e la speranza. Nella guerra contro la pandemia quello che è accaduto lo certifica l'Istat: 84 mila vittime in più tra gennaio e novembre. Quello che ci aspetta lo annuncia il ministro Speranza: per il 2021 abbiamo un'arma in più, il vaccino. Ma ci sarà ancora da combattere a lungo. Ammesso che il "Quartier Generale" sia capace di gestire il conflitto, resta da chiedersi se "l'intendenza seguirà". Condivido i dubbi sollevati su questo giornale da Emma Bonino, che nel piano vaccinale del governo individua più di una criticità. In teoria l'obiettivo è raggiungere l'immunità di gregge nel settembre 2021, vaccinando almeno l'80% della popolazione.

CONTINUA A PAGINA 21

L'ALLARME DI RICCIARDE: "LA ZONA ROSSA RESTI ALMENO FINO METÀ GENNAIO". PIANO VACCINI, PARTENZA TROPPO LENTA

"Contagi alti, non riaprite le scuole il 7"

Recovery, la sfida di Conte: se qualcuno si sfila vado in Parlamento. Renzi: andrà a casa, o governare sarà un'agonia

«No alla riapertura delle scuole». È il monito lanciato da Walter Ricciardi in un'intervista a «La Stampa». Il consigliere del ministero della Salute avverte che «la circolazione del virus è troppo alta» e che serve la zona rossa fino a metà gennaio. SERVIZI - PP. 2-7

IL RETROSCENA

LA MINACCIA DEL LEADER DI ITALIA VIVA

"Dopo Giuseppe voglio o Draghi o uno del Pd"

CARLO BERTINI

«Conte non ha capito che non c'ho niente da perdere, non sono come Salvini che si giocava il Viminale», ringhia Renzi al telefono mentre torna a Firenze. «E dopo di lui voglio un dem o Draghi». - P. 3



IL SUPPLEMENTO

L'AUGURIO DI CAPODANNO DELLO SCRITTORE

BUONA FORTUNA A TUTTI I CURIOSI DI QUESTO MONDO

GIANRICO CAROFIGLIO

Rancore e cinismo. Circolano come sostanze tossiche nella nostra società, rischiano di avvelenare il futuro così come avvelenano il presente. «Tutto fa schifo, non c'è speranza di cambiare le cose», sono affermazioni - ma a bene vedere anche pratiche - violente e immorali, alibi per sottrarsi alla responsabilità di essere cittadini e di contribuire a rimuovere le ingiustizie, a cambiare le molte cose che non vanno. Se il cambiamento non è possibile, l'inerzia rabbiosa si autogiustifica compiaciuta. I rancorosi e i cinici corrispondono agli indifferenti contro cui si scagliava Antonio Gramsci nella sua celebre invettiva.

NELLA COPERTINA DEL SUPPLEMENTO

La meglio gioventù dell'anno che verrà



La copertina dell'inserto «Speciale 2021» all'interno del giornale

LA LETTERA

IL CASO DEI PROFUGHI ISOLATI IN BOSNIA I MIGRANTI AL GELO CHE NOI EUROPEI NON VEDIAMO PIÙ

LUIGI DI MAIO

Caro Direttore, l'ho letto con grande attenzione e, sarò sincero, anche commovente, il racconto pubblicato sul suo giornale da Francesca Paci e Domenico Quirico, dal titolo «Quei tremila profughi intrappolati nel ghiaccio, una catastrofe umanitaria».

CONTINUA A PAGINA 21

IL DRAMMA

L'EGITTO: NIENTE PROCESSO, NON SERVE REGENI, ORA BASTA SCHIAFFI DAL CAIRO E SILENZI DA ROMA

LUIGI MANCONI

Il comunicato della Procura generale di Egitto suona così grottescamente oltraggioso da risultare superfluo. E, infatti, non aggiunge alcunché a quanto sapevamo e a quanto, da quasi cinque lunghi anni, viene ribadito attraverso silenzi inequivocabili e sordide menzogne. Da parte della magistratura egiziana e, incombente e occhio dietro di essa, da parte del regime di Abdel Fattah al-Sisi. Più che di una perfetta simbiosi tra i due poteri, si deve parlare di una consustanziale identità.

CONTINUA A PAGINA 21 GRIGNETTI, PACI E SFORZA - PP. 16-17

SABATO SU TUTTOLIBRI

Da Strout a De Carlo, i 100 libri della vita

Hemingway? Non c'è. Sciascia? Nemmeno. Se è per questo non c'è neppure il manuale dell'Ikea sul montaggio delle Billy, una lettura imprescindibile per costruire un nido accogliente ai nostri libri. Di libri importanti da leggere ce ne sono migliaia e migliaia. E la lista stilata dagli scrittori amici di Tuttolibri è ovviamente parziale, settaria, militante. Opinabile, come tutte le liste amorose. Per scoprirla, basta un poco di pazienza: appuntamento a sabato, in edicola con La Stampa.

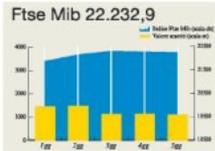


A I LETTORI

Domani i giornali non usciranno. La Stampa tornerà in edicola sabato 2 gennaio. Il sito www.lastampa.it sarà regolarmente aggiornato. Ai lettori gli auguri di buon anno.

UNA STORIA ITALIANA QUESTA È TIM. Includes TIM logo and 'Stasera in TV' text.





BORSA -0,12% 1€ = \$1,2281

BORSE ESTERE			
Dow Jones	30.417	▲	
Nasdaq	12.803	▲	
S&P 500	3.750	▲	
Nikkei	37.844	▲	
Francoforta	13.718	▲	
Zurigo	10.704	▲	
Londra	5.898	▲	
Parigi	5.999	▲	
VALUTE			
Euro-Dollaro	1,2281	▲	
Euro-Sterline	0,8201	▼	
Euro-Yen	126,27	▼	
Euro-Fr.Sv.	1,0887	▼	
Euro-Yuan	8,0134	▲	
INDICAMENTI			
Btp 10 Y	0,1849	▲	
Bund 10 Y	-0,8004	▼	
FUTURE			
Euro-Btp	191,89	▼	
Euro-Bund	172,71	▲	
Ftes Mib	22.158	▼	

Gruppo Rina pronto a quotarsi ma rincorre un ebtda di 80 milioni

Il mol del 2021 è previsto a quota 60 L'ad Salerno: lavoriamo ad alcune acquisizioni di peso, una nel settore difesa **Capuzzo a pagina 17**

il quotidiano dei mercati finanziari

Lvmh-Tiffany, chiuso il deal da 15,9 miliardi di dollari

Il brand americano entra ufficialmente nel gruppo di Arnault

Ferraro in MFF

Anno XXXIII n. 257
Giovedì 31 Dicembre 2020

€2,00 *Classificatori*



IN EDICOLA

Patrimoni

SPECIALE OUTLOOK

2021

ORA SI VOLTA PAGINA

IL NUOVO NUMERO DI PATRIMONI

Con MFF Magazine for Finance n. 108 a €5,00 (€120 + €1,50) - Con MFF Magazine for Living n. 1 a €5,00 (€120 + €1,50) - Con MFF Pagine 7 (MFF) n. 108 a €4,00 (€120 + €1,50) - Con MFF n. 108 a €4,00 (€120 + €1,50) - Con MFF n. 108 a €4,00 (€120 + €1,50) - Con MFF n. 108 a €4,00 (€120 + €1,50)

SFIDE POST BREXIT IL PREMIER RISPONDE A MF, FAREMO UNA GRANDE PIAZZA FINANZIARIA

Conte: Milano la nuova City

Secondo il capo del governo la città ha prospettive **reali** di diventare come **Londra** **Cruciale** l'accordo Cdp-Euronext per Borsa, **decreto** legge per il **Recovery Fund** Piazza Affari **nell'anno** del Covid fa **meglio** del pil, boom del segmento **Star** (+13%)

IN BANCA PULIZIE DI FINE ANNO: ANNUNCIATE VENDITE DI NPL PER ALTRI 2 MILIARDI



ESCLUSIVO

In una lettera Lagarde svela il piano della Bce per un euro digitale a prova di Bitcoin

IMMOBILI PUBBLICI

A Poste Vita le quote del fondo Convivio per 249 milioni

INFRASTRUTTURE

Macquarie esce da Società gasdotti Italia, il controllo passa a un fondo canadese



IL FUTURO È LA NOSTRA DESTINAZIONE SOLO SE È UN VIAGGIO CHE FACCIAMO INSIEME.

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

IL FUTURO VIAGGIA CON NOI.

Ship Mag

Primo Piano

Porti, tasse e progettualità: come partecipare all'evento organizzato da Assiterminal

Genova Luca Becce (presidente di Assiterminal), Francesco Munari, Stefano Zunarelli, Francesco Parola, Davide Maresca, Daniele Rossi (presidente di **Assoport**), Mario Mattioli (presidente di Confitarma), Gian Enzo Duci (vice presidente di Confrtrasporto) Umberto Masucci (The International Propeller Club Port of Naples), Raffaella Paita, Davide Gariglio, Edoardo Rixi, Marco Conforti (vice presidente di Confetra), con la moderazione del direttore di ShipMag, Vito de Ceglia. Sono i protagonisti della tavola rotonda organizzata da Assiterminal dal titolo Tassazione porti e governance portualità. Senza chiarezza e progettualità industriale, quale chiarezza?. L'evento si terrà il giorno 14 gennaio e potrà essere seguito in streaming a questo indirizzo.



Tassazione porti e governance portualità

Redazione

GENOVA Tassazione porti e governance portualità: un confronto aperto e approfondito che Assiterminal propone il prossimo 14 Gennaio alle 11 per approfondire i possibili scenari futuri della portualità italiana. Lo si farà con l'intervento di esperti e protagonisti del cluster e della politica dando un quadro chiaro della situazione attuale che senza una progettualità non potrà creare un sistema. Saranno presentate proposte e contributi concreti per rendere davvero efficiente il comparto all'interno del sistema logistico italiano. Regolamentazione dell'accesso ai porti e tassazione, trasparenza nella determinazione dei criteri sui canoni concessori, modernizzazione del lavoro e delle modalità operative in un mondo sempre più digitalizzato, equità dei trattamenti fiscali tra i player del settore: questi i temi affrontati e di cui Assiterminal si occupa da mesi, per contribuire ad efficientare il sistema della portualità e della logistica in ottica sostenibile. Interverranno: Luca Becce, presidente Assiterminal Francesco Munari Stefano Zunarelli Francesco Parola Davide Maresca Daniele Rossi, presidente **Assoporti** Mario Mattioli, presidente Confitarma Gian Enzo Duci, vice presidente Conftrasporto Umberto Masucci, presidente Propeller Raffaella Paita Davide Gariglio Edoardo Rixi Marco Conforti, vice presidente Confetra



Assiterminal, Tassazione porti e governance portualità Tavola rotonda

30 Dec, 2020 Genova - Tavola rotonda dal titolo 'Tassazione porti e governance portualità. Senza chiarezza e progettualità industriale, quale chiarezza?' - organizzata da Assiterminal il 14 gennaio alle ore 11,00 in diretta streaming. Scrive l'Associazione Italiana Terminalisti Portuali: "Assiterminal da mesi offre spunti di riflessione e proposte per la regolamentazione dell'accesso ai porti, per la trasparenza nella determinazione dei criteri sui canoni concessori, per determinare il principio del riequilibrio economico-finanziario nella fruizione delle concessioni, per la modernizzazione del lavoro e delle modalità operative in un mondo sempre più digitalizzato, per l'equità dei trattamenti fiscali tra i player del settore: in sintesi, per contribuire ad efficientare il sistema della portualità e della logistica ad esso correlata in ottica 'sostenibile'. Ma si può parlare ancora di sistema anche alla luce di quanto la Commissione Europea sta contestando e chiedendo al nostro paese sul tema della tassazione dei porti?" Programma: Intervento introduttivo Luca Becce, Presidente Assiterminal Interventi tecnico-giuridici Prof Francesco Munari Prof Stefano Zunarelli Prof. Francesco Parola Avv. Davide Maresca Interventi cluster Daniele Rossi, Presidente **Assoport** Mario Mattioli, Presidente Confitarma Gian Enzo Duci, Vice Presidente Confraspporto Umberto Masucci, Presidente Propeller Interventi istituzionali On Raffaella Paita On Davide Gariglio On Edoardo Rixi Intervento di chiusura Marco Conforti, Vice Presidente Confetra



Il Piccolo

Trieste

Ti porto un libro con Paolo Rumiz

«Ti **porto** un libro, per esplorare l'energia segreta della parola». Si apre con l'invito dello scrittore e giornalista Paolo Rumiz un 2021 tutto da scoprire. Per alimentare di energia la prima domenica del nuovo anno, ecco l'evento conclusivo del progetto Ti **porto** un libro, il format digitale promosso dall'Autorità Portuale di **Trieste** con Fondazione Pordenonelegge. Appuntamento domenica alle 18 sui canali social e YouTube del **Porto** di **Trieste** e di pordenonelegge, e sul sito de Il Piccolo, con il video-racconto di Moby Dick di Herman Melville.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il fondo di cdp

F2i conquista i terminal portuali dell' Adriatico

Il fondo F2i di Cassa Depositi e Prestiti (Cdp) consolida la sua presenza nei porti dell' Adriatico. Dopo l' acquisizione nel porto di Venezia e Chioggia dei terminal di Multi Service e Transped e di Sorima a Chioggia e aggiunge i terminal di MarterNeri a Monfalcone per le rinfuse secche come siderurgici, cereali, cellulosa, fertilizzanti e altre merci.

GIANNI FAVARATO

The collage contains several articles from the 'MESTRE' section of a newspaper. The main article is titled 'Slim l'usina, due società in corsa per rilanciarla' (Slim the factory, two companies racing to relaunch it). It discusses the restructuring of the steel plant in Chioggia, mentioning companies like Multi Service and Transped. Other smaller articles include 'Tram a piazzale Cialdini Una raffica di borseggi' (Trams at Cialdini square, a wave of pickpocketing) and a portrait of a woman with the caption 'Raffaella Basso (32 anni) a Venezia'.



L'analisi / Dalla prima

Turismo e porto, la crisi da evitare

TIZIANO GRAZIOTTIN

dalla prima pagina (...) perchè vengono meno i fondamentali che hanno retto città d'acqua su un fronte e terraferma dall'altro dopo il rallentamento di **Porto Marghera**. Del crac del turismo si è detto e scritto di tutto, ma non si sottolinea mai abbastanza la pervasività di questo business sul resto della vita della città: ci si è accorti col passare dei mesi che anche i veneziani non direttamente legati al turismo pagano progressivamente il venir meno di attività e servizi in prima battuta dettati dall'affluenza dei visitatori. In sostanza, se una Venezia con meno turisti ma di maggior qualità è aspettativa condivisa, una Venezia senza turisti si traduce in una città morta, per tutti, anche per i residenti. Meno battuta è stata la pista della crisi del **porto** e dei suoi effetti, forse in ragione di una storica sottovalutazione dell'importanza dell'economia portuale sulla tenuta economica del centro lagunare e della città metropolitana ad esso collegata. Una fase critica in parte agganciata al turismo stesso per effetto del contesto che sta picconando il crocierismo su Venezia, ma per considerevoli aspetti legata ad altri fattori. Il ritardo nello scavo dei fanghi dai canali portuali, il clamoroso deficit nella messa a regime di una conca di navigazione all'altezza delle necessità del terminal, l'impatto della fase di avvio del Mose in assenza di una cabina di regia degna di questo nome, sono colpi devastanti alla competitività dello scalo veneziano, che pur cercando di far valere la sua attrattività e la sua collocazione strategica come porta dell'Est sta già pagando un prezzo significativo. Il punto è che Venezia - per quanto si sosteneva all'inizio - alla lunga non può permettersi una crisi contemporanea dei due settori che ne alimentano il benessere garantendo decine di migliaia di posti di lavoro. E se la crisi del turismo dovrebbe tradursi effettivamente in un'occasione per ripensare le modalità dell'accesso alla città e di un più corretto sfruttamento del giacimento una volta che la pandemia dovesse essere alle spalle (ma con la consapevolezza che resteranno sul terreno morti e feriti), dall'altro lato non si può più perdere ulteriore tempo nell'adottare le scelte chiave per ripristinare le condizioni di competitività del **porto**, peraltro un asset strategico di tutto il Veneto. La città boccheggia e ha bisogno di risposte certe, rapide, efficaci mentre in realtà si continua ad assistere a uno stucchevole palleggio e a una sistematica messa in discussione anche delle poche scelte condivise. Tra tante negatività il 2020 ci ha consegnato un Mose che funziona anche perchè nel momento di massima emergenza si è saputo far quadrato e tirar fuori il meglio in termini di persone e risorse; è proprio quel che serve e si chiede oggi ai politici vicini e lontani per fare in modo che il 2021 sia un anno di ripartenza e non di agonia. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Vostro Giornale

Savona, Vado

Porto di Savona e Vado Ligure, Emilio Signorini presidente dell' Autorità portuale fino al 2024

"Diga di Vado Ligure, migliorare l'accessibilità stradale e ferroviaria, elettrificazione delle banchine del polo passeggeri di Savona"

Savona/Vado Ligure. Paolo Emilio Signorini è stato ufficialmente confermato alla presidenza dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale per i prossimi quattro anni. La notifica del ministro dei Trasporti è arrivata ieri sera. Fino a qualche mese fa era dato "in bilico" tanto che erano scattati i toto-nomi sul possibile successore. Nel primo mandato il presidente ha lavorato all'unificazione dei porti di Genova, Savona e Vado Ligure, fino ad allora separati, fra l'altro ha dato il via alla partenza del terminal di Vado Ligure. Ma oltre al lavoro "ordinario" ci sono state le emergenze legate al crollo del ponte Morandi nel 2018, ai cantieri autostradali e al maltempo, oltre alla frenata imposta dal Covid. Insomma, un mandato complicato e che sarà strettamente legato, per progettualità, a quello prossimo. "Sono stati quattro anni vissuti tutti d'un fiato" commenta. "Nel prossimo mandato - aggiunge - vorrei veder partire i lavori della nuova diga di Genova, della diga di Vado Ligure, vedere completare molti cantieri per l'accessibilità stradale e ferroviaria e completare gli interventi di elettrificazione delle banchine dei poli passeggeri di Genova e Savona".

The screenshot shows the IVG.it website with a news article titled "Porto di Savona e Vado Ligure, Emilio Signorini presidente dell'Autorità portuale fino al 2024". The article text is as follows:

Savona/Vado Ligure: Paolo Emilio Signorini è stato ufficialmente confermato alla presidenza dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale per i prossimi quattro anni. La notifica del ministro dei Trasporti è arrivata ieri sera. Fino a qualche mese fa era dato "in bilico" tanto che erano scattati i toto-nomi sul possibile successore.

Nel primo mandato il presidente ha lavorato all'unificazione dei porti di Genova, Savona e Vado Ligure, fino ad allora separati, fra l'altro ha dato il via alla partenza del terminal di Vado Ligure.

Ma oltre al lavoro "ordinario" ci sono state le emergenze legate al crollo del ponte Morandi nel 2018, ai cantieri autostradali e al maltempo, oltre alla frenata imposta dal Covid. Insomma, un mandato complicato e che sarà strettamente legato, per progettualità, a quello prossimo.

"Sono stati quattro anni vissuti tutti d'un fiato" commenta. "Nel prossimo mandato - aggiunge - vorrei veder partire i lavori della nuova diga di Genova, della diga di Vado Ligure, vedere completare molti cantieri per l'accessibilità stradale e ferroviaria e completare gli interventi di elettrificazione delle banchine dei poli passeggeri di Genova e Savona".

Savona News

Savona, Vado

Signorini confermato presidente dell' Autorità di sistema portuale per quattro anni

"Nel prossimo mandato vorrei veder partire i lavori della nuova diga di Genova e di quella a Vado Ligure"

Confermato presidente Paolo Emilio Signorini dell' **Autorità** di **sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale per i prossimi quattro anni, a notificarlo è il ministero dei Trasporti. Signorini ha lavorato durante il suo primo mandato all' unificazione dei porti di Genova , Savona e Vado Ligure, ma oltre a ciò ha dovuto affrontare le emergenze legate al crollo del ponte Morandi, ai cantieri autostradali e al maltempo, oltreché quella sanitaria. "Quattro anni vissuti tutti d' un fiato, - dice Signorini - nel prossimo mandato vorrei veder partire i lavori della nuova diga di Genova e di quella a Vado Ligure, così come veder completare molti cantieri per l' accessibilità stradale e ferroviaria e concludere gli interventi d' elettrificazione delle banchine dei poli passeggeri di Genova e Savona".



Prc su ex Mondomarine Savona: "Sarà la fine di un lungo e buio tunnel?"

Ferraro e Ravera: "Soltanto poche settimane fa, nonostante il bando di gara fosse scaduto da oltre 3 mesi, sull'intera vicenda c'era il silenzio più assoluto"

Dichiarano congiuntamente Fabrizio Ferraro, segretario provinciale di Rifondazione comunista, e Marco Ravera, consigliere comunale di "Rete a sinistra - Savona che vorrei": " L' intricata situazione riguardante i cantieri navali ex Mondomarine comincia a vedere, almeno lo auspichiamo, la fine del lungo tunnel iniziato con la scellerata gestione finanziaria della precedente proprietà. Apprendiamo, infatti, dagli organi di stampa che la pratica di assegnazione delle aree si sarebbe di fatto conclusa, ma che il Comitato di Gestione dell' **Autorità Portuale** dovrebbe comunicare l' esito verso fine gennaio o, al più tardi, ad inizio febbraio. Soltanto poche settimane fa, nonostante il bando di gara fosse scaduto da oltre 3 mesi, sull' intera vicenda c' era il silenzio più assoluto, e a rimetterci erano soprattutto i lavoratori del cantiere. Non sta a noi commentare quella che sarà la scelta del vincitore del bando, ma esprimiamo comunque una prima e prudente soddisfazione per i passi necessari svolti dall' **Autorità Portuale** nel recuperare il grave ritardo accumulato. Rimane in ogni caso l' apprensione per il futuro dei 13 lavoratori che non si vedranno rinnovato il contratto dal primo gennaio e che usufruiranno della cassa integrazione in attesa di capire chi, tra le due società contendenti, avrà la gestione dell' area. Non possiamo permettere che i riflettori si abbassino su questa vicenda. Sarà necessario attendere la comunicazione ufficiale dell' **Autorità Portuale**, ma senza dimenticare i lavoratori e le lavoratrici dei cantieri, ancora incerti sul loro futuro. A loro va tutta la nostra vicinanza e la certezza che continueremo a batterci per loro, a cominciare dalle sedi istituzionali".



Ex Mondomarine, Ferraro (Rc) e Ravera (Rete a sinistra): "Soddisfatti del ritardo recuperato ma preoccupati per i lavoratori"

"Non permetteremo che i riflettori si abbassino su questa vicenda"

Savona. "Esprimiamo una prima e prudente soddisfazione per i passi necessari svolti dall' **Autorità Portuale** nel recuperare il grave ritardo accumulato. Ma rimane in ogni caso l' apprensione per il futuro dei 13 lavoratori che non si vedranno rinnovato il contratto dal primo gennaio e che usufruiranno della cassa integrazione in attesa di capire chi, tra le due società contendenti, avrà la gestione dell' area", dichiarano il segretario provinciale Rifondazione Comunista Fabrizio Ferraro e il consigliere comunale di Rete a Sinistra - Savona che vorrei Marco Ravera. A mostrare la stessa preoccupazione anche la Cgil e Uil che avevano già evidenziato il ritardo nell' aggiudicazione e il conseguente rischio per i livelli occupazionali. "L' intricata situazione riguardante i cantieri navali ex Mondomarine comincia a vedere, almeno lo auspichiamo, la fine del lungo tunnel iniziato con la scellerata gestione finanziaria della precedente proprietà - continuano Ravera e Ferraro - . Apprendiamo, infatti, dagli organi di stampa che la pratica di assegnazione delle aree si sarebbe di fatto conclusa, ma che il Comitato di Gestione dell' **Autorità Portuale** dovrebbe comunicare l' esito verso fine gennaio o, al più tardi, ad inizio febbraio".

"Sarà necessario attendere la comunicazione ufficiale dell' **Autorità Portuale**, ma senza dimenticare i lavoratori e le lavoratrici dei cantieri, ancora incerti sul loro futuro. A loro va tutta la nostra vicinanza e la certezza che continueremo a batterci per loro, a cominciare dalle sedi istituzionali". "Soltanto poche settimane fa, nonostante il bando di gara fosse scaduto da oltre 3 mesi, sull' intera vicenda c' era il silenzio più assoluto, e a rimetterci erano soprattutto i lavoratori del cantiere. Non possiamo permettere che i riflettori si abbassino su questa vicenda", concludono.



Parte il Signorini bis "Le priorità la Diga e il cantiere di Sestri"

Ufficiale la conferma alla guida dell' Autorità portuale di Genova e Savona Nel 2021 aggiudicate opere per un miliardo e trecento milioni

di Franco Capitano Signorini atto secondo. Ora è ufficiale la conferma al vertice dell' **Autorità portuale** di Genova e Savona. « Sono stati quattro anni vissuti tutti d' un fiato », racconta Signorini, che apre così il secondo mandato consecutivo, in cui vuole portare a casa l' avvio dei lavori della nuova diga del porto di Genova, che consentirà accesso e manovra anche alle navi più grandi, della diga di Vado Ligure e i lavori di accessibilità stradale e ferroviaria oltre alle opere di ambientalizzazione, a partire dall' elettrificazione delle banchine dei terminal passeggeri di Genova e Savona, per ridurre le emissioni. E il 2021 sarà un anno cruciale: « Contiamo di aggiudicare la diga di Genova e l' espansione dei cantieri di Sestri Ponente: due segnali fortissimi. Sarà un anno di lavoro alla Leopardi, matto e disperatissimo, però questo è l' obiettivo », commenta Signorini. Il crollo del Morandi è arrivato in una fase di forte crescita, poi è partita la ricostruzione, ma ci sono stati i cantieri autostradali a paralizzare il traffico, il maltempo e infine il Covid. Il porto però ha gettato le basi per una vera e propria rivoluzione: «Il programma straordinario degli interventi, da qui a 5, 6 o 10 anni cambierà il volto del porto e della città». A Genova nel 2021 saranno aggiudicate opere per oltre 1 miliardo e 300 milioni che intrecciano il porto e la città e si vedranno i primi cantieri aperti. «Il 2021 sarà l' anno della svolta per la nuova diga foranea e l' ampliamento a mare dell' area dei cantieri di Sestri Ponente in concessione a Fincantieri», ha spiegato Signorini all' incontro " Genova 2021. L' anno che cambierà il porto e la città". E nel programma straordinario triennale per la ripresa del porto - approvato pochi mesi dopo il crollo di ponte Morandi - che l' anno prossimo, l' ultimo, entrerà nella fase più importante, ci sono anche il " nuovo" Hennebique aperto alla città con terminal crociere, albergo, alloggi per gli studenti, centro commerciale, direzionale e terrazza sul mare e poi viabilità stradale e ferroviaria e opere per un porto verde. Per la diga l' 8 gennaio, alla presenza del ministro dei Trasporti, si aprirà il dibattito pubblico di un mese e mezzo su tre ipotesi progettuali. Nell' ultima parte dell' anno partirà la gara per la progettazione definitiva ed esecutiva con i lavori. Per l' area Fincantieri, il 2021 vedrà l' avvio dei lavori di messa in sicurezza idraulica e la conclusione della gara per la fase due, cioè il riempimento che allargherà gli spazi a terra e il superbacino per costruire navi più grandi. I cantieri apriranno nel 2022 e vista la complessità è partita la gara per affidare il project management dell' opera. «Parliamo di porto e di città: un messaggio importante perché, contrariamente a quanto avveniva in passato, dove fra porto e città c' era una barriera - fisica, intellettuale, economica e culturale vogliamo siano un unicum, un binomio vincente che ci porterà ad essere il porto più importante del Mediterraneo e una delle città più importanti d' Europa », ha detto il sindaco Marco Bucci all' incontro cui hanno partecipato anche Marco Rettighieri responsabile dell' attuazione del Programma straordinario, l' architetto Stefano Boeri, Beppe Costa, presidente dei terminalisti genovesi e Guido Barbazza della Fondazione Primavera. © RIPRODUZIONE RISERVATA



Ansa

Genova, Voltri

Porti Genova, Signorini confermato alla presidenza

Paolo Emilio Signorini è ufficialmente confermato alla presidenza dell'**Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale** per i prossimi quattro anni. La notifica del ministro dei Trasporti è arrivata ieri sera. Nel primo mandato il presidente ha lavorato all'unificazione dei porti di Genova, Savona e Vado **Ligure**, fino ad allora separati, fra l'altro ha dato il via alla partenza del terminal di Vado **Ligure**, ma oltre al lavoro "ordinario" ci sono state le emergenze legate al crollo del ponte Morandi nel 2018, ai cantieri autostradali e al maltempo, oltre alla frenata imposta dal Covid. "Sono stati quattro anni vissuti tutti d'un fiato" commenta. "Nel prossimo mandato - aggiunge - vorrei veder partire i lavori della nuova diga di Genova, della diga di Vado **Ligure**, vedere completare molti cantieri per l'accessibilità stradale e ferroviaria e completare gli interventi di elettrificazione delle banchine dei poli passeggeri di Genova e Savona". (ANSA).



Porto di Genova e Savona, Paolo Signorini presidente fino al 2024

"Nel prossimo mandato voglio vedere i lavori per la nuova diga e l'elettrificazione delle banchine"

Giulia Mietta

Genova . Fino a qualche mese fa era dato 'in bilico' tanto che erano scattati i toto-nomi sul possibile successore, invece Paolo Emilio Signorini è stato ufficialmente confermato alla presidenza dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale per i prossimi quattro anni. La notifica del ministro dei Trasporti è arrivata ieri sera. Nel primo mandato il presidente ha lavorato all'unificazione dei porti di Genova, Savona e Vado Ligure, fino ad allora separati, fra l' altro ha dato il via alla partenza del terminal di Vado Ligure. Ma oltre al lavoro 'ordinario' ci sono state le emergenze legate al crollo del ponte Morandi nel 2018, ai cantieri autostradali e al maltempo, oltre alla frenata imposta dal Covid. Insomma, un mandato complicato e che sarà strettamente legato, per progettualità, a quello prossimo. 'Sono stati quattro anni vissuti tutti d' un fiato' commenta. 'Nel prossimo mandato - aggiunge - vorrei veder partire i lavori della nuova diga di Genova, della diga di Vado Ligure, vedere completare molti cantieri per l' accessibilità stradale e ferroviaria e completare gli interventi di elettrificazione delle banchine dei poli passeggeri di Genova e Savona'.



Porto, Signorini confermato ufficialmente presidente

Di Massimo Calandri

Paolo Emilio Signorini è ufficialmente confermato alla presidenza dell'**Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale per i prossimi quattro anni. La notifica del ministro dei Trasporti è arrivata ieri sera. Nel primo mandato il presidente ha lavorato all'unificazione dei porti di Genova, Savona e Vado Ligure, fino ad allora separati, fra l'altro ha dato il via alla partenza del terminal di Vado Ligure, ma oltre al lavoro "ordinario" ci sono state le emergenze legate al crollo del ponte Morandi nel 2018, ai cantieri autostradali e al maltempo, oltre alla frenata imposta dal Covid. "Sono stati quattro anni vissuti tutti d'un fiato" commenta. "Nel prossimo mandato - aggiunge - vorrei veder partire i lavori della nuova diga di Genova, della diga di Vado Ligure, vedere completare molti cantieri per l'accessibilità stradale e ferroviaria e completare gli interventi di elettrificazione delle banchine dei poli passeggeri di Genova e Savona".



Primo Canale

Genova, Voltri

Signorini confermato al vertice dell'Autorità portuale del Mar Ligure Occidentale

GENOVA - Paolo Emilio Signorini è ufficialmente confermato alla presidenza dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale per i prossimi quattro anni. La notifica del ministro dei Trasporti è arrivata ieri sera. Nel primo mandato il presidente ha lavorato all'unificazione dei porti di Genova, Savona e Vado Ligure, fino ad allora separati, fra l'altro ha dato il via alla partenza del terminal di Vado Ligure, ma oltre al lavoro "ordinario" ci sono state le emergenze legate al crollo del ponte Morandi nel 2018, ai cantieri autostradali e al maltempo, oltre alla frenata imposta dal Covid. "Sono stati quattro anni vissuti tutti d'un fiato" commenta. "Nel prossimo mandato - aggiunge - vorrei veder partire i lavori della nuova diga di Genova, della diga di Vado Ligure, vedere completare molti cantieri per l'accessibilità stradale e ferroviaria e completare gli interventi di elettrificazione delle banchine dei poli passeggeri di Genova e Savona".

The screenshot shows a news article on the website 'Primo'. The main headline is 'Signorini confermato al vertice dell'Autorità portuale del Mar Ligure Occidentale'. The article text is partially visible, matching the main text on the left. The page includes a navigation bar at the top with categories like 'HOME', 'GENOVA', 'SAVONA', 'LA SPIGA', 'MAREMMA', 'CINQUE', 'LIGURIA OCCIDENTALE', 'CANTIERI', 'MAREMMA', 'MAREMMA', 'MAREMMA'. There are also promotional banners for 'RED DECEMBER FINO A €17.000 DI SCONTO' and 'GRIF HOUSE di Giovanni Porcella'. At the bottom, there is a footer with information about the website and its funding sources, including 'PROGETTO FINANZIATO DALL'UNIONE EUROPEA - FONDO EUROPEO DI SVILUPPO REGIONALE - OBIETTIVO "COMPETITIVITÀ E INNOVAZIONE' and 'INDUSTRIALIA OPERATIVA 2017-2020'. The website logo 'Primo' is visible in the top right corner of the screenshot.

Signorini confermato fino al 2024

Arrivata la notifica della ministra Paola De Micheli

Redazione

GENOVA A Palazzo San Giorgio è arrivata la notifica della ministra Paola De Micheli che conferma fino al 2024 Paolo Emilio Signorini alla guida dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale, che come noto gestisce gli scali di Genova, Pra', Vado e Savona. Appresa la notizia, l'assessore allo Sviluppo economico portuale e logistico del Comune di Genova, Francesco Maresca, ha rivolto le più sentite congratulazioni, personali e a nome del Comune di Genova, per la conferma alla presidenza dell'Autorità di Sistema portuale Mar Ligure occidentale di Paolo Emilio Signorini, che ha svolto al meglio il suo primo mandato, dimostrando di saper affrontare con efficacia anche le sfide emergenziali che hanno coinvolto lo scalo genovese, a partire dalle conseguenze del crollo del viadotto Morandi. Per il prossimo mandato prosegue Maresca-, confermo il massimo impegno da parte dell'amministrazione comunale alla collaborazione con Palazzo San Giorgio per lo sviluppo dello scalo di Genova, a partire dalla realizzazione delle infrastrutture, a terra e a mare, indispensabili per la competitività del primo porto del Paese. Inoltre, credo profondamente nel dialogo costante con l'Autorità portuale per una governance all'altezza delle sfide internazionali che ci attendono, per l'ammodernamento dello scalo in chiave di un sempre più efficiente rapporto tra la città e il suo porto.



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Genova, Signorini: "Il 2021 l'anno della diga e dell'espansione di Fincantieri"

«Non c'è stato tempo di riflettere - racconta Signorini -. Abbiamo avuto il primo anno e mezzo, fino al Morandi, di avvio dell'unificazione e dei programmi, da allora in poi è stata anche tutta una rincorsa. Sono 4 anni, ma da certi punti di vista mi sembra siano passate 4

Genova - Sono stati quattro anni vissuti tutti d'un fiato» dice Paolo Emilio Signorini, appena confermato ufficialmente alla guida dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale (**Genova**, Savona e Vado Ligure) per il secondo mandato consecutivo, in cui vuole portare a casa l'avvio dei lavori della nuova diga del **porto** di **Genova**, che consentirà accesso e manovra anche alle navi più grandi, della diga di Vado Ligure e i lavori di accessibilità stradale e ferroviaria oltre alle opere di ambientalizzazione, a partire dall'elettificazione delle banchine dei terminal passeggeri di **Genova** e Savona, per ridurre le emissioni. E il 2021 sarà un anno cruciale: «Contiamo di aggiudicare la diga di **Genova** e l'espansione dei cantieri di Sestri Ponente (il bacino di Fincantieri, ndr): due segnali fortissimi. Sarà un anno di lavoro alla Leopardi, matto e disperatissimo, però questo è l'obiettivo» commenta Signorini. L'esperienza alla presidenza dei due porti dal crollo del ponte Morandi, nel 2018, ha subito un'accelerata. «Non c'è stato tempo di riflettere - racconta Signorini -. Abbiamo avuto il primo anno e mezzo, fino al Morandi, di avvio dell'unificazione e dei programmi, da allora in poi è stata anche tutta una rincorsa. Sono 4 anni, ma da certi punti di vista mi sembra siano passate 4 settimane». Il crollo del Morandi è arrivato in una fase di forte crescita, poi è partita la ricostruzione, ma ci sono stati i cantieri autostradali a paralizzare il traffico, il maltempo e infine il Covid. Il **porto** però ha gettato le basi per una vera e propria rivoluzione: «Il programma straordinario degli interventi, da qui a 5, 6 o 10 anni cambierà il volto del **porto** e della città». In cima all'elenco delle cose fatte Signorini mette il via alla fusione Sech-Psa con cui il colosso di Singapore che deteneva già la maggioranza del terminal Psa **Genova** Prà (il principale dello scalo e il primo dell'alto Tirreno), è diventato il maggiore azionista, sempre a **Genova**, anche del terminal Sech. Poi l'avvio del terminal di Calata Bettolo «che da 20 anni non andava avanti», le proroghe delle concessioni ai grandi terminalisti, la partenza del terminal Apm di Vado Ligure. Bruciano invece le cose non fatte, per «la lentezza dei processi, autorizzativi, di approvazione, progettazione e i ricorsi. Sugli investimenti bisogna essere più rapidi» dice Signorini. Sul ritorno di Costa crociere, che ha chiesto di realizzare a **Genova** un proprio terminal, Signorini spiega «Come istituzioni liguri riteniamo auspicabile una sinergia fra Msc crociere e Costa Crociere. Non possiamo obbligarli, ma siccome cooperano già in molti altri porti, pensiamo che una sinergia su **Genova** avrebbe benefici per tutti. Se non sarà possibile cercheremo di accontentare le strategie dei due gruppi separatamente». Sul fronte dei traffici portuali, causa Covid, il 2021 si chiude in perdita: -15% il totale generale, meno 86% le crociere e -60% i traghetti, sono i dati a fine novembre. «Vuol dire che siamo rimasti in piedi ma abbiamo preso una sventola. Speriamo che con vaccino e cure si riesca nel 2021 a convivere meglio con il Covid. Resta il grande interrogativo su come abbia fatto la Cina a riprendersi così bene»



Genova24

Genova, Voltri

Lavoratori irregolari nel trasporto merci, l'osservatorio logistica chiede un incontro al Prefetto

La proposta è di convocare un tavolo della 'legalità' congiunto con forze dell'ordine e istituzioni

Redazione

Genova. I rappresentanti dell'osservatorio sulla Logistica chiedono un incontro al prefetto di Genova Carmen Perrotta per porre un argine all'impiego di lavoratori irregolari nel settore dei trasporti, pratica che sarebbe aumentata durante questo anno di pandemia. Ecco il testo della lettera: Ill.mo Sig. Prefetto di Genova, in data 17 dicembre 2020, è stato effettuato un primo incontro tra Osservatorio dell'Autotrasporto di Genova, e ITL, INAIL, INPS, Capitaneria di Porto e **Autorità** di **Sistema** Portuale, riportante all'ordine del giorno, verifiche ed eventuali irregolarità di lavoratori ai quali non viene applicato il CCNL Logistica Trasporti Merci che operano all'interno delle aree portuali di Genova. Nella riunione del 17 dicembre 2020, sono state da noi evidenziate alcune possibili lacune, che con un'azione congiunta di tutti gli enti Preposti, potrebbe trovare soluzioni al fenomeno dell'utilizzo di lavoratori non in regola in Italia, e/o non inquadrati correttamente e/o ai quali non viene applicato correttamente il Contratto Nazionale del Trasporto Merci, o addirittura sprovvisti di accordi Sindacali, con eventuale deroga all'orario di lavoro, cosa essenziale nel settore, al fine di evitare dumping tra lavoratori e aziende, a beneficio dell'illegalità e dell'illecito. Crediamo fortemente che, a seguito della pandemia in atto, tali possibili illeciti, possano proliferare, in mancanza di un vero tavolo di Regia, che inizi con una verifica documentale degli autisti e delle aziende, al momento del rilascio dei permessi portuali ai lavoratori, proseguendo poi al controllo che gli enti preposti possono mettere in atto al momento, rilevando eventuali anomalie, frutto di possibili ricatti occupazionali. Per quanto sopra, si richiede a Sua Eccellenza, vista la pericolosità di quanto segnalato, se non fosse il caso di convocare un tavolo della 'legalità' congiunto con la Guardia di Finanza, Polizia Stradale, Polizia di Frontiera, Capitaneria di Porto, ITL di Genova, Inail e Inps, **Autorità** di **Sistema** Portuale, Regione e Comune, al fine di provare a creare un coordinamento che possa, salvaguardare i lavoratori, le aziende, mettendo al primo piano la legalità nel settore della Logistica e del Trasporto Merci, nella nostra Città. In attesa di cortese riscontro inviamo i nostri saluti. La Segreteria dell'Osservatorio Giuseppe Bossa.



Il Vostro Giornale

Genova, Voltri

Deposito irregolare di rifiuti edili sotto un viadotto dell' autostrada in ristrutturazione: una denuncia

La scoperta a Savona in località "Casa della Miniera". Il responsabile del cantiere dovrà pagare una sanzione di 6.500 euro

Savona. I militari della stazione carabinieri forestale di Vado Ligure, durante i controlli del territorio, anche tesi a contrastare il fenomeno dell' abbandono di rifiuti, nel comune di Savona, in località Casa della Miniera, nella zona boscata al di sotto del viadotto "Lodo" dell' Autostrada A6 Savona Torino, attualmente oggetto di lavori di ristrutturazione, hanno accertato che i materiali di risulta del cantiere (teli in plastica, secchi, fusti, contenitori e confezioni di prodotti per l' edilizia, tondini di ferro, frammenti di cemento, ecc.) venivano depositati in modo incontrollato, per caduta o perché trasportati dal vento, nell' area sottostante il viadotto, interessando un' area di circa 3000 mq. Anche le acque superficiali del Rio Lodo, che scorre nella zona, sono state interessate dall' acqua torbida delle lavorazioni, creando una temporanea alterazione. L' area in parte ricade nella Zona Speciale di Conservazione - "Foresta Demaniale Di Cadibona", quindi area sottoposta a particolare tutela. Una zona speciale di conservazione (ZSC), ai sensi della Direttiva Habitat della Commissione Europea, è un sito di importanza comunitaria (SIC) in cui sono state applicate le misure di conservazione necessarie al mantenimento o al ripristino degli habitat naturali e delle popolazioni delle specie per cui il sito è stato designato dalla Commissione Europea. Quanto accertato dai Carabinieri Forestale configura il reato di deposito incontrollato di rifiuti, previsto dall' art.192 del D.Lgs 152/2006 (Testo Unico Ambientale). Per questo è stato segnalato alla Procura della Repubblica il responsabile del cantiere al quale è stata notificata la procedura che obbliga al ripristino dello stato dei luoghi. In capo allo stesso è anche prevista una sanzione di 6.500 euro. Altre notizie di Savona Prudenza Ex Mondomarine, Ferraro (Rc) e Ravera (Rete a sinistra): "Soddisfatti del ritardo recuperato ma preoccupati per i lavoratori" Botta e risposta Pubblicità scandalo a Savona, Ops group contro Caprioglio: "Induce in confusione, non siamo proprietari dell' impianto" Realtà La Liguria di dopodomani è oggi Conferma Porto di Savona e Vado Ligure, Emilio Signorini presidente dell' **Autorità portuale** fino al 2024 Dalla Home Si continua Covid, arrivate 2.925 dosi di vaccino all' ospedale San Paolo di Savona CATEGORICO Virus, Conte: "Stato di emergenza fin quando sarà necessario". Sul vaccino obbligatorio "no" del premier scenario critico Possibile allerta meteo per il 1 gennaio: attesi temporali, neve, grandine, fulmini e trombe d' aria Cambiamenti Sanità, Marco Damonte Prioli nuovo Dg dell' Asl2 savonese. Il loanese Salvatore Giuffrida direttore del San Martino di Genova.



Informare

Genova, Voltri

L' USB critica il ricorso a lavoratori assunti a tempo determinato da parte dei terminalisti portuali di Genova

L' organizzazione del lavoro - ricorda il sindacato - prevede che il lavoro temporaneo sia fornito dalla compagnia portuale La sezione **Porto** di **Genova** dell' Unione Sindacale di Base critica il ricorso dei terminalisti portuali genovesi a lavoratori assunti con contratti a tempo determinato a fronte di un' organizzazione del lavoro del **porto** di **Genova** che prevede invece che il lavoro temporaneo sia fornito dalla compagnia portuale CULMV. Secondo l' organizzazione sindacale, con l' impiego di addetti assunti a tempo determinato i terminal operator intenderebbero «creare una concorrenza al ribasso del costo del lavoro anche sul piano della flessibilità, sia all' interno del proprio organico che nei confronti della compagnia. Perché d' altro canto - si chiede USB - i nuovi assunti non sono presi dal serbatoio degli interinali dell' agenzia per il lavoro Intempo per i 100 lavoratori in attesa di stabilità?», «Prima che al precariato si aggiunga la mobilità dei lavoratori tra i terminal SECH e PSA, tutto in nome della flessibilità delle imprese ma a danno di chi il lavoro flessibile lo fornisce a rischio di occupazione e di salario come i soci della compagnia e gli interinali di Intempo - reclama USB in una nota - chiediamo: la trasformazione dei contratti a tempo determinato accesi in **porto** in contratti a tempo indeterminato; in subordine, l' impegno a salvaguardare la continuità del rapporto di lavoro per tutti i lavoratori alla scadenza del contratto; l' incremento dell' organico della Culmv con la stabilizzazione dei soci speciali e degli interinali; chiediamo che il nuovo Piano organico sia presentato e discusso con tutti i delegati e portato a conoscenza di tutti i lavoratori del **porto** per affrontare i prossimi scenari produttivi soprattutto a seguito della pandemia Covid, oltre che dell' avvio del terminal di Vado e dell' introduzione di tecnologie per l' automazione».



Shipping Italy

Genova, Voltri

Presentati i progetti della nuova diga del porto di Genova e l'aggiornamento sulle opere del piano straordinario

Sono due le soluzioni più probabili (sulle tre totali) che l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure intende adottare per dotare il bacino portuale di Genova Sampierdarena di una nuova diga. La prima, secondo quanto illustrato dal riconfermato presidente della port authority, Paolo Emilio Signorini, durante un convegno a Terrazza Colombo prevede all'imboccatura di Levante la demolizione dell'ultimo tratto di diga e la sua ricostruzione più al largo. La seconda ipotesi, sulla quale il presidente dei terminalisti in Confindustria Genova Beppe Costa ha espresso la propria preferenza, prevede invece la costruzione di una seconda diga al largo e l'abbattimento di una parte centrale di quella esistente all'altezza dei terminal Bettolo e Spinelli. L'obiettivo di quest'opera, ha ricordato Signorini, è quello di garantire l'accesso in sicurezza nel bacino portuale di Sampierdarena delle grandi portacontainer e delle navi da crociera più grandi (lunghe) esistenti oggi al mondo. Non a caso lo stesso presidente ha sottolineato che Bettolo sarà uno dei terminal maggiormente beneficiari della nuova diga. A questo proposito a gennaio partirà anche il debat

public (Beppe Costa si augura non sia come è stato quello sulla gronda autostradale) che il presidente della port authority ha preannunciato verrà avviato l'8 gennaio e per l'occasione arriverà anche la Ministra dei trasporti Paola De Micheli. Ma non durerà molto: un mese o un mese e mezzo. L'opera costerà 823 milioni di euro e il bando per il definitivo appalto della progettazione esecutiva e dei lavori dovrebbe avere luogo nella seconda metà del 2021. I lavori della nuova diga, così come altre opere inserite nel piano straordinario triennale delle opere previsto dal Decreto Genova (concepito dopo il crollo del ponte Morandi) devono necessariamente essere banditi entro la fine del prossimo anno, termine con il quale giunge a scadenza il piano iniziato nel 2019. Fino ad oggi l'unico grosso appalto già aggiudicato dal commissario Marco Rettighieri per un valore di quasi 150 milioni di euro è stato quello che vedrà un raggruppamento d'impresa con capofila Pizzarotti & C occuparsi dei nuovi interventi sulla viabilità portuale sia per la progettazione definitiva ed esecutiva, sia per la realizzazione degli interventi stradali. Il totale delle opere comprende il prolungamento della sopraelevata portuale, la nuova viabilità di collegamento San Benigno-Calata Bettolo, la realizzazione completa della strada La Superba, l'autoparco di Ponente, il nuovo ponte del Papa e il dragaggio sottostante. Nelle slide che hanno accompagnato il bilancio di Signorini sull'attuazione del piano straordinario, l'AdSP ha inserito nel 2020 altre 380 milioni di euro di opere anche se lo stesso presidente ha ammesso che una parte di queste saranno effettivamente aggiudicate solo nei primi mesi del prossimo anno. Spiccano in particolare gli interventi sulla rete ferroviaria di ultimo miglio a Sampierdarena, l'abbattimento e ricostruzione del viadotto che collega il terminal container di Prà con il casello autostradale (fine lavori a giugno 2023), la ristrutturazione dell'ex silos Hennebique (in parte destinato a diventare terminal crociere) e l'ampliamento dell'aeroporto di Genova. Fra i grandi lavori da aggiudicare entro la fine del 2021 ci sarà, oltre alla nuova diga, l'ampliamento (meglio noto anche come ribaltamento a mare) dei cantieri navali di Sestri Ponente in concessione a Fincantieri. La diga come detto vale circa 823 milioni di euro mentre l'intervento sul cantiere navale a carico della port authority ne vale altri 480 milioni. Signorini ha sottolineato come queste due opere consentiranno al porto di Genova di costruire e di accogliere le più grandi navi da crociera esistenti sul mercato. Genova e Monfalcone saranno i due

01/12/2020 Presentati i progetti della nuova diga del porto di Genova e l'aggiornamento sulle opere del piano straordinario - Stefano Pini

Home - L'Espresso

30 dicembre 2020



Sono due le soluzioni più probabili (sulle tre totali) che l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure intende adottare per dotare il bacino portuale di Genova Sampierdarena di una nuova diga. La prima, secondo quanto illustrato dal riconfermato presidente della port authority, Paolo Emilio Signorini, durante un convegno a Terrazza Colombo prevede all'imboccatura di Levante la demolizione dell'ultimo tratto di diga e la sua ricostruzione più al largo. La seconda ipotesi, sulla quale il presidente dei terminalisti in Confindustria Genova Beppe Costa ha espresso la propria preferenza, prevede invece la costruzione di una seconda diga al largo e l'abbattimento di una parte centrale di quella esistente all'altezza dei terminal Bettolo e Spinelli.

<https://www.espressonline.it/2020/12/30/presentati-i-progetti-della-nuova-diga-del-porto-di-genova-sampierdarena-e-l-aggiornamento-sulle-opere-d/> 14

cantieri di punta in Italia (per Fincantieri, ndr) per la costruzione delle grandi navi ha aggiunto. Fra gli altri interventi principali previsti dal piano straordinario rimangono ancora da aggiudicare gli investimenti sull'infrastruttura ferroviaria che collega il parco Campasso con il terminal



Shipping Italy

Genova, Voltri

Bettolo e il parco Rugna (17,5 milioni di euro di lavori in capo a Rfi che dovrebbero partire nel terzo trimestre del 2021), la realizzazione a Calata Sanità di un nuovo fascio di sei binari da 500 metri di lunghezza al servizio dei terminal Sech e Bettolo (4,5 milioni che l'AdSP punta ad appaltare a metà del 2020) e infine interventi per il cold ironing nel porto storico di Genova destinati alle banchine dove ormeggiano traghetti e navi da crociera (20 milioni di euro che la port authority confida di aggiudicare negli ultimi mesi del 2021). Nessun cenno infine è stato fatto al progetto Zena Cruise Terminal, il nuovo terminal crociere proposta da Costa a Calata Gadda che un anno fa era stato inserito nel piano straordinario delle opere e che ora potrebbe essere stato accantonato dal momento che Regione Liguria, Comune di Genova e AdSP hanno chiaramente espresso la loro preferenza affinché Costa e Msc Crociere convivano e operino congiuntamente a Stazioni Marittime.

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

«Calata Paita, bilancio e lavoro: ecco le richieste della città»

Waterfront, nuove banchine, impatto ambientale, calo dei traffici. Sono solo alcune delle questioni che la città pone sulla scrivania del nuovo presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** Mario Sommariva. «A Sommariva vanno i miei migliori auguri di buon lavoro: insieme lavoreremo in sinergia nell'interesse della portualità e dei lavoratori» ha detto il sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini. Ci sono appuntamenti fondamentali per la nostra città, come il waterfront - ha sottolineato la parlamentare di Cambiamo Manuela Gagliardi - che vedono nell' Authority un ruolo essenziale e strategico. L'auspicio è che Sommariva dia nuovo slancio alla gestione anche attraverso investimenti così importanti per il nostro golfo. In tutto in sinergia con il territorio, con il segretario generale e con il prossimo comitato **portuale**». Per la senatrice della Lega Stefania Pucciarelli l'auspicio è «che il nuovo presidente riesca a portare a termine i progetti avviati. La questione più urgente è la restituzione di Calata Paita alla città». Confartigianato della Spezia, attraverso il responsabile trasporti Nicola Carozza, commenta: «Il bilancio di previsione e il piano triennale delle opere dell' Authority delineano potenzialità importanti per il porto della Spezia e Marina di Carrara anche alla luce del Recovery Fund. L' **Autorità** di **Sistema Portuale** è un luogo dove discutere per trovare soluzioni. Destano preoccupazione i dati emersi del calo dei contenitori e quello dei passeggeri legati al Covid 19 ed alle restrizioni». Il giurista ambientale Marco Grondacci infine, pone l'accento sulla necessità di affrontare problemi annosi quali rumori, emissioni, prescrizioni, dragaggi e rischio incidenti. --I. iv.© RIPRODUZIONE RISERVATA.

L. IV.



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

Sommariva: «Porto, scelte da ridefinire»

Notificato dal Ministero l'incarico di presidente dell' Authority. «Bisogna capire come riportarlo a essere la punta di diamante»

LA SPEZIA «Riaprire il discorso euromediterraneo, il rapporto con il Nord dell' Africa, inteso non più solo come luogo dal quale giungono i migranti, ma come realtà da integrare sul piano economico, da una prospettiva europea». È questo, secondo Mario Sommariva il ruolo futuro della portualità italiana: i primi giorni del prossimo anno assumerà l' incarico di presidente dell' Autorità del Mar Ligure Orientale, dopo il via libera della commissione Trasporti della Camera, ieri è arrivata la notifica del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, dopo le audizioni nelle commissioni dei due rami del Parlamento. Si tratta della prima esperienza da presidente dopo quattro mandati da Segretario generale, due a Bari e due a Trieste. Una «prospettiva di crescita e di sviluppo», fermo restando che con la pandemia «l' Europa sta cambiando pelle e dunque occorre cambiare anche il modello capitalistico». Dunque per Sommariva «sono essenziali - ha dichiarato all' agenzia Ansa - le cosiddette transizioni: digitale, energetica», che investiranno anche i porti, i quali saranno «non solo nodi logistici ma anche nodi di innovazione». Specificatamente per quanto concerne il nuovo incarico, Sommariva ha già «alcune idee: il tema da individuare è la prospettiva del porto nei prossimi anni, cioè riaprire, ridefinire le scelte per il porto di La Spezia, per anni punta di diamante in Italia e oggi scalo che vive una fase di incertezza nelle prospettive». Bisogna insomma «capire come rilanciarlo, in un rapporto armonico con il territorio, in complementarietà con Carrara. Un po' come abbiamo cercato di fare a Trieste con Monfalcone». E Confartigianato La Spezia esprime rallegramenti per la nomina di Mario Sommariva come Presidente dell' Autorità di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale. «Il bilancio di previsione e il piano triennale delle opere dell' **AdSP** illustrati nell' ultimo organismo di partenariato dal Commissario Francesco Di Sarcina, dal dirigente Lorenzo De Conca e dal Responsabile Davide Vetrata - commenta Nicola Carozza, responsabile Confartigianato Trasporti La Spezia - delineano potenzialità importanti per il porto della Spezia e Marina di Carrara anche alla luce del recovery fund. Auspichiamo di incontrare presto il neopresidente, per approfondire con lui punti di forza e di debolezza della nostra portualità; l' **AdSP** è un punto di riferimento per la concertazione, un luogo dove discutere per trovare soluzioni. Purtroppo tra gli operatori destano ancora preoccupazione i dati emersi del calo dei contenitori e quello dei passeggeri legati al Covid19 ed alle restrizioni. Sia il comparto dell' autotrasporto e della logistica, sia quello legato al settore delle crociere (trasporti marittimi, taxi, ncc e guide) hanno subito importanti flessioni e consistenti perdite ma confidiamo nel 2021 come l' anno dell' avvio dei vaccini e della ripresa».



Informazioni Marittime

La Spezia

Mario Sommariva nominato presidente Autorità Mar Ligure Orientale

Giunta ieri la notifica del ministro dei Trasporti

Mario Sommariva , segretario generale dell' **Autorità** di **Sistema** portuale di Trieste, è stato nominato presidente dell' **Autorità** del Mar Ligure orientale porti di La Spezia e Marina di Carrara. L' incarico era stato già annunciato a novembre . Ieri pomeriggio è giunta la notifica del ministro dei Trasporti, Paola De Micheli , emanata dopo le audizioni nelle commissioni dei due rami del Parlamento, tenutesi nei giorni scorsi e concluse con voto favorevole.



«Tariffe calmierate e porto alla Bellana»

L'assessore Barbara Bonciani risponde alle domande dei circoli nautici sul nuovo 'Marina'. «Ci saranno più posti barca»

LIVORNO Dopo l'intervento dell'Associazione per la tutela e la conservazione delle tradizioni marinare del Porto Mediceo (riunisce 9 circoli per un totale di 600 soci) contraria al progetto di porto turistico (il Marina) al porto Mediceo, interviene l'assessore con delega al porto Barbara Bonciani per gettare acqua sul fuoco. La questione è complessa. La Bonciani per prima cosa fa una premessa. «Nell'accordo di programma del 2007 firmato alla presidenza del consiglio dei ministri per il piano relativo alle aree ex cantiere Orlando cedute alla Società Azimut Benetti (per la costruzioni degli yacht) era prevista anche la realizzazione di un porto turistico (capienza fino a 700 imbarcazioni) tra la Darsena Nuova e il Porto Mediceo all'interno dell'area denominata Porta a Mare. Il Comitato portuale a suo tempo ha recepito con delibera l'accordo di programma del 2007. I circoli nautici di Livorno, contrari, hanno subito impugnato al Tar la delibera del Comitato portuale, ma hanno perso. Dopodiché l'autorità ita di sistema portuale (Port Authority) ha avviato la proce dura, lunga e complesso, per la relativa concessione da assegnare al soggetto realizzatore del Marina. La procedura è terminata il 16 dicembre e l'Autorità ha deliberato la concessione a favore di Azimut Benetti per realizzare il porto turistico». I circoli riunitisi in Associazione nel 2019 hanno deciso di impugnare la delibera dell'Autorità Portuale, ma non hanno ancora deciso con quali modalità. «Il sindaco Salvetti ha cercato di fare azione di mediazione tra circoli, Azimut Benetti e Autorità Portuale per far recepire le istanze dei circoli stessi all'interno della concessione. - prosegue la Bonciani - La società Azimut Benetti ha ascoltato i circoli. Alla fine è stato ottenuto che le tariffe per lo stazionamento delle barche dei singoli circoli non fossero assoggettate al regime di mercato, ma calmierate e bloccate per 20 anni. Questo per venire incontro alla folta marineria popolare di Livorno». Ricorda l'assessore Bonciani: «Provvisoriamente, spero, alla Darsena Nuova (all'altezza deli Scali Novi Lena) e nel Bacino Piccolo saranno ospitate le barche dei circoli che dovranno lasciare il Porto Mediceo per fare posto al Marina della Porta a Mare. Il passaggio successivo sarà la realizzazione del porto alla Bellana (da destinare ai circoli) che sarà realizzato dall'Autorità Portuale in accordo con il Comune. La previsione del porto alla Bellana da 600 barche è inserita nel Piano regolatore del porto. È una questione tuttavia sulla quale bisogna ancora trovare la sintesi finale tra Comune e Autorità Portuale». Monica Dolciotti.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

il videoconfronto col ministero dello sviluppo

Jsw, commesse da 900 milioni per le rotaie Jindal: a fine gennaio il progetto del forno

Carrai e le tensioni interne: lascio se l' azienda non rispetterà l' impegno. Ferrari chiede un piano di smantellamenti e bonifiche

CRISTIANO LOZITO

PIOMBINO. Novecento milioni sul piatto di Jsw grazie a un contratto decennale con Rfi per la fornitura di rotaie, altri 100 milioni dai cosiddetti certificati bianchi per progetti industriali ecocompatibili, 30 milioni dalla Regione per l' efficientamento energetico. In cambio da Sajjan Jindal il governo ha ottenuto l' impegno a realizzare in un' unica fase e non più in due il suo piano industriale, avviando subito un progetto per un forno elettrico da 900 tonnellate, da presentare entro il 31 gennaio. Un mese di tempo in cui si dovrà chiarire anche come lo Stato entrerà nel capitale sociale (con Invitalia o Cassa depositi e prestiti), ragion per cui si provvederà a una perizia sul valore dell' azienda, che Jindal stima in 120 milioni, molti meno invece secondo la parte pubblica. Percorso non semplice, con un termine definito perentorio dalla sottosegretaria allo Sviluppo economico, Alessia Morani, secondo cui se Jsw non adempierà agli impegni presi, il governo il primo febbraio «avrà il compito di trovare un' alternativa». Che sarebbe già pronta col fondo Creon e altri soci. Se questo è il nocciolo dell' incontro on line di ieri tra il governo con Morani, Marco Carrai per Jsw, Gianni Anselmi per la

Regione, il sindaco Francesco Ferrari e i sindacati nazionali e territoriali, a raccontare il clima difficile e le tensioni tra le parti c' è un retroscena sul videoconfronto del giorno precedente tra il ministro Stefano Patuanelli e lo stesso Jindal, in cui il titolare dello Sviluppo economico ha spiegato che «non è più il tempo delle parole», invitando con toni molto accesi il patron di Jsw ad assumersi impegni precisi. Alla fine il ricco plafond di soldi pubblici pare aver convinto Jindal, che si è preso un mese per le valutazioni tecniche sul forno elettrico. L' improrogabilità del 31 gennaio per la presentazione del progetto del forno elettrico - e di fatto quasi della permanenza stessa di Jindal a Piombino - è stata certificata dallo stesso Carrai, con una dichiarazione molto forte: «A fine gennaio serve una risposta definitiva - ha detto - o me ne andrò». Carrai come spesso capita è parso sul filo dell' equilibrio fra la sua posizione naturale di manager di un' azienda privata e quella di punto di riferimento governativo, e Morani gli ha dato atto di «aver consegnato un progetto convincente per l' idea complessiva di sviluppo del territorio, che coinvolge l' acciaio "verde", il porto, oltre alle energie rinnovabili». Morani ha poi annunciato che per le concessioni portuali di Jsw, in scadenza oggi, «c' è l' impegno del governo per una proroga», e che nel mese di gennaio convocherà «un tavolo col ministero dell' Ambiente per le bonifiche». Anselmi, delegato a seguire la riunione dal presidente Eugenio Giani, da parte sua ha spiegato che «c' è bisogno di volontà chiare e irrevocabili. Dopodiché, se il 31 gennaio il quadro non sarà ancora nitido, bisognerà pensare a un cambio di strategia inevitabile. L' impegno del Governo c' è, apprezzabile, ed è stato anche stamani ribadito, l' impegno della Regione non è mai mancato e non mancherà», ma per Anselmi «ora tocca alla proprietà fare un passo in avanti inequivocabile e definitivo». Il sindaco Ferrari ha parlato di «fumata grigia», definendo «conferme non scontate» le notizie sul possibile accordo con Rfi per la commessa da 900 milioni resa possibile dal "Decreto rilancio" (Carrai, che sul punto ha molto lavorato, ha annunciato che invierà subito una formale manifestazione d' interesse) e quella dei 100 milioni per i certificati bianchi. «Soprattutto - ha affermato il sindaco -



rileviamo con favore che il governo ha confermato di voler entrare nel capitale di Jsw. Tuttavia tutto questo è ancora una volta privo di certezze: l' ingresso dello Stato nella compagine sociale, per esempio, deve passare da una valutazione economica dell' azienda che, c' è da aspettarselo, rappresenterà una



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

partita non facile e breve da giocare». Ferrari ha poi definito «più che mai indispensabile che partano gli smantellamenti, l' episodio della gru di qualche giorno fa ci richiama ancora una volta a questa priorità, e le bonifiche. Finanziare le opere di bonifica significherebbe garantire lavoro al territorio per molti anni rendendo sopportabile anche l' attesa che ancora si prospetta per un auspicato rilancio industriale. Finalmente - ha concluso Ferrari - oggi siamo stati ascoltati e Morani, ha compreso l' importanza della nostra richiesta impegnandosi a creare un tavolo col ministero dell' Ambiente per dare gambe al progetto di bonifica dell' intero Sin di Piombino». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Adsp, i sindacati incontrano il presidente Pino Musolino: ora si attendono il nuovo comitato di gestione e la nomina del segretario generale per poter lavorare a pieno regime

Prosegue il lavoro di conoscenza del territorio e delle diverse realtà portuali da parte del neo presidente di Molo Vespucci Pino Musolino. Il presidente, nei giorni scorsi, ha avuto modo di incontrare i sindacati per illustrare i suoi programmi, le intenzioni sullo sviluppo di quelli che, tiene a ribadire, sono i porti di Roma e come tali vanno rilanciati. «L'impressione è quella di avere di fronte una persona pratica e pragmatica - ha spiegato Paolo Sagarriga Visconti della Cisl - si è presentato con un discorso articolato e ricco di contenuti; soprattutto ha confermato la sua volontà al confronto, per un obiettivo comune pur nella diversità delle parti. Ha ribadito la necessità di lavorare per aumentare i traffici, specie quelli commerciali, puntando sulla filiera locale per attrarre i crocieristi. Un uomo di esperienza e con le idee chiare». Pragmatismo che anche la segretaria dell'Ugl Fabiana Attig ha notato nelle parole di Musolino, «il quale - ha spiegato - sembra aver già inquadrato bene la situazione. Ha avviato ragionamenti tecnici, da portuale. Il presidente ha sottolineato massima attenzione anche all'occupazione, alla sicurezza portuale, al dialogo con le istituzioni, a tutti i livelli». Al momento il lavoro è incentrato sul bilancio dell'Adsp. «L'auspicio - ha aggiunto Alessandro Borgioni della Filt Cgil - è che si possa arrivare a breve a completare l'organico dell'ente, con la nomina del comitato di gestione (con Musolino che ha auspicato l'indicazione dei tre membri da parte di Comune, Città metropolitana e Regione anche prima dei 90 giorni previsti dalla legge ndr) e di conseguenza del segretario generale per far funzionare a pieno regime l'ente. Servirà porre attenzione poi ai contenziosi che negli ultimi due anni sono aumentati esponenzialmente. Come sempre avvenuto, abbiamo garantito massima disponibilità alla collaborazione».



Fiumicino, il ministro Costa: «Presto navi spazzine per ripulire i rifiuti in mare»

L'INTERVENTO Il Ministro dell' Ambiente corre in soccorso del litorale di Fiumicino ricoperto dai rifiuti trasportati dalle piene del Tevere. «È prossima in Senato l' approvazione della legge Salva mare annuncia Sergio Costa, nel corso della visita a sorpresa al vecchio faro della cittadina marinara contemporaneamente abbiamo chiuso l' accordo con il gruppo di armatori della Castalia, specializzata nella lotta all' inquinamento da idrocarburi, ed esteso anche gli interventi di pulizia dai rifiuti in mare. Grazie a questi due progetti innovativi cercheremo di risolvere questo tipo di problematiche che riguardano non solo Fiumicino, ma anche altre località che si trovano sugli 8mila chilometri di coste italiane». Il Ministro ha garantito che si metterà in contatto, dopo le festività, con il Presidente della Regione, Nicola Zingaretti, per concordare le future strategie finalizzate al recupero ambientale. «Lo spettacolo delle scogliere è sgradevole e ci troviamo in presenza di un brutta situazione conclude Costa purtroppo quello che gettiamo nei fiumi finisce in mare e quindi lo ritroviamo poi sulle coste». Nel tour tra i cumuli di detriti il ministro è stato accompagnato dal sindaco Esterino Montino, dalla senatrice Monica Cirinnà, dall' assessore all' Ambiente, Roberto Cini, e dai consiglieri comunali pentastellati. Il primo cittadino ha sottolineato che i 200mila euro stanziati di recente dalla Regione, per bonificare appunto le scogliere e gli arenili, saranno chiaramente insufficienti considerati gli elevati costi dello smaltimento. A tal proposito ha annunciato l' affidamento dell' appalto subito dopo le festività per dare una buona pulita. «Il protocollo con il gruppo Castalia, che possiede oltre 30 navi, annunciato dal ministro è di rilevante importanza per la nostra città precisa Montino . È però necessaria la continuità e questo mi offre lo spunto per sottolineare la necessità di un presidio fisso, considerato che il problema non si pone solo a dicembre, ma anche in primavera. Noi di fatto dobbiamo pulire la sporcizia di tre Regioni: da dove nasce il Tevere a dove sfocia». Montino ha poi rivolto le sue attenzioni al degrado e all' abbandono in cui versa la zona del **porto** turistico della Concordia. «Ho firmato la seconda ordinanza nei confronti dell' Ati, società che ha in concessione l' area portuale, che ha il dovere di mettere in sicurezza la zona, ma ho avuto la sensazione che non ci abbia ascoltato. Abbiamo fatto un sopralluogo al vecchio faro e siamo preoccupati per la staticità della struttura che sicuramente è ammalorata». Per quanto riguarda la ripresa dei lavori di costruzione dell' approdo turistico il sindaco ha fatto riferimento all' interesse manifestato dalla compagnia di crociere norvegese Royal Caribbean International intenzionata a subentrare nella concessione, ma l' emergenza Covid ha «congelato le trattative». Ieri, intanto, sono proseguite le operazioni di pulizia da parte dei dipendenti del porticciolo Il faro che hanno rimosso circa 15 metri cubi di rifiuti disseminati sul piazzale e sopra la scogliera. La mareggiata ha provocato enormi e pericolose buche lungo la strada a causa del sollevamento dell' asfalto. Inoltre, sull' arenile del lungomare della Salute i marosi hanno spalmato una significativa quantità di immondizia che di fatto ha vanificato le operazioni di bonifica effettuate la scorsa settimana dai mezzi meccanici della ditta comunale, arrivata a conferire in discarica circa 20 metri cubi di sporcizia. Inoltre, il forte vento dei giorni scorsi ha anche spostato la sabbia a ridosso del muro di contenimento, in alcuni punti lo ha superato invadendo il marciapiedi e la pista ciclabile: attualmente sono impraticabili al passeggio sia a piedi che in bicicletta. Umberto Serenelli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



«Subito la ricostruzione tempi record sui pareri»

Il sovrintendente: per Castel dell' Ovo il Comune accelera, noi faremo lo stesso «Il restyling del lungomare? Attendiamo ancora il progetto esecutivo dalla giunta»

Gennaro Di Biase

È disponibile e aperto al dialogo con le altre istituzioni, il sovrintendente per l'Archeologia, Belle Arti e Paesaggio di Napoli Luigi La Rocca, ma mette in chiaro alcuni nodi concreti e cruciali che riguardano il restyling del Lungomare, in stand by dal 2015, e il ripristino di via Partenope, martoriata dalla bufera del 28 dicembre. Altro grande tema su cui La Rocca non si sottrae è quello dei danni che il mare ha inflitto a uno dei monumenti più prestigiosi d'Italia e d'Europa: il Castel dell'Ovo, per le cui riparazioni «serviranno diverse centinaia di migliaia di euro - spiega - I lavori li saranno immediati. Siamo ritenuti un Ente che si occupa di tutto, ma a noi compete la tutela del paesaggio, dei monumenti e dei beni culturali: esaminiamo i progetti e forniamo autorizzazioni. Poi, in merito alle fasi successive dei progetti, come appalti e inizio dei lavori, le nostre competenze cessano». **A che punto è il progetto di restyling del Lungomare del 2015? Il Comune ve lo ha sottoposto in approvazione?** «Siamo in attesa del progetto esecutivo. Dopo l'approvazione del progetto definitivo nel 2015, ci furono varie richieste di modifiche, come quella della prescrizione fornita dal mio predecessore Luigi Garella nel 2019 circa i materiali con cui dovevano essere realizzati i marciapiedi. Allo stato attuale delle cose, dunque, siamo in attesa di ricevere il progetto esecutivo riformulato sulla base delle modifiche da apportare». **La tempesta di fine 2020 ha causato danni enormi non solo al muro del Lungomare e ai ristoratori, ma anche a beni vincolati. Su tutti Castel dell'Ovo. Può fare una stima dei danni?** «Siamo intervenuti tempestivamente, già l'altra mattina, con i nostri funzionari per rilevare i danni, che a Castel dell'Ovo riguardano il cosiddetto ramaglietto: il belvedere basolato che dà sul mare usato anche dal Comune per organizzare eventi. È la terrazza inferiore, cui si accede dal camminamento coperto. In quel punto la forza del mare è stata inaudita: ha divelto i basoli in pietra vesuviana del pavimento, scavato la fondazione del belvedere e ne ha fatto cedere in parte la base. Alcuni basoli, pensi, sono stati ritrovati nel camminamento coperto dopo aver sfondato il cancello di accesso alla terrazza, e altri ancora andranno recuperati in mare. L'intervento dovrà essere tempestivo. A livello economico si tratta di danni ingenti, per cui serviranno centinaia di migliaia di euro. In pratica, si è trattato dello stesso discorso della balaustra del Lungomare, distrutta da botte di onde frontali ed erosione alla base. Ci sono stati segnalati danni anche al Molo San Vincenzo, che è di competenza dell'**Autorità Portuale** e della Marina, e li stiamo finendo il sopralluogo. Anche Castel dell'Ovo ha competenze frammentate: dipende da Comune e Demanio, oltre che da noi». **Molti, ristoratori e non, sono preoccupati dai cambiamenti climatici, che potrebbero portare a breve una bufera simile a quella del 28 che ha causato danni gravissimi alle attività. Sono previsti interventi per rafforzare la scogliera nella curva di via Partenope? A questo punto il rinforzo della scogliera diventa un'urgenza?** «Di sicuro bisogna lavorare affinché eventi del genere non si ripetano più. Ovviamente non mi riferisco



Il Mattino (ed. Napoli)

Napoli

alla mareggiata, che è per definizione impossibile da impedire, ma ai danni che ha causato. Il discorso della scogliera investe anche questioni di natura paesaggistica e questo lo rende più complesso da affrontare. In quanto Sovrintendenza, siamo pronti a intervenire per la tutela dei monumenti e del paesaggio anche valutando eventuali revisioni o modifiche al sistema di scogliere e frangiflutti del Lungomare». **Il muro della curva di via Partenope è stato spazzato via dalle onde. La sua distruzione ha fatto in modo che le fioriere frantumassero le vetrate dei ristoranti e di conseguenza ha fatto entrare il mare fino nelle cucine dei locali. A chi spetta, in sostanza, la manutenzione del muro del Lungomare?** «La manutenzione del muro spetta al Comune, che si occuperà della riparazione». **Palazzo San Giacomo deve sottoporvi una richiesta di intervento per eseguire la manutenzione ordinaria?** «Il Comune non deve interpellarci per la manutenzione del muro, ma dovrà farlo per l'intervento di ripristino». **In proposito, prevedete una procedura d'urgenza per la ricostruzione di via Partenope, con meno vincoli e meno burocrazia?** «Sono certo che il Comune avvierà in merito una procedura di somma urgenza per recuperare i fondi, e snellire così anche la parte burocratica. Esamineremo il documento, appena l'Amministrazione comunale ce lo fornirà, e verificheremo il progetto e i materiali. Posso dirle che assicureremo una revisione in tempi velocissimi». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Sos del sindaco a Governo e Regione «Va dichiarato lo stato di calamità»

L'EMERGENZA Valerio Esca Napoli lancia l' sos a governo e Regione e chiede l' attivazione dello stato di emergenza nazionale e la dichiarazione dello stato di crisi. Mentre in città prosegue la conta dei danni causati dalla mareggiata, che lunedì ha colpito la costa del capoluogo campano distruggendo i muretti di pietra e i marciapiedi, da piazza Vittoria fino alla sede della facoltà di Economia in via Partenope, nonché gazebo e dehors dei ristoranti del lungomare, ci si muove a livello istituzionale per tentare di ottenere da Roma aiuti per gli imprenditori colpiti. LE LETTERE È partita dal Comune di Napoli, ieri mattina, una doppia missiva. La prima diretta al presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, l' altra al presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca. Il sindaco Luigi de Magistris, oltre che al premier, si è rivolto anche al ministro per gli Affari regionali, Francesco Boccia, e ad Angelo Borrelli, capo dipartimento della Protezione civile: «Desidero informare, che ho chiesto al presidente della Regione Campania l' attivazione delle procedure per la dichiarazione dello stato di crisi a seguito degli eventi meteorologici che, con particolare intensità ed estensione, hanno interessato il territorio della nostra città». Questo l' incipit della lettera inviata dal primo cittadino, che poi incalza: «Tali eventi, e in particolare la mareggiata che si è abbattuta la sera del 28 dicembre sulla fascia costiera della nostra città hanno, non solo causato un disastro con notevoli danni in particolare al lungomare e al Castel dell' Ovo, ma anche, ulteriormente minato il già precario equilibrio socio economico del nostro territorio e della nostra comunità». I DANNI La mareggiata ha portato via tutto: tavolini, sedie, ombrelloni dei ristoranti nel primo tratto del lungomare, ma anche palafitte e pedane dei lidi di Posillipo. La furia del mare ha colpito indistintamente attività alberghiere, stabilimenti balneari, circoli nautici, operatori impegnati negli ormeggi dei natanti nei porti turistici e anche alcune abitazioni. «Per tali motivazioni - sostiene Luigi de Magistris - occorre un intervento straordinario e richiedo, a tal proposito, formalmente, l' attivazione delle procedure connesse alla dichiarazione dello stato di emergenza nazionale per la città di Napoli». Il primo cittadino ha scritto anche al governatore De Luca, chiedendo «l' avvio delle procedure per la dichiarazione dello stato di crisi per la città di Napoli». Intanto dalle prime ricognizioni, ancora in corso, da parte di più servizi, aziende erogatrici di pubbliche forniture ed enti competenti in materia di protezione civile, è emersa la presenza di ingenti danni su tutto il territorio cittadino, ma una cifra esatta, su quanto sia costata la mareggiata di lunedì alla città di Napoli, non è ancora possibile saperlo. Una valutazione andrà fatta insieme alla Soprintendenza e all' **Autorità portuale**. GLI AIUTI Intanto ieri Unicredit ha messo in campo due azioni in sostegno degli imprenditori: una moratoria di 12 mesi su mutui e finanziamenti a tasso agevolato per le aziende, e sottoscritto un accordo con Confesercenti per l' erogazione di prestiti a tasso zero, per finanziare la ripartenza delle imprese colpite dall' ondata di maltempo, fino a 50mila euro. «Come è giusto il Comune ha scritto alla Regione e al governo per chiedere lo stato di calamità - evidenzia il presidente di Confesercenti, Vincenzo Schiavo - So che c' è molto interesse da parte dei nostri rappresentanti campani in parlamento affinché si possa attingere ad un sostegno del governo. Non è un capriccio, il maltempo ha messo in ginocchio attività su chilometri di costa». Intanto, Mauro Pantano, presidente Confederazione Imprese e Professioni, ha inviato una richiesta di convocazione a tutte le istituzioni, affinché venga istituito un tavolo



Il Mattino (ed. Napoli)

Napoli

tecnico-organizzativo urgente per i danni provocati dalla mareggiata. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Ormeggi, lidi, porti turistici rivolta per le concessioni "mini-proroga" nel mirino

IL CASO Antonino Pane Caos concessioni demaniali. L' Europa detta regole, l' Italia le modifica, la magistratura amministrativa le modifica, regioni e enti locali avanzano a tentoni. L' unica cosa certa è che oggi scadono in tutta Italia migliaia di concessioni rilasciate sulle aree del demanio marittimo. Un termine atteso, in Campania come altrove, da molti anni perché avrebbe dovuto segnare il punto di discontinuità per un diverso modo di gestire le aree demaniali, con procedure comparative di evidenza pubblica in grado di garantire un più diffuso accesso alle spiagge, agli stabilimenti balneari, ormeggi, porti turistici, così come indicato dall' Unione Europea. Di fatto, però, tutto questo è rimasto solo sulla carta. Si avanza tra proposte di proroga che vanno dai 4 mesi della Regione Campania ai due anni dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Tirreno Centrale. Chi non ci sta e chiede chiarezza sono i concessionari, soprattutto quelli che hanno investito nel bene che hanno avuto in concessione e vorrebbero proroghe congrue finalizzate al recupero delle cifre investite. Proprio i concessionari hanno deciso di far sentire la loro voce in maniera più decisa: è di ieri la costituzione di Federnautica, una nuova costola di Confcommercio. Un passo deciso: in poche ore 40 aziende campane hanno aderito. A pilotare questa prima parte di Federnautica è stato chiamato un tecnico, l' ingegner Marco Di Stefano, profondo conoscitore proprio della materia che ruota intorno alle concessioni demaniali. «Quella delle concessioni - dice - è una materia molto delicata che, fino al 2018, ha lasciato con il fiato sospeso migliaia di operatori per la scadenza fissata al 31 dicembre di quest' anno». Tutto parte nel 1993 quando con il DL 400/2003 poi modificato con Legge 88/2001, in Italia viene introdotta la proroga automatica delle concessioni demaniali marittime in assenza di gare. La Ue, nel 2006, introduce però una direttiva su proposta dell' economista e politico olandese Frederik Bolkestein. La direttiva impone l' eliminazione degli ostacoli alla libertà di stabilimento, alla libera circolazione dei servizi e l' instaurazione della fiducia tra Stati membri. Sulla base di tali principi la Commissione europea decise di aprire nel 2008 una procedura di infrazione nei confronti dell' Italia, archiviata solo nel 2012, accusata di violare i vincoli dell' ordinamento comunitario in tema di concessioni. Un sospiro di sollievo arriva nel 2018, con l' approvazione della legge 145/2018 voluta dall' allora ministro Centinaio. Ed infatti, nell' ambito di un articolato contesto volto ad una complessiva rivisitazione delle concessioni demaniali, interviene una proroga di 15 anni che trasla la scadenza delle concessioni al 31 dicembre 2033. «Ma a turbare la quiete e le aspettative dei concessionari - sottolinea Marco Di Stefano - intervengono alcune sentenze del Consiglio di Stato (tra cui la 7874 del 18 novembre 2019) che dichiarano illegittime le proroghe indicate dalla legge stabilendo la necessità di disapplicare le disposizioni nazionali in contrasto con le norme europee, con esplicito richiamo all' articolo 117 della Costituzione. Da qui il caos, con tribunali amministrativi che propongono le più diversificate sentenze e gli enti concedenti, **Autorità di Sistema Portuale**, Regioni e Comuni, che assumono comportamenti diversificati. All' orizzonte anche una possibile nuova procedura di infrazione». Così mentre le regioni Sicilia Toscana, anche per mitigare gli effetti del Covid, hanno ritenuto di applicare la Legge 145/2020 (tutt' oggi in vigore) assegnando la proroga auspicata di 15 anni in attesa di una rivisitazione complessiva dell' impianto normativo, in Campania la Giunta regionale ha approvato una delibera di proroga al 3 maggio 2021 ed l' **Autorità di Sistema Portuale** ha invece



Il Mattino (ed. Napoli)

Napoli

adottato una delibera di proroga di due anni, spiazzando tutti gli operatori del settore e le tante associazioni di categoria. «È su questo terreno che cominciamo a lavorare. Ai concessionari - conclude Di Stefano - bisogna dare assolutamente certezze». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Cantiere Beverello inevitabili i ritardi»

«Il rallentamento dei lavori di realizzazione del nuovo Terminal Beverello verificatosi per l' epidemia da Covid è stato imprevisto ed imprevedibile e quindi inevitabile, com' è accaduto a tutti i cantieri edili in Campania e in Italia». Lo fa sapere l' **Autorità portuale**. «Il progetto di realizzazione è stato sottoposto a verifica di interesse archeologico, al termine della quale la Soprintendenza ha prescritto che gli scavi fossero effettuati sotto sorveglianza, proprio perché non era stata esclusa l' eventualità di ritrovamenti. I cantieri che hanno subito ritardi a causa di ritrovamenti archeologici sono numerosi. Basti pensare alla stazione della metro di piazza Municipio. Un ritrovamento archeologico rappresenta, quindi, una opportunità e non un ostacolo. È indubbio che la soluzione tecnica dev' essere raggiunta in tempi brevi, sicuramente non istantanei per le necessarie attività da mettere in campo: esecuzione di rilievi e redazione di varianti che contemplino l' esigenza di portare avanti i lavori e valorizzare i reperti. Si rileva, inoltre, che non c' è alcuna evidenza delle cosiddette acque sulfuree. Il molo Beverello c' è, non ci sono macerie, ma solo un cantiere edile recintato. Il nuovo terminal non impedisce affatto la visione del mare che, invece, era negata dalla struttura preesistente» conclude la nota.



La Rocca, pressing sul Comune "Serve il restyling del lungomare"

Il soprintendente e la mareggiata: "Danni impressionanti alla balaustra, mi auguro che si faccia presto: del resto esiste un progetto già dal 2015. Anche per Castel dell' Ovo c'è un piano già finanziato per otto milioni di euro" di Stella Cervasio Un anno nero per i monumenti napoletani « troppo fragili », come li definisce l' archeologo Luigi La Rocca, soprintendente all' Architettura e Paesaggio. Chiusure dei musei, dei giardini storici, lavori sospesi o mai partiti, e alla fine la mareggiata che offende la storia del litorale partenopeo. Unicredit intanto offre agli imprenditori colpiti una moratoria di 12 mesi sulle rate dei mutui sottoscrivendo un accordo con Confesercenti per prestiti fino a 50 mila euro a impresa. Tre i luoghi danneggiati: il Castel dell' Ovo, parte della balaustra sul Lungomare e forse cedimenti anche al Molo San Vincenzo. Si è aperta inoltre la discussione sulle scogliere. « Come soprintendenza ci occupiamo - spiega La Rocca - della tutela e della conservazione. Al Castel dell' Ovo è stato divelto il basolato della terrazza sul mare nella sua parte estrema, il Ramaglietto. È impressionante ciò che ho visto: i basoli sono volati dentro il camminamento coperto che sbuca sulla terrazza. Ne stiamo parlando con l' Agenzia del demanio e il Comune. Ma si tratta di un monumento talmente importante e simbolico per la città che devo credere che l' intervento di ripristino sarà avviato subito». La fortezza subì danni in due diverse date del XIV secolo, e la credenza popolare della sepoltura segreta di un uovo contenente il destino di Napoli da parte di Virgilio fece diffondere la voce che la seconda volta l' uovo si fosse rotto. Prima il sangue di San Gennaro che non si è sciolto, ora una nuova minaccia al simbolico scricigno: Napoli partecipa al clima millenarista di questa pandemia con le sue leggende. La realtà parla poi di un cedimento della balaustra di via Partenope: « Qui la competenza è del Comune ma già da 48 ore facciamo sopralluoghi e riunioni. Si ipotizza un intervento comunale per ripristinare " com' era e dov' era" la parte andata distrutta. Auspico che e tutto sia fatto in breve tempo. Verificheremo i materiali e spero che tutto risulti coerente e si faccia in fretta: ne va dell' immagine della città ». L' **Autorità Portuale** ha segnalato danni alla soprintendenza subito anche dal Molo San Vincenzo: « Per l' inclemenza del tempo, non li abbiamo ancora verificati, ma non credo si tratti di problemi seri, la struttura è di per sé già realizzata su una scogliera. Stiamo parlando comunque di un evento straordinario ». L' intervento al Molo spetterebbe all' **Autorità Portuale**, che ha assegnato una concessione per la struttura alla Marina Militare. Tra le cose rallentate dal Covid c'è anche il progetto preliminare per la sistemazione del Molo ai fini di una fruizione pubblica: «Ma esiste un master plan dell' intervento - dice La Rocca - Sarà ripreso e c'è una grande volontà di farlo. A noi l' idea piace molto come per ogni cosa che venga restituita alla città, purché ben fatta ». Una manutenzione della balaustra avrebbe potuto evitare la sua distruzione? « La manutenzione ordinaria non è oggetto di autorizzazione, il Comune la fa sotto la propria responsabilità, noi ci occupiamo del recupero. Non so se siano mai intervenuti e come. Il progetto di restyling del Lungomare è stato approvato nel 2015, ma è ancora in fase di definizione dell' esecutivo. Anche per Castel dell' Ovo c'è un progetto di restauro con un finanziamento di circa 8 milioni. Solleciterò l' amministrazione comunale ad avviare i rapporti per la fase della progettazione ». Infine, le scogliere: « Attendiamo un tavolo di esperti: fisici, geologi marini, meteorologi. Esamineremo il tema sulla base di aspetti di natura paesaggistica e daremo il nostro contributo di buon senso».



La Repubblica (ed. Napoli)

Napoli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Federnautica-Confcommercio, Di Stefano coordinatore

NAPOLI Confcommercio Campania scende in campo a sostegno dei concessionari del demanio marittimo e della nautica in tutti le sue derivazioni. Su convocazione del Commissario di Confcommercio Campania, Giacomo Errico, è stata costituita FederNautica - Confcommercio, Reti per le imprese della Campania che mette insieme, già nella fase istitutiva, ben trentotto operatori del settore della nautica, dal diporto al charter nautico, alla cantieristica navale, al trasporto marittimo, alle manutenzioni e costruzioni navali, in gran parte titolari di concessioni del demanio marittimo della costa campana, da Napoli a Salerno, passando per Castellammare di Stabia, Sorrento, Amalfi ed Agropoli. Un comparto molto vivace e produttivo, benché duramente provato dall' emergenza epidemiologica e che oggi è costretto a confrontarsi con le problematiche dei rinnovi delle concessioni in un clima caratterizzato da grande confusione. Alla costituzione di FederNautica Campania hanno partecipato molti storici concessionari del **porto** di Mergellina (Aversano, Ippolito, Branchizio, Cammarota, Paermo, Velotti), del **porto** di Salerno (Autuori, Gatto, Consorzio Costa Sud, Nautica Salerno, Ventura, Consorzio Salerno Charter, Edilport), del **porto** di Sorrento (Consorzio Marina Grande di Sorrento, Franco De Gregorio), di Castellammare (Cantiere Navale Marina di Stabia spa, Compagnia Cantieri Napoletani spa). Hanno aderito anche lo storico marchio di costruzioni navali Salpa di Antonio Pane, Alilauro Gruson, Alicost spa, Coast Line spa, Cantieri Navali Partenope ed anche alcuni circoli nautici tra cui Canottieri Napoli, Canottieri Salerno, Canottieri Agropoli, la Lega Navale di Salerno. A coordinare le attività di FederNautica Marco Di Stefano, esperto di infrastrutture portuali e concessioni marittime, già assessore alla risorsa mare della Provincia di Napoli.



In Campania nasce Federnautica-Confcommercio, già 38 imprese associate. Di Stefano coordinatore

Confcommercio Campania scende in campo a sostegno dei concessionari del demanio marittimo e della nautica in tutti le sue derivazioni. Su convocazione del Commissario di Confcommercio Campania, Giacomo Errico, è stata costituita FederNautica-Confcommercio, Reti per le imprese della Campania che mette insieme, già nella fase istitutiva, ben trentotto operatori del settore della nautica, dal diporto al charter nautico, alla cantieristica navale, al trasporto marittimo, alle manutenzioni e costruzioni navali, in gran parte titolari di concessioni del demanio marittimo della costa campana, da Napoli a Salerno, passando per Castellammare di Stabia, Sorrento, Amalfi ed Agropoli. Un comparto molto vivace e produttivo, benchè duramente provato dall' emergenza epidemiologica e che oggi è costretto a confrontarsi con le problematiche dei rinnovi delle concessioni in un clima caratterizzato da grande confusione. Alla costituzione di Federnautica Campania hanno partecipato molti storici concessionari del porto di Mergellina (Aversano, Ippolito, Branchizio, Cammarota, Paermo, Velotti), del porto di Salerno (Autuori, Gatto, Consorzio Costa Sud, Nautoca Salerno, Ventura, Consorzio Salerno Charter, Edilport), del porto di Sorrento (Consorzio Marina Grande di Sorrento, Franco De Gregorio), di Castellammare (Cantiere Navale Marina di Stabia spa, Compagnia Cantieri Napoletani spa). Ma alla FederNautica hanno aderito anche lo stoprico marchio di costruzioni navali Salpa di Antonio Pane, Alilauro Gruson, Alicost spa, Coast Line spa, Cantieri Navali Partenope ed anche alcuni circoli nautici tra cui il Circolo Canottieri Napoli, il Circolo Canottieri Salerno, l' AD Canottieri Agropoli, la Lega Navale di Salerno. Su proposta di Confcommercio Campania a coordinare le attività di Federnautica è stato designato, all' unanimità dei soci costituenti, Marco Di Stefano, un esperto di infrastrutture portuali e concessioni marittime, già assessore alla risorsa mare della Provincia di Napoli e membro del Comitato Portuale della Port Authority di Napoli, oggi componente dell' Organismo di partenariato per la risorsa mare dell' **Autorità** di **Sistema** del Tirreno Centrale. Così Pasquale Russo - Direttore Generale di Confcommercio Campania.



Napoli Village

Napoli

Federnautica Confcommercio, Di Stefano è il presidente. Partenza sprint con trentotto operatori in Campania

NAPOLI - Confcommercio Campania scende in campo a sostegno dei concessionari del demanio marittimo e della nautica in tutti le sue derivazioni. Su convocazione del Commissario di Confcommercio Campania, Giacomo Errico, è stata costituita FederNautica - Confcommercio, Reti per le imprese della Campania che mette insieme, già nella fase istitutiva, ben trentotto operatori del settore della nautica, dal diporto al charter nautico, alla cantieristica navale, al trasporto marittimo, alle manutenzioni e costruzioni navali, in gran parte titolari di concessioni del demanio marittimo della costa campana, da Napoli a Salerno, passando per Castellammare di Stabia, Sorrento, Amalfi ed Agropoli. Un comparto molto vivace e produttivo, benchè duramente provato dall' emergenza epidemiologica e che oggi è costretto a confrontarsi con le problematiche dei rinnovi delle concessioni in un clima caratterizzato da grande confusione. Alla costituzione di FederNautica Campania hanno partecipato molti storici concessionari del porto di Mergellina (Aversano, Ippolito, Branchizio, Cammarota, Paerno, Velotti), del porto di Salerno (Autuori, Gatto, Consorzio Costa Sud, Nautoca Salerno, Ventura, Consorzio Salerno Charter, Edilport), del porto di Sorrento (Consorzio Marina Grande di Sorrento, Franco De Gregorio), di Castellammare (Cantiere Navale Marina di Stabia spa, Compagnia Cantieri Napoletani spa). Ma alla FederNautica hanno aderito anche lo stoprico marchio di costruzioni navali SALPA di Antonio Pane, Alilauro GRUSON, Alicost spa, Coast Line spa, Cantieri Navali Partenope ed anche alcuni circoli nautici tra cui il Circolo Canottieri Napoli, il Circolo Canottieri Salerno, l' AD Canottieri Agropoli, la Lega Navale di Salerno. Su proposta di Confcommercio Campania a coordinare le attività di FEDERNAUTICA è stato designato, all' unanimità dei soci costituenti, l' ing. Marco Di Stefano, un esperto di infrastrutture portuali e concessioni marittime, già assessore alla risorsa mare della Provincia di Napoli e membro del Comitato Portuale della Port Authority di Napoli, oggi componente dell' Organismo di partenariato per la risorsa mare dell' **Autorità di Sistema** del Tirreno Centrale. Così Pasquale Russo - Direttore Generale di Confcommercio Campania.



Nasce FederNautica - Confcommercio, Reti per le imprese della Campania

Confcommercio Campania scende in campo a sostegno dei concessionari del demanio marittimo e della nautica in tutti le sue derivazioni. Su convocazione del Commissario di Confcommercio Campania, Giacomo Errico, il giorno 28 dicembre è stata costituita FederNautica - Confcommercio, Reti per le imprese della Campania che mette insieme, già nella fase istitutiva, ben trentotto operatori del settore della nautica, dal diporto al charter nautico, alla cantieristica navale, al trasporto marittimo, alle manutenzioni e costruzioni navali, in gran parte titolari di concessioni del demanio marittimo della costa campana, da Napoli a Salerno, passando per Castellammare di Stabia, Sorrento, Amalfi ed Agropoli. Un comparto molto vivace e produttivo, benché duramente provato dall' emergenza epidemiologica e che oggi è costretto a confrontarsi con le problematiche dei rinnovi delle concessioni in un clima caratterizzato da grande confusione. Alla costituzione di FederNautica Campania hanno partecipato molti storici concessionari del porto di Mergellina (Aversano, Ippolito, Branchizio, Cammarota, Paermo, Velotti), del porto di Salerno (Autuori, Gatto, Consorzio Costa Sud, Nautica Salerno, Ventura, Consorzio Salerno Charter, Edilport), del porto di Sorrento (Consorzio Marina Grande di Sorrento, Franco De Gregorio), di Castellammare (Cantiere Navale Marina di Stabia spa, Compagnia Cantieri Napoletani spa). Ma alla FederNautica hanno aderito anche lo storico marchio di costruzioni navali Salpa di Antonio Pane, Alilauro Gruson, Alicost spa, Coast Line spa, Cantieri Navali Partenope ed anche alcuni circoli nautici tra cui il Circolo Canottieri Napoli, il Circolo Canottieri Salerno, l' AD Canottieri Agropoli, la Lega Navale di Salerno.

ad Su proposta di Confcommercio Campania a coordinare le attività di FederNautica è stato designato, all' unanimità dei soci costituenti, l' ing. Marco Di Stefano, un esperto di infrastrutture portuali e concessioni marittime, già assessore alla risorsa mare della Provincia di Napoli e membro del Comitato **Portuale** della PortAuthority di Napoli, oggi componente dell' Organismo di partenariato per la risorsa mare dell' **Autorità di Sistema** del Tirreno Centrale. «Sentiamo la necessità di mettere a **sistema** un mondo che troppo spesso è stato trascurato dalle istituzioni pur rappresentando un grande volano per l' economia». Così Pasquale Russo - Direttore Generale di Confcommercio Campania. «In questo settore occorre riequilibrare, in primis, il rapporto tra i concessionari del demanio marittimo e gli enti concedenti, ovvero l' **Autorità di Sistema Portuale** del Tirreno centrale e la Regione Campania, ciascuno per le rispettive competenze. La nostra costa rappresenta un inesauribile bacino di risorse ed è arricchita da imprenditori che, pur operando da anni, non riescono ad esprimere le loro potenzialità. Federnautica ha ambiziosi obiettivi ed intende coagulare tutti i soggetti della filiera, accogliendo anche i Circoli sportivi, anch' essi troppo spesso trascurati dalle istituzioni pur offrendo servizi sociali di grande valenza per la collettività. L' insieme di queste risorse, se messe a **sistema** ed accompagnate con equilibrio e competenza - continua Pasquale Russo - potrebbe dare un forte impulso all' economia ed anche all' offerta turistica e sociale».



Sì ai dragaggi, il porto apre alle grandi navi

I fondali del **porto** di **Bari** torneranno alla profondità di tredici metri. E con questo pescaggio consentiranno all' Autorità del Mare Adriatico Meridionale, guidata da Ugo Patroni Griffi, di imprimere un forte sviluppo dell' area commerciale. I dragaggi erano un' opera attesa da circa venti anni. Ma martedì è arrivata l' attesa svolta con tanto di firma sul contratto. Al termine dei lavori il **porto** potrà tornare ad ospitare navi di grandi dimensioni. a pagina 5.



I fondali passano a 13metri Al porto ecco i giganti dei mari

Vito Fatiguso

BARI I fondali del porto di Bari torneranno alla profondità iniziale (13 metri) diventando così punto di riferimento dell' Adriatico con un pescaggio secondo solo a quello di Trieste. È il tassello di un puzzle che, con la camionale fino all' interporto, porterà l' hub a dotarsi di spazi ampi di retroportualità. Martedì scorso, infatti, è stato firmato il contratto per il dragaggio dell' area porto commerciale: ovvero un' opera attesa da oltre vent' anni che consentirà all' infrastruttura barese di recuperare altre due banchine (oltre alle quattro esistenti) e ospitare imbarcazioni cargo molto più grandi. «È sicuramente una buona notizia per tutta l' economia locale - afferma Ugo Patroni Griffi, presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale - perché si aprono nuovi scenari in un momento difficile per i mercati. Nonostante la crisi dovuta al Covid-19 il traffico merci a Bari ha retto e con il programma di investimenti predisposto riusciremo presto a invertire la rotta». Il contratto è di 2,1 milioni e i lavori avranno durata di 266 giorni dalla consegna del cantiere all' impresa "Pasqual Remiro srl" (di Venezia) . L' obiettivo è ottimizzare l' uso delle banchine ospitando imbarcazioni di ultima generazione grazie al ripristino della linea batimetrica iniziale (attualmente i fondali misurano 10-11 metri). E i sedimenti? La tecnologia aiuta l' ambiente e per "pulire" i fondali del porto barese sarà utilizzata una nuova metodologia d' intervento. I volumi di escavo (prevalentemente sabbia) verranno trasferiti nello stesso ambito **portuale** rispettando le indicazioni della normativa. Non sono previsti nuovi bacini di contenimento e tutte le operazioni saranno effettuate in ambiente subacqueo secondo tecnologia e protocolli affinati in sede di progettazione esecutiva e prescrittiva in sede di conferenza di servizi decisoria. In estrema sintesi non ci saranno chiatte da riempire. L' aspetto più rilevante è di tipo operativo: il sedimento sarà trasferito in tubi composti da materiale geotessile filtrante in modo da rendere la misura ecocompatibile. I cosiddetti "salsicciotti" saranno collocati alla radice del molo di San Cataldo dove c' è una banchina inutilizzata e in futuro potranno essere usati per eventuali riempimenti di altre opere portuali. «Poter disporre di fondali più bassi e con una linea regolare - prosegue Patroni Griffi - ci consentirà di aumentare gli standard di sicurezza e la comodità negli attracchi delle imbarcazioni. Il trasporto via mare oramai si sta muovendo sui grandi numeri e dobbiamo lavorare anche sul profilo della retroportualità. Ma anche qui i progetti non mancano». In cantiere c' è la realizzazione della camionale che collegherà il porto con l' interporto (nella zona industriale) per una lunghezza di 5 chilometri. I container potranno essere stoccati in piazzali più ampi e raccordati con la linea ferroviaria e la rete autostradale. Ma non è tutto. «Lo sviluppo del porto - conclude il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale - non può prescindere dal traffico dei traghetti e delle crociere. Con la pandemia le movimentazioni sono diminuite, ma la ripresa è alle porte e dobbiamo essere pronti. Quindi risulterà vitale la disponibilità dei nuovi spazi forniti dalla colmata di Marisabella». Le operazioni sono a buon punto e la consegna dell' opera è prevista per il 2022. L' idea è di ripensare gli spazi garantendo una linea specifica per il traffico Ro.Ro composto soprattutto da tir merci. Il piazzale avrà il compito di accogliere gli automezzi con servizi dedicati.



Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari)

Bari

Sempre in tema di sviluppo **portuale** è arrivato il via libera della conferenza dei servizi per la realizzazione della nuova stazione marittima.

TRASPORTI DECRETO DEL MINISTRO DE MICHELI PER ASSICURARE CONTINUITÀ AMMINISTRATIVA

Prete nominato commissario

Autorità portuale, in attesa del secondo mandato da presidente

In attesa dell' ultimazione dell' iter per il rinnovo dell' incarico di presidente, il ministro delle Infrastrutture e trasporti, Paola De Micheli, ha nominato Sergio Prete commissario straordinario dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ionio, porto di Taranto. Prete è già presidente uscente dell' Authority e la nomina commissariale del ministro serve, appunto, a evitare una vacanza in attesa che si perfezioni e si completi l' iter parlamentare relativo alla riconferma di Prete al vertice dell' Authority per un secondo mandato. Sulla riconferma di Prete si sono già favorevolmente espressi sia il presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano, che De Micheli. L' iter di nomina prevede che esprimano un parere - prima del definitivo via libera del ministro - anche le commissioni parlamentari competenti. Quella del Senato lo ha già fatto, quella della Camera, invece, non è riuscita a farlo entro il 2020 e lo farà a gennaio 2021. Prete, nei giorni scorsi, era stato già audito dalle due commissioni. L' incarico quadriennale di presidente è scaduto l' 8 novembre, dopodiché è scattata la proroga di 45 giorni conclusasi nel giorno di Natale. Quadriennale sarà anche il secondo mandato. La nomina a commissario è ai fini della «continuità amministrativa» scrive nel decreto il ministro De Micheli. A decorrere dalla notifica del decreto «e fino al ripristino degli organi di vertice», il commissario esercita i suoi compiti, specifica il ministro. È quindi una nomina, si legge nel decreto, «per il lasso temporale strettamente connesso al completamento delle relative procedure al fine di assicurare la regolare prosecuzione dell' attività gestionale dell' ente».



Il Nautilus

Taranto

Autorità di Sistema Portuale del Mare Ionio: Prete nominato Commissario straordinario

Scritto da Redazione

Roma. Il Prof. **Sergio Prete** è stato nominato Commissario straordinario dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio**. La nomina -30.12.2020- è avvenuta da parte della Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, On. Paola De Micheli, e si è resa necessaria per assicurare la continuità dell' ente in attesa della probabile nuova nomina alla presidenza.



Hack for Destination-Taranto

Redazione

TARANTO Nei giorni scorsi l'Autorità di Sistema portuale del mar Ionio ha lanciato l'azione Hack for Destination-Taranto, nell'ambito dell'evento online Taranto crea cultura organizzato con Comune di Taranto, Invitalia, Infratel Italia, Destination Makers e Onde Alte. Hack for Destination-Taranto si inserisce nel percorso Destination Make! Taranto, progetto avviato a Ottobre scorso dall'Ente con la collaborazione di Destination Makers che ha coinvolto gli stakeholder locali sia pubblici che privati in un percorso partecipato finalizzato a preparare Taranto, il suo porto e l'intero ecosistema locale alla sfida dei prossimi anni e alla costruzione di un sistema di accoglienza sostenibile del traffico crocieristico. Hack for Destination-Taranto si svolgerà dal 3 al 5 Marzo 2021 con sessioni di accompagnamento e formazione con mentor selezionati e si concluderà con un Demo day che darà la possibilità agli innovatori di presentare il proprio pitch davanti a una platea di business angels. Il percorso rappresenta l'occasione per il giovane tessuto imprenditoriale attivo nei settori del turismo e della cultura di trovare un supporto concreto ai propri progetti. Con il progetto Destination Make Taranto l'Autorità di Sistema portuale concretizza le linee strategiche stabilite nel Piano operativo triennale 2020-2022 in relazione al rilancio di Taranto come destinazione crocieristica di eccellenza nel Mediterraneo, stimolando la consapevolezza dell'ecosistema locale come attore principale nell'accoglienza dei viaggiatori del mare e attivando sinergie positive con le pubbliche amministrazioni locali, in particolare il Comune di Taranto, al fine di implementare azioni concrete dirette allo sviluppo del territorio.



MANFREDONIA UN BILANCIO IN CHIAROSCURO AGGRAVATO DALLA PANDEMIA CHE HA ACCENTUATO IL DISAGIO SOCIALE ED ECONOMICO

La delusione del «treno tram» e l'attesa per il rilancio del porto

Il 2020 si congeda con il Comune commissariato per mafia

MANFREDONIA. Nel salutare il 2019 definito come «il più drammatico e deleterio della storia locale», si sperava che l'anno seguente, questo 2020 alle sue ultime battute, riservasse aspettative più gratificanti e incoraggianti. Così, come ha dimostrato il suo andamento, non è stato. Anzi, si è rivelato ancor più problematico di quanto l'immaginazione si potesse spingere oltre l'inammissibile. Per tanti aspetti persino crudele e beffardo. Un anno dominato dal Covid-19 che oltre a causare dolori e lutti, ha acuito le già sofferenti condizioni economiche e sociali portate all'estremo da una conduzione amministrativa delle città il cui disastro politico e morale è sintetizzato nello scioglimento d'imperio del consiglio comunale per decisione dello Stato seguito a quello deciso dal consiglio comunale che ha decretato la fine del governo in carica ritenuto non più in grado di rappresentare la città. L'effetto immediato è stato quello della rottura gridata e guerreggiata della triade politico-clientelare che ha dominato la città nell'ultimo quarto di secolo, mentre l'arcivescovo padre Moscone dava seguito al suo grido "Manfredonia ri-alzati" con l'avvio del progetto "Attrezzarsi per la città". «Non siamo migliorati ma neanche peggiorati» faceva sapere il triumvirato di commissari straordinari al comune. I traffici portuali si barcamenavano tra vecchi problemi e nuove speranze; la Guardia costiera non dava tregua agli illeciti ittici e balneari; la perdita del treno-tram faceva cadere un altro inutile sogno; la pesca ansimava; Siamo agli inizi di marzo quando irrompe il coronavirus. A parlare di Covid-19 a Manfredonia è la Commissione straordinaria che ordina la sanificazione generale della città come misura preventiva contro il contagio al momento conclamato, ma è caccia alle mascherine. Inizia la penosa e irridente tiritera sull'ospedale San Camillo e la sanità locale che andrà avanti infruttuosa avulsa dalla validità negata della struttura ospedaliera. A metà marzo i primi due casi di ricoverati a Foggia. La pandemia chiude le scuole e inventa la didattica a distanza. L'ombra e la minaccia del Covid ha ormai invaso la città. Al 28 marzo i soggetti in isolamento fiduciario sono 17, annuncia il COC del comune. La labile economia locale essenzialmente basta sul commercio è in ginocchio. Si attiva una massiccia solidarietà attraverso la Caritas e i sussidi governativi. Ad aprile i contagiati sono 99 e i positivi 13. Si va avanti tra "Io resto a casa" e lo struscio imperterrito. A maggio i contagi scendono nella forbice 6-10. Si guarda con speranza alla Fase 2 del Covid. La gente si riversa sulle spiagge. Agosto è boom di presenze. A settembre le elezioni regionali decretano a Manfredonia il crollo della sinistra e la vittoria del centrodestra. Il Covid torna a impensierire. Anche la festa patronale rinuncia alle sue celebrazioni esterne. Prevalle la prudenza. Ma a fine settembre il COC comunale annuncia 57 contagiati e 28 positivi. La pandemia riprende la corsa che segnerà un'escalation terrificante contrassegnata da numerosi decessi, favorita da un atteggiamento della popolazione, almeno parte di essa, alquanto disinvolto. A novembre i picchi assoluti: 842 contagiati, 585 positivi. L'andamento è altalenante. Gli ultimi sono rispettivamente 602 e 394. Si guarda con trepidazione al 2001 portatore del vaccino antidoto al micidiale e beffardo coronavirus. Probabilmente sarà salutato con i "tradizionali" botti ma col cuore in gola, le dita incrociate e lo sguardo alla Madonna di Siponto.



Accordo raggiunto tra Fincantieri e l' Autorità portuale per la costruzione di nuove navi

Un nuovo polo navale a Palermo

Il primo investimento per un bacino da 150 mila tonnellate

GAETANO COSTA

La rivoluzione parte dal mare. «È un grande traguardo per la cantieristica e per lo sviluppo economico del territorio». L' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale ha raggiunto un accordo con Fincantieri per la costruzione di nuove navi nel **porto** di Palermo. Un rinnovamento infrastrutturale che permetterà allo scalo del capoluogo siciliano di porsi al centro della geopolitica del Mediterraneo. L' atto di concessione demaniale in favore di Fincantieri, che ha come obiettivo la creazione di uno dei poli navalmeccanici più importanti dell' area, è stato siglato la scorsa settimana a Roma. E scadrà nel 2057. Un arco di tempo che consentirà di trasformare un bacino d' acqua e piazzali in un moderno stabilimento da adibire alla costruzione di navi, accanto alle riparazioni e alle grandi trasformazioni navali. «Arriviamo al traguardo di un importantissimo percorso», ha spiegato il presidente dell' Adsp, Pasqualino Monti. «L' atto di concessione non solo leggerà Fincantieri e l' Adsp sino al 2057, ma consentirà, con la costruzione del bacino da 150 mila tonnellate per la cui realizzazione l' Authority ha già assegnato uno stanziamento di 120 milioni di euro, di centrare un vecchio sogno di Palermo: quello di tornare a essere un centro cantieristico anche per la costruzione di nuove navi». Fincantieri è l' azienda italiana leader nel settore della cantieristica navale rappresentata a Roma dall' ad Giuseppe Bono. L' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale gestisce e coordina i porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani e **Porto** Empedocle: sarà fondamentale per il corridoio del Mediterraneo. «La concessione demaniale a Fincantieri da parte dell' Autorità di sistema portuale apre una nuova stagione», ha sottolineato il sindaco Leoluca Orlando. © Riproduzione riservata.



Colpito il bacino di carenaggio

Porto, ladri in azione Maxi furto di rame

I ladri di oro rosso entrano in azione nei bacini di carenaggio del porto e fanno man bassa di rame. La struttura che doveva subire un intervento di recupero è stata spogliata dalle cablatura in rame. I furti sono stati commessi nei giorni scorsi ma ad accorgersene della razzia che ha provocato danni molto ingenti è stato un funzionario regionale che sta presentando un esposto con foto e video. I ladri sono entrati all'interno dell'area portuale, in una zona altamente sorvegliata, e hanno devastato il bacino di carenaggio portando via tutto il rame possibile. La Regione siciliana è proprietaria di questo così come dell'altro bacino maggiore, quello da 54 mila tonnellate. Un caso che allunga la lista dei furti di oro rosso, metallo le cui quotazioni negli ultimi anni sono schizzati alle stelle. Spesso vengono smantellati intere reti di illuminazione pubblica o strutture ferroviarie, con pesanti ripercussioni sull'erogazione dei servizi ai cittadini. La polizia ferroviaria ha avviato una massiccia opera di monitoraggio per contenere il fenomeno. Nei primi sei mesi del 2020, solo per quanto riguarda l'ambito ferroviario, sono stati circa 50 i furti di rame. Nel 2019 i danni materiali ammontavano a quasi 100.000 euro in tutta la provincia.

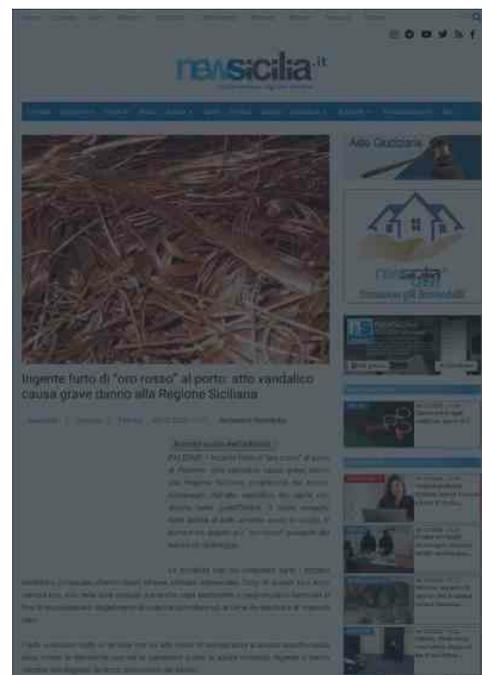
Tutto questo ha portato alla creazione di un vero e proprio osservatorio. I risultati? Più di 4.100 depositi di rame controllati, 191.703 chili di materiale trafugato recuperati, decine di persone indagate, di cui molte arrestate, grazie ad una strategia adottata dalla task force a difesa del rame utilizzato per l'erogazione dei servizi di trasporto ferroviario, composta dal personale di protezione aziendale del Gruppo FS italiane e dalle forze dell'ordine, in particolare dalla Polfer. Secondo le statistiche, la Fiumetorto-Termini Imerese, così come la Palermo Centrale-Brancaccio, sono tra le tratte più colpite d'Italia per furti di rame. Alcune inchieste più grandi hanno fatto luce sull'affare: dai singoli raccoglitori agli impianti in cui il rame rubato veniva lavorato e rivenduto.



Ingente furto di "oro rosso" al porto: atto vandalico causa grave danno alla Regione Siciliana

Redazione NewSicilia

PALERMO - Ingente furto di "oro rosso" al porto di Palermo : atto vandalico causa grave danno alla Regione Siciliana , proprietaria del bacino interessato dall' atto vandalico dai danni non ancora bene quantificabili. Il colpo eseguito dalla banda di ladri avrebbe avuto lo scopo di portare via quanto più " oro rosso " possibile dal bacino di carenaggio. Le modalità con cui avrebbero agito i teppisti avrebbero provocato ulteriori danni all' aera portuale interessata. Colpi di questo tipo sono comuni non solo nelle aree portuali ma anche negli elettrodotti o negli impianti ferroviari al fine di impossessarsi illegalmente di quantità considerevoli di rame da destinare al mercato nero . I ladri avrebbero agito in un' area con un alto livello di sorveglianza e questo aspetto rende poco chiare le dinamiche con sui si sarebbero svolte le azioni criminali. Ingente il danno causato alla Regione Siciliana, proprietario del bacino. Indagini in corso. Immagine di repertorio.



Nuovo waterfront a Trapani, al via il concorso internazionale lanciato dall' Autorità portuale

di Mariagrazia Barletta

L' **Autorità portuale** del Mare di Sicilia occidentale bandisce un concorso internazionale di idee per la riqualificazione del waterfront storico del porto di Trapani. L' area oggetto della competizione comprende l' ambito **portuale**, in stretta relazione con i quartieri storici della città, includendo, tra l' altro, la stazione marittima, la parte terminale della passeggiata alla Marina, il porto peschereccio, la zona dell' antico complesso del Lazzaretto (sede della lega navale) e l' isola su cui sorge la fortezza della Colombaia. Il concorso punta a riconfigurare il lungomare Sud, l' area della darsena pescherecci e quelle aree portuali che sono vocate ad assolvere sempre più funzioni legate alla crocieristica e alla nautica da diporto. Armonizzare le diverse funzioni, valorizzare le emergenze, migliorare l' interazione porto-città, facendo leva anche sulle potenzialità turistiche dell' area, sono alcuni degli obiettivi esplicitati nel bando. L' importo presunto delle opere da realizzare è di quasi 36,5 milioni di euro. Il concorso è aperto ad architetti ed ingegneri che devono prevedere nei loro team la presenza anche di un geologo. Sono richiesti un fatturato globale, riferito agli ultimi tre esercizi del quinquennio, di almeno 462.413,93 euro e l' avvenuto svolgimento, negli ultimi dieci anni, di servizi di ingegneria e architettura di importo almeno pari a quello previsto per ciascuna categoria d' opera in cui è suddivisa la prestazione oggetto del concorso. Tra i requisiti vi è anche l' avvenuto svolgimento negli ultimi dieci anni di due servizi di ingegneria e architettura relativi ai lavori appartenenti ad ognuna delle categorie a cui si riferiscono i servizi da affidare, di valore non inferiore alla metà dell' importo stimato dal bando per ciascuna delle «Id opere», con riferimento a tipologie di lavori analoghi per dimensione e per caratteristiche tecniche. È escluso l' avvalimento. L' ALLEGATO II bando di concorso La stazione appaltante si riserva la facoltà di affidare al vincitore la redazione dell' intera progettazione e della proposta di variante al piano regolatore del porto. Il montepremi complessivo è di 62mila euro, di cui 36mila riservati al vincitore. Al secondo e al terzo classificato vanno rispettivamente 12mila e 5mila euro. Ulteriori 4.500 euro sono destinati al quarto classificato. Infine sono previsti tre premi per segnalazioni, ciascuno di 1.500 euro. Il termine per la ricezione delle proposte progettuali scade il 15 febbraio 2021 (ore 10). Il bando di concorso documenti di gara.



Legge di Bilancio a favore dello shipping italiano

Roma. La Legge di Bilancio 2021, definitivamente approvata oggi al Senato con la fiducia della maggioranza, entrerà in vigore il prossimo primo gennaio 2021. La legge, appena approvata, non ha offerto discussioni e condiviso molti emendamenti proposti dalle varie categorie dello shipping italiano. La bozza di novembre che rispecchiava le varie proposte da emendare non è stata confermata e tutti i tentativi dei vari ristori sui porti e il trasporto marittimo non hanno avuto il successo sperato. Solo alcuni articoli del capitolo 'Misure in materia d' infrastrutture, trasporti e mobilità sostenibile' riguardano da vicino Autorità di Sistema Portuale e imprese di navigazione. - sono incrementati di ulteriori 68 milioni di euro nel 2021 i fondi destinati relativi al Decreto Rilancio alle Autorità di Sistema Portuale (erano di 10 milioni di euro) e alle imprese di navigazione che operano con navi minori nel settore del trasporto turistico (erano 5 milioni di euro per il 2020). La giustificazione è nel compensare le **AdSP** per mancati introiti (derivanti da diritti portuali) dovuti al calo dei traffici passeggeri e dei crocieristi; mentre per i 5 milioni di euro nel 2021 a compenso per le imprese di navigazione che operano con navi per il trasporto turistico di persone via mare, acque interne per diminuzione dei fatturati pari o superiori al 20%. - Articolo 119 prevede che le navi da crociera iscritte nel Registro Internazionale possano effettuare, fino al 30 aprile 2021 servizi di cabotaggio marittimo, in deroga alla norma che esclude le navi iscritte al Registro Internazionale. - Il comma tre dello stesso articolo, estende fino al 30 aprile 2021 alle imprese armatoriali che esercitano attività di cabotaggio l' esenzione dagli oneri previdenziali e assistenziali prevista per gli armatori e il personale iscritti nei Registri Internazionali, fissando il nuovo limite di spesa a 35 milioni di euro per l' anno 2021. - Il comma 4 stabilisce l' incremento della dotazione del Fondo (stabilita finora in 50 milioni di euro), con una ulteriore dotazione di 20 milioni di euro per l' anno 2021: 'volta a compensare le imprese armatoriali che operano con navi di Bandiera italiana, iscritte nei Registri alla data del 31 gennaio 2020, impiegate nei trasporti di passeggeri e combinati di passeggeri e merci via mare, anche in via non esclusiva, per l' intero anno, con riferimento alla riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri trasportati nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi registrata nel medesimo periodo del precedente biennio'. - Il comma cinque prevede misure di sostegno al settore dei terminal portuali asserviti allo sbarco e imbarco di persone, in considerazione dei danni subiti dallo stesso a causa dell' insorgenza dell' epidemia da Covid-19 e prevede l' istituzione, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di un Fondo con una dotazione iniziale di 20 milioni di euro per l' anno 2021. - Misure di stimolo al trasporto combinato: prevede l' attribuzione di ulteriori 25 milioni di euro per l' anno 2021, e di 19,5 milioni di euro per l' anno 2022 e di 21,5 milioni di euro per l' anno 2023, per finanziare il cosiddetto 'marebonus'. E' prevista anche l' attribuzione di 25 milioni di euro per l' anno 2021, di 19 milioni di euro per l' anno 2022 e di 22 milioni di euro per l' anno 2023 per finanziare il cosiddetto 'ferrobonus'. Si conferma ancora la costituzione di un Fondo finalizzato alla rimozione delle navi abbandonate nei porti. Fra gli emendamenti proposti e approvati in Senato troviamo il rinnovo per il 2021 dello stanziamento di 4 milioni di euro per il contributo che le **AdSP** possono corrispondere al soggetto fornitore di lavoro portuale per le giornate in meno prestate rispetto al corrispondente mese dell' anno precedente. Inoltre è stato approvato l' articolo che 'autorizza la spesa di 4 milioni di euro per l' anno 2021, di 5 milioni di euro per l' anno 2022 e di 6 milioni di euro per l' anno 2023 per interventi di riqualificazione del porto di Reggio Calabria, al fine di agevolare la





Il Nautilus

Focus

e i collegamenti con il Porto di Messina'. Abele Carruezzo © Riproduzione riservata.

Facciamo circolare le merci, non il Virus

di Marco Casale

«Ci apprestiamo a chiudere un anno drammatico, estremamente pesante per il settore dei trasporti e della logistica, cui pure va riconosciuto l' indiscutibile merito di aver saputo garantire i livelli essenziali delle prestazioni durante il primo lockdown. Il 2021 si presenta carico di incognite, dubbi e interrogativi. Difficilmente potrà essere l' anno della ripartenza». E' questa, in estrema sintesi, l' analisi impietosa che il neo Vice Presidente di Conftrasporto - Confcommercio, Gian Enzo Duci, offre a Port News. Raggiunto al telefono mentre sta facendo ritorno da Chiavari, dove sono stati da poco celebrati i funerali del collega e amico Corrado Dallavalle, Duci mostra tutto il proprio pessimismo: «L' anno non poteva chiudersi peggio di così. A questo punto ci manca soltanto che arrivino gli alieni e ci facciano diventare il loro deposito alimentare». L' ironia cupa del noto agente marittimo è puntellata dai numeri impietosi di uno dei peggiori anni da quando esiste la globalizzazione: «A livello mondiale è la prima volta dalla caduta del Muro di Berlino che i traffici si riducono a questi livelli, di circa il 4,1%. I porti italiani chiuderanno l' anno con 125 milioni di tonnellate di merce in meno rispetto a quanto movimentato nel 2019». Anche le crociere e il trasporto passeggeri si trovano in una situazione critica: «A inizio anno le stime previsionali parlavano di una movimentazione complessiva di 12 milioni di passeggeri, ora è già tanto se arriveremo a chiudere dicembre con 790 mila pax». Duci ritiene che il 2021 continuerà a trascinarsi dietro le incognite di un periodo difficile («Soltanto a livello vaccinale, occorreranno diversi mesi prima di arrivare a coprire il 70/80% della popolazione»). Come ha sostenuto il presidente Conte nella conferenza stampa di fine anno, quello che viene sarà però anche l' anno del Recovery Plan: «Francamente, dubito che il Paese abbia ancora capito come declinare gli obiettivi progettuali predefiniti dall' Unione Europea. E dubito - come ha affermato su queste stesse colonne Ivano Russo - che abbia la capacità di definire nel breve periodo un disegno industriale della logistica degno di questo nome». Bruxelles è stata chiara: «Le risorse devono essere prioritariamente spese nel campo della digitalizzazione e della sostenibilità ambientale e in Italia la logistica può diventare il terreno fertile su cui far attecchire le progettualità decisive per il nostro futuro». Il settore trasportistico ha un disperato bisogno di risorse e progetti concreti per il rilancio della competitività: «Basti vedere a quello che è stato fatto negli ultimi venticinque anni per renderci conto di quanto sia ampio il nostro fabbisogno di ammodernamento infrastrutturale: fatta eccezione per gli interventi di sviluppo dell' alta velocità ferroviaria, non è stato fatto nient' altro e la situazione autostradale in Liguria - e non solo - lo dimostra: le attività manutentive sono state fatte decadere a livello di terzo mondo». Altro tema toccato da Duci nella sua disamina è quello della tassazione dei porti italiani: secondo l' UE l' esenzione IRES per le Autorità Portuali è incompatibile con i principi in materia di aiuti di Stato. Il Paese ha due mesi di tempo (dalla notifica in forma ufficiale della decisione) per porre mano a una vera e propria riforma. «Fino ad oggi , l' Italia ha assunto nei confronti di Bruxelles lo stesso comportamento che ha mia figlia quando la sgrido: chiude gli occhi, credendo in questo modo di non dover rendere conto dei propri sbagli». A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

Focus Interventi Interviste News | Video Osservatorio Europeo »

Me in @ Q



DIRIGENTI RESPONSABILI: MARCO CASALE



30 Dicembre 2020 — Interviste
Colloquio con Gian Enzo Duci
**Facciamo circolare le merci,
non il Virus**
di Marco Casale

«Ci apprestiamo a chiudere un anno drammatico, estremamente pesante per il settore dei trasporti e della logistica, cui pure va riconosciuto l' indiscutibile merito di aver saputo garantire i livelli essenziali delle prestazioni durante il primo lockdown. Il 2021 si presenta carico di incognite, dubbi e interrogativi. Difficilmente potrà essere l' anno della ripartenza».

A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

della decisione per porre mano a una vera e propria riforma. «Fino ad oggi, l' Italia ha assunto nei confronti di Bruxelles lo stesso comportamento che ha mia figlia quando la sgrido: chiude gli occhi, credendo in questo modo di non dover rendere conto dei propri sbagli».

A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

«A detta dell' ex numero uno di Federagenti, l' Italia ha avuto la colpa, sia nella fase iniziale delle trattative che in quella successiva, di essersi rifugiata nella ridotta di una rigida difesa dell' esistente (la natura pubblica degli enti di Governo dei porti), ritenendo con questo di non dover trattare con l' UE in

ordine a che cosa dovesse o non dovesse essere considerata attività economica soggetta a tassazione. Il risultato è sotto gli occhi di tutti: «Se negoziato fin dall' inizio, avremmo potuto provare a perimetrare l' attività tassabile solo alle concessioni demaniali, i cui canoni



Port News

Focus

ammontano a circa 150 milioni di euro sul miliardo di ricavi che le AdSP portano a casa ogni anno. Ora invece ci siamo fatti mettere per iscritto che la platea delle attività economiche in ambito portuale attenzionate da Bruxelles è ben più ampia. In due mesi ci ritroviamo a dover recuperare il terreno che abbiamo perso in anni di sterile intransigentismo». Duci ricorda la sua prima Assemblea nazionale da presidente di Federagenti: «Il tema centrale di quell' Assemblea, ripreso oggi da Confetra, era: "Cercasi campioni". All' epoca mi sembrava già evidente che di fronte a operazioni quali la Belt and Road Initiative cinese fosse necessario avere un qualche campione nazionale che potesse, con un peso specifico significativo, giocare ai tavoli internazionali della logistica. Non avendo una Cma Cgm, una Hapag lloyd, o una DHL italiana, dissi alla presenza di Ivano Russo - allora membro della struttura tecnica di missione del MIT - che attraverso la riforma Delrio, il tavolo di coordinamento delle AdSP sarebbe potuto diventare quel 'big player». Si tratta, però, di una direzione che il Paese non ha avuto il coraggio di seguire fino in fondo, a causa di una mancata applicazione della Riforma: «Sono d' accordo con Maurizio Maresca quando chiede un maggiore rafforzamento del ruolo di coordinamento dell' organo di cui all' art. 11 ter della novellata legge 84/94. Il problema di fondo, però, è un altro: in Italia, quando non si è in grado di applicare correttamente una norma si ritiene più facile stravolgerla. Siamo il Paese delle riforme inapplicate. Il tavolo di coordinamento si sarà riunito sì e no quattro volte in questi cinque anni.». Ciò premesso, Duci sposa concettualmente e idealmente la tesi di chi vorrebbe trasformare le Autorità di Sistema Portuale in Spa "pubbliche": «Non la ritengo una ipotesi peregrina. Mi rendo però conto che una simile impostazione si scontra con i tempi occorrenti per valorizzare il demanio marittimo portuale, che dovrebbe essere conferito come asset di quei soggetti. Temo si tratti quindi di una discussione prettamente accademica». Più concreta è la situazione di debolezza in cui - a detta dell' agente marittimo - si trovano oggi le Autorità di Sistema Portuale: «Manchiamo di una strategia nazionale. Abbiamo assistito da un lato al depotenziamento dei presidenti delle AdSP, ma dall' altra il Tavolo di Coordinamento non ha svolto le funzioni che ne avrebbero collettivamente compensato la riduzione del ruolo».