



ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti  
mercoledì, 13 gennaio 2021**



## Prime Pagine

13/01/2021	<b>Corriere della Sera</b>	8
<hr/>		
13/01/2021	<b>Il Fatto Quotidiano</b>	9
<hr/>		
13/01/2021	<b>Il Foglio</b>	10
<hr/>		
13/01/2021	<b>Il Giornale</b>	11
<hr/>		
13/01/2021	<b>Il Giorno</b>	12
<hr/>		
13/01/2021	<b>Il Manifesto</b>	13
<hr/>		
13/01/2021	<b>Il Mattino</b>	14
<hr/>		
13/01/2021	<b>Il Messaggero</b>	15
<hr/>		
13/01/2021	<b>Il Resto del Carlino</b>	16
<hr/>		
13/01/2021	<b>Il Secolo XIX</b>	17
<hr/>		
13/01/2021	<b>Il Sole 24 Ore</b>	18
<hr/>		
13/01/2021	<b>Il Tempo</b>	19
<hr/>		
13/01/2021	<b>Italia Oggi</b>	20
<hr/>		
13/01/2021	<b>La Nazione</b>	21
<hr/>		
13/01/2021	<b>La Repubblica</b>	22
<hr/>		
13/01/2021	<b>La Stampa</b>	23
<hr/>		
13/01/2021	<b>MF</b>	24
<hr/>		

## Primo Piano

13/01/2021	<b>Bollettino Avvisatore Marittimo</b> Pagina 3	25
<hr/>		
12/01/2021	<b>FerPress</b>	26
<hr/>		
12/01/2021	<b>Il Nautilus</b>	27
<hr/>		

Assopporti scrive ad Arcuri: Vaccino prioritario ai portuali

Assopporti sostiene ministra De Micheli su ricorso a Corte di Giustizia Ue sulla tassazione dei porti

Il Governo contro l' Ue sugli aiuti di Stato *Abele Carruezzo*

12/01/2021	<b>Informare</b>		28
Assoporti plaude alla decisione del governo di presentare ricorso alla Corte di Giustizia UE sulla tassazione dei porti			
12/01/2021	<b>larepubblica.it</b>		29
Assoporti sostiene ricorso Ministra De Micheli su tassazione porti			
12/01/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	30
No alle tasse sui porti!			
12/01/2021	<b>Primo Magazine</b>	<i>GAM EDITORI</i>	31
Assoporti: unanime il coro del "no" alle tasse sui porti			
12/01/2021	<b>TeleBorsa</b>		32
Assoporti sostiene ricorso Ministra De Micheli su tassazione porti			
13/01/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>		33
Tasse e governance			

## Trieste

13/01/2021	<b>La Verità</b>	Pagina 17	34
I 388 milioni per il porto di Trieste diventano un omaggio alla Merkel			
13/01/2021	<b>Il Piccolo</b>	Pagina 27	35
Box dei pescatori al molo Colombo Lievitano i canoni e scoppia la protesta			
12/01/2021	<b>FerPress</b>		36
Porto Trieste: M5S, investire sullo scalo significa creare sviluppo e lavoro per tutto il FVG			

## Venezia

13/01/2021	<b>Corriere del Veneto</b>	Pagina 6	37
Ma scoppia il caso del Porto di Venezia Nel piano Genova e Trieste la superano			
13/01/2021	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 18	38
Maree, Spitz vuole cambiare le Previsioni Nuovo tavolo tecnico, senza Ispra e Cnr			
12/01/2021	<b>Shipping Italy</b>		39
Calo del -11% per il traffico container al porto di Venezia nell'anno passato			
13/01/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>		40
Venezia, l'acqua alta e le navi			

## Genova, Voltri

13/01/2021	<b>Il Secolo XIX</b>	Pagina 12	41
Genova, i dubbi dei terminalisti sulla diga 'Dobbiamo valutare bene tutti i progetti'			
13/01/2021	<b>L'Avvisatore Marittimo</b>	Pagina 2	42
«Diga di Genova, soldi non solo dal Recovery Plan»			
12/01/2021	<b>Ansa</b>		43
Porti: B.Costa, diga Genova da fare, ma progetto va studiato			
13/01/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>		44
Nuova diga foranea: il dibattito a Genova			
13/01/2021	<b>L'Avvisatore Marittimo</b>	Pagina 1	45
PSA E SECH IN CALO IL COVID PESA SUL 2020			
13/01/2021	<b>L'Avvisatore Marittimo</b>	Pagina 2	46
Il mercato dei noli in altalena cerca maggiore equilibrio			
12/01/2021	<b>Informare</b>		48
Swissterminal gestirà i tre porti fluviali alsaziani di Ottmarsheim, Huningue e Ile Napoléon			

12/01/2021	<b>PrimoCanale.it</b>	49
<hr/>		
13/01/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>	51
<hr/>		
12/01/2021	<b>Shipping Italy</b>	52
<hr/>		

## Ravenna

13/01/2021	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)</b> Pagina 41	53
<hr/>		
12/01/2021	<b>Corriere Marittimo</b>	54
<hr/>		
12/01/2021	<b>RavennaNotizie.it</b>	55
<hr/>		
12/01/2021	<b>Ship Mag</b>	56
<hr/>		

## Livorno

13/01/2021	<b>Il Tirreno</b> Pagina 20	57
<hr/>		
12/01/2021	<b>Ansa</b>	58
<hr/>		
12/01/2021	<b>Ship Mag</b>	59
<hr/>		
12/01/2021	<b>Messaggero Marittimo</b> <i>Redazione</i>	60
<hr/>		
12/01/2021	<b>Messaggero Marittimo</b> <i>Redazione</i>	61
<hr/>		
13/01/2021	<b>Il Tirreno</b> Pagina 23 <i>FEDERICO LAZZOTTI</i>	62
<hr/>		
13/01/2021	<b>Il Tirreno</b> Pagina 23 <i>FEDERICO LAZZOTTI</i>	63
<hr/>		

## Piombino, Isola d' Elba

13/01/2021	<b>Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)</b> Pagina 13 <i>CRISTIANO LOZITO</i>	64
<hr/>		
13/01/2021	<b>La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)</b> Pagina 49	66
<hr/>		
12/01/2021	<b>Toscana24 Sole24Ore</b>	67
<hr/>		
12/01/2021	<b>Messaggero Marittimo</b> <i>Elena Pozzoli</i>	68
<hr/>		
13/01/2021	<b>La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)</b> Pagina 49	69
<hr/>		
13/01/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>	70
<hr/>		

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

13/01/2021	<b>Corriere Adriatico</b> Pagina 2	71
Orte-Falconara e uscita dal porto: il Recovery plan ci dà due chance		
13/01/2021	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ancona)</b> Pagina 45	73
«Si appropriano di una battaglia vinta da noi»		
13/01/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>	74
Per Ancona un mercato ittico-gioiello		

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

13/01/2021	<b>L'Avvisatore Marittimo</b> Pagina 3	75
Civitavecchia vuole 700 mila teu		
13/01/2021	<b>Il Secolo XIX</b> Pagina 14	76
Civitavecchia vuole triplicare Gioia Tauro apre ai cantieri		ALBERTO GHIARA
12/01/2021	<b>Corriere Marittimo</b>	77
Civitavecchia Sentenza del Tar su ricorso Medov, l'AdSP valuta l'appello		
12/01/2021	<b>Informare</b>	78
Porto di Civitavecchia, il TAR Lazio accoglie il ricorso di Medov relativo al servizio di navettamento dei crocieristi		
12/01/2021	<b>Informazioni Marittime</b>	79
Sentenza Port Mobility, porto di Civitavecchia farà appello		
12/01/2021	<b>Informazioni Marittime</b>	80
Civitavecchia, Tar Lazio annulla affidamento a Port Mobility delle navette crocieristi		
12/01/2021	<b>Informazioni Marittime</b>	81
Civitavecchia, annullato l' affidamento a Port Mobility delle navette crocieristi		
12/01/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	82
Tar Lazio accoglie il ricorso di Medov		Redazione
12/01/2021	<b>Ship Mag</b>	83
Civitavecchia, Authority pronta a impugnare la sentenza del Tar sul ricorso avanzato da Medov		
12/01/2021	<b>Ship Mag</b>	84
Civitavecchia, servizio navettamento crocieristi: il TAR del Lazio dà ragione a Medov / La sentenza		
13/01/2021	<b>La Provincia di Civitavecchia</b> Pagina 4	85
Comitato gestione, iniziati i colloqui al Pincio: giallo sulla candidatura di Magliozzi		
12/01/2021	<b>La Provincia di Civitavecchia</b>	86
Navettamento crocieristico, il Tar accoglie il ricorso di Medov		

## Napoli

13/01/2021	<b>Il Mattino (ed. Napoli)</b> Pagina 21	87
IL LUNGOMARE NON VA SOLO RICOSTRUITO MA RIPENSATO		
13/01/2021	<b>Il Mattino (ed. Napoli)</b> Pagina 26	88
IL LUNGOMARE NON SOLO RIFATTO MA RIPENSATO		
13/01/2021	<b>La Repubblica (ed. Napoli)</b> Pagina 15	90
Lungomare, quanti errori		
13/01/2021	<b>Corriere del Mezzogiorno</b> Pagina 9	92
Per il pontile Saint Tropez si va verso il restyling		Fabrizio Geremicca
12/01/2021	<b>Stylo 24</b>	93
Dopo varie vicissitudini ecco finalmente il bando per l' affidamento in concessione del pontile Saint Tropez		

## Salerno

13/01/2021	<b>Bollettino Avvisatore Marittimo</b>	94
<hr/> Nonostante tutto SCT di Salerno cresce nel 20		

## Brindisi

13/01/2021	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)</b> Pagina 6	95
<hr/> Merci e turismo anche Brindisi		
12/01/2021	<b>Brindisi Report</b>	96
<hr/> Deposito gas e green economy, Lippolis: "Il territorio ha bisogno di unità"		
12/01/2021	<b>Shipping Italy</b>	98
<hr/> Porti e Piano Regolatori antecedenti al 1994: cosa ha stabilito il Consiglio di Stato con la sentenza su Brindisi		
13/01/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>	99
<hr/> Porto di Brindisi, nuove aree e controlli		

## Taranto

13/01/2021	<b>L'Avvisatore Marittimo</b> Pagina 4	100
<hr/> Cresce il lavoro con le nuove linee Taranto verso la strada della ripresa		

## Manfredonia

13/01/2021	<b>Bollettino Avvisatore Marittimo</b>	101
<hr/> Porto di Manfredonia: verso il recupero del bacino Alti Fondali		
12/01/2021	<b>Sea Reporter</b>	102
<hr/> Manfredonia, presentazione del progetto Bacini alti fondali		

## Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

13/01/2021	<b>Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)</b> Pagina 27	103
<hr/> Il Comitato per la Zes pianifica la promozione		
12/01/2021	<b>Informazioni Marittime</b>	104
<hr/> Mappare la Zona economica speciale della Calabria		
12/01/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i> 105
<hr/> Le linee guida della Zes Calabria		
12/01/2021	<b>Reggio Tv</b>	<i>Redazione ReggioTV</i> 106
<hr/> Zes Calabria, riunione operativa per programmare il futuro e attrarre nuovi possibili investitori		
12/01/2021	<b>Stretto Web</b>	107
<hr/> Gioia Tauro: fitto programma di incontri per il comitato d'indirizzo della Zes Calabria		

## Olbia Golfo Aranci

13/01/2021	<b>L'Unione Sarda</b> Pagina 11	108
<hr/> Sedici posti nell' Isola		

## Catania

12/01/2021 **Primo Magazine**  
AdSP MSO: bilancio attività 2020 e progetti 2021

GAM EDITORI 111

## Palermo, Termini Imerese

13/01/2021 **Giornale di Sicilia** Pagina 16  
Tunnel dal porto all' autostrada, studio di fattibilità

112

12/01/2021 **IL Sicilia**  
Tunnel di Palermo: arrivano i primi fondi, via allo Studio di fattibilità

*Davide Guarcello* 113

13/01/2021 **La Sicilia** Pagina 2  
Sicilia isolata, ma con molte opere all' interno

114

12/01/2021 **Transportonline**  
Grimaldi: nuovo collegamento ro/pax Palermo-Cagliari

116

## Focus

13/01/2021 **Bollettino Avvisatore Marittimo**  
Tasse ai porti, Italia si appella alla Corte Ue

117

12/01/2021 **Transportonline**  
Tasse Ue porti, De Micheli: "Faremo ricorso a Corte Europea"

118

12/01/2021 **Messaggero Marittimo**  
Giù le merci movimentate nei porti europei nel 2020

*Giulia Sarti* 119

12/01/2021 **Transportonline**  
L'Italia penultima tra i porti europei, -40,5 per cento tonn. merci nel Q2

120

# CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 6397310  
mail: servizioclienti@corriere.it



**Domani in regalo**  
**Yoga, teoria e pratica**  
**La guida per ogni età**  
Il primo dei 30 volumi della collana illustrata in edicola con il quotidiano



**Domani gratis**  
**Dimagrire in modo sano**  
**Dieci regole da seguire**  
**e tutti gli errori da evitare**  
I consigli per perdere peso con il settimanale **Salute**



L'America e noi

## COSADICE QUELLA RABBIA

di Ernesto Galli della Loggia

Oggi a Washington e domani a Roma o a Berlino? Forse no, ma qualcosa di grave sta succedendo di sicuro nelle nostre società se al loro interno stanno proliferando gruppi sempre più folli di persone convinte delle più singolari teorie a sfondo complottistico, pronte a negare verità ritenute assodate e a farsi beffe delle regole. Se sono sempre più numerose le persone che nutrono una sfiducia di principio verso istituzioni e autorità considerate con disprezzo «il potere»: persone all'apparenza normali ma disponibili in ogni istante a trasformarsi in vulcani d'odio. Certo, frange folli ci sono sempre state, ma oggi è diverso. Oggi si sente sempre più spesso salire dal fondo delle nostre società un rabbioso sentimento di anomia e di non appartenenza, una puntigliosa volontà da parte di tanti di non riconoscersi in ciò che è considerato normale, nei valori ufficialmente professati. Aleggiano da molte parti un clima di diffidenza preconcetta e aggressiva verso chiunque o qualunque cosa abbia a che fare con l'ordine costituito, siano i media e i giornalisti o i principi del governo rappresentativo e i suoi attori.

Da dove nasce tutto questo? Da dove nascono il senso di anomia, il clima di sospetto paranoico, la rabbia aggressiva, la sfiducia sprezzante verso la democrazia e i suoi istituti che sempre più si vanno formando negli strati inferiori delle società occidentali?

continua a pagina 28

La crisi Scontro sul Mes nella notte. Iv si astiene. Il presidente del Consiglio: se rompono non rifacciamo un governo insieme

# Il giorno della resa dei conti

Oggi Renzi decide se far dimettere le sue ministre. I dubbi di Conte e l'ipotesi di non lasciare

È il giorno delle verità per il governo. Matteo Renzi deciderà se fare dimettere le sue due ministre. Ma il premier Giuseppe Conte minaccia: «Se Iv rompe è fuori dal prossimo esecutivo». Nella notte approvato il Recovery plan con l'astensione di Italia viva. Sul Mes è scontro.  
da pagina 2 a pagina 9 Galluzzo

IL COMMENTO

## Una deriva pericolosa

di Francesco Verderami

La crisi del Conte II non si è ancora formalmente aperta, la crisi politica dell'alleanza giallorossa si trascina invece da tempo e i segni di decadimento erano ormai visibili.

continua a pagina 9

GIANNELLI



ALL'INTERNO

## L'ira del premier: non indietreggio

di Monica Guerzoni a pagina 3

## I paletti del Colle sui responsabili

di Marzio Breda a pagina 4

## I dem spiazzati riuniti su Zoom

di Maria Teresa Meli alle pagine 4 e 5

## Il duello finale tra i due rivali

di Tommaso Labate a pagina 5

## Il giallo Senegalese, casa a Parigi: cento ragazzi fanno volantinaggio



Diary Sow è nata 20 anni fa a Mbour, sulla costa del Senegal a circa 80 chilometri dalla capitale Dakar. Studia in uno dei migliori licei di Parigi

## La studentessa scrittrice scomparsa nel nulla

di Stefano Montefiori

L'ultima traccia è del 4 gennaio, quando il suo badge è stato registrato nella residenza universitaria di Parigi, dove alloggiava. Poi più nulla. Diary Sow, studentessa modello senegalese in Francia grazie a una borsa di studio, è scomparsa. A Parigi frequenta il Louis-le-Grand, uno dei migliori licei.

a pagina 19

IL VIRUS QUASI 80 MILA VITTIME COMPLESSIVE

## Gli esperti: stato di emergenza fino al 31 luglio

di Monica Guerzoni e Fiorenza Sarzanini

Si allungano i tempi dello stato di emergenza per non vanificare il lavoro e i sacrifici fatti. È permettere ai vaccini di costruire un baluardo importante. Il Comitato tecnico e scientifico propone una proroga a luglio. E i Mondiali di sci alpino, programmati a Cortina per il prossimo febbraio, saranno disputati a porte chiuse. Sono già quasi ottantamila le vittime causate dal virus. Ieri i decessi sono stati 616. Continua a scendere il tasso di positività a 10,05%. I nuovi casi sono stati 14.242. La regione più colpita il Veneto con 2.134 nuovi contagiati. Seguita da Sicilia ed Emilia-Romagna.

da pagina 10 a pagina 15

LE VIOLENZE E IL RACCONTO AI PM

## Genovese: intorno a me una macchina mangiasoldi

di Giuseppe Guastella

a pagina 21

Dall'autore di *La società signorile di massa*

## Luca Ricolfi

### La notte delle ninfee

Come si malgoverna un'epidemia

La nave di Teseo

**Da domani in libreria**

## IL CAFFÈ

di Massimo Gramellini

Jake Angeli, il golpista peloso, rifiuta il cibo del carcere perché non è biologico. La rivelazione scardina le mie residue, miserabili certezze. Ero convinto che il «bio» fosse una prerogativa dei famigerati radical chic, assieme alla bici finto vera e alla libreria affollata di copertine Adelphi. Invece scopro che anche il principe buzzurmo delle Trumptruppen darebbe la vita per un cracker senza olio di palma. Sulle prime, lo ammetto, ho pensato che Jake potesse essere un infiltrato. Nel mondo senza fantasia dei miei pregiudizi, quelli come lui fanno la spesa da «Natura Now», mangiano solo pollo transgenico e intingono le patatine fritte nella maionese fatta con uova di galline sovraniste, molto arrabbiate. A forza di dividere l'umanità in due blocchi non comunicanti come nella

## Il pane degli Angeli

canzone di Gabeir, mi ero dimenticato che uno di destra può mangiare pasta di kamut e uno di sinistra ingozzarsi di bistecche alla griglia. La vita è più complessa e sorprendente di quanto faccia comodo al mio cervellino smanioso di tenerla sotto controllo attraverso schemi preconfezionati. Certo, in un supermercato biologico è statisticamente più probabile trovare i fan di Greta Thunberg che quelli di Ivanka Trump, ma è anche vero che il nazismo era più ambientalista del comunismo e Hitler sognava un mondo di Heidi e caprette. Incasellare gli esseri umani è un esercizio maledettamente complicato e fortunatamente inutile. Vorrà dire che, per solidarietà con Jake, stasera assaggerò il ragù di tofu.

I tuoi valori alterati possono nascondere un problema più profondo.

COLESTEROLO

TRIGLICERIDI

GLICEMIA

CIRCONFERENZA ADDOMINALE

**Aboca**

10113  
9 771120 498008



La Germania, con quasi 900 morti, sempre più nei guai: Merkel annuncia altri 2 mesi di lockdown e la Baviera impone le mascherine Ffp2. Meglio prevenire



Mercoledì 13 gennaio 2021 - Anno 13 - n° 12  
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma  
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00  
Spedizione in abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/05/2008 n. 46)  
Art. 1 comma 1 Norme Aut. 114/2009

**HA IL 2% ED È OVUNQUE**  
Renzi: in un mese 26 interviste e critiche-record

**VACCINO ASTRAZENACA**  
Un primo passo all'Em: l'Italia inizia a sperare

**UN BRUTTO AMBIENTE**  
Sardegna, hotel e residenze: piano casa al cemento

**CORRUZIONE E FRODE**  
Indagata Google con 10 manager della Leonardo

**LONTANI MA CONNESSI**  
Cosa imparano i nostri ragazzi dalla pandemia

**Selvaggia Lucarelli**  
Questa mattina, alle otto, ho salutato mio figlio sulla porta di casa mentre andavo a lavorare e gli ho augurato "Buona scuola!". Poi l'ho guardato meglio, e mi sono resa conto che stavo augurando buona scuola a un quindicenne con lo stesso pigiama da tre giorni, un paio di cuffie infilate storte e le ciabatte di Rick & Morty. Per un attimo l'abbruttimento della Dad mi è parso chiaro.



**LAVORO** Ecco i partiti, e non solo, beneficiati dallo Stato  
**Da Salvini agli enti religiosi: c'è la fila per la Cassa Covid**

Il leader leghista la definiva "un'elemosina". Ma il Carrocchio è il primo a richiedere l'assistenza per i dipendenti. Come lui anche Pd, parrocchie, cartomanti e pranoterapeuti



**E adesso, pover'uomo?**  
Marco Travaglio

Non so come sia finita in Consiglio dei ministri e me ne frega il giusto. Ieri, ogni volta che mi mettevo a scrivere, dai laboratori di Italia Virus fuoriusciva una flatulenza opposta a quella di un minuto prima. Prima il ritiro delle ministre-ostaggio Bellanova&Bonetti. Poi il ritiro del ritiro delle ministre. Poi l'annuncio di una conferenza stampa oggi sul ritiro del ritiro del ritiro delle ministre. La gag "Tiritritu? Tarataratà", peraltro rubata a Leone Di Lernia, potrebbe anche essere simpatica, se non fossimo in mezzo alla strage più drammatica del dopoguerra (ieri altri 616 morti) e se gli italiani bramassero una bella campagna elettorale anziché una buona campagna vaccinale. Quindi ho smesso di seguire la farsa, un po' per questioni igieniche, un po' perché avevo da fare. E ho pensato che ce la saremmo risparmiata se fin dalla prima minaccia (cioè a inizio dicembre) il Pd tutto si fosse associato a M5S e LeU in una dichiarazione ufficiale e solenne: "Caro Matteo, il ritiro delle tue ministre non sarebbe una gran perdita: ce ne faremo una ragione. Ma, dopo, non faremo mai più un governo con te e il tuo partito-culo. Staccici bene". Invece le quinte colonne renziane che infestano il Pd hanno continuato a usarlo, vezzeggiarlo, legittimarlo, mandarlo avanti a dire ciò che pensavano loro. Intanto facevano uscire sui giornali fantomatici rimpasti, nuovi governi, doppi giochi di Di Maio e cedimenti di Conte su tutta la linea. Come se il padrone della legislatura fosse il Pd, che ha perso tutte le elezioni da quando è nato, nel 2018 ha subito la più cocente sconfitta della sua storia e nel 2019 è tornato al governo e all'onore del mondo per tripla grazia ricevuta: il suicidio di Salvini, l'invito dei 5Stelle, la credibilità di Conte. Poi, aperto il vaso di Pandora, i doppiogiochisti non sono più riusciti a chiuderlo e si sono spaventati. Per loro fortuna l'innominabile, noto ai tempi d'oro per portare fortuna a se stesso e sfiga all'Italia, ora porta sfiga a se stesso e fortuna all'Italia. Aveva scommesso sulle riaperture, ora persino i presidenti di Regione vogliono chiudere. Aveva scommesso sul governo incapace che non riesce a liberare i pescatori in Libia, e non aveva ancora finito di dirlo che erano liberi. Aveva scommesso sulle provocazioni a Conte per fargli saltare i nervi e addossargli la colpa della crisi, e Conte s'è morso la lingua per lasciarlo litigare da solo. Aveva scommesso sulla sponda di Zingales e Di Maio, invece "lo hanno rimasto solo". Aveva scommesso sul flop dei vaccini, e l'Italia è prima in Europa. Aveva scommesso sulla minaccia di ritirare le ministre, come ai bei tempi su quella di lasciare la politica, e ha scoperto che anche stavolta la minaccia era una speranza.

# FARSA RENZI APRE LA CRISI, MA LE 2 MINISTRE SONO ANCORA LÌ

## LERITIRITU?

### "SE SI SFILA, MAI PIÙ CON LUI"

**ALL'ANGOLO**  
CONTE E IL M5S LO INCASTRANO: "SE ESCE, CON NOI HA CHIUSO". IL PD: "C'È SOLO QUESTO PREMIER, MA PURE CON IV"

**RESPONSABILI**  
DA FI E GRUPPO MISTO PRONTI A SUBENTRARE. SE IL GOVERNO CADE, RISCHI PER DL RISTORI E MISURE COVID



**TV DI STATO INCARTATA**  
Piano anti-Covid a Sanremo: show a rischio per la Rai

- LE NOSTRE FIRME**
- Padellaro Più parla più perde a pag. 4
  - Davigo Prescrizione all'italiana a pag. 17
  - Pagano e Scarano Vaccini pop a pag. 9
  - Robecchi Carpiati alla Meloni a pag. 9
  - Truzzi La libertà è per i "diversi" a pag. 9
  - Migone Un Bomba per la Nato? a pag. 11

**L'IMPEACHMENT**  
Trump è sotto accusa, l'agenda Biden è nei guai



GRAMAGLIA A PAG. 14 - 15

**La cattiveria**  
Renzi ha chiesto più fondi per i cantieri. Per avere qualcosa da fare dopo le prossime elezioni

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

PALOMBI A PAG. 18







# il Giornale



MERCOLEDÌ 13 GENNAIO 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 10 - 1.50 euro\*

www.ilgiornale.it

## ULTIMO ATTO

# CIAONE CONTE

### Oggi Renzi ritira le sue ministre decretando la fine del governo Il premier minaccia: non facciamo un altro esecutivo con chi se ne va **LA CRISI AGITA L'EUROPA E FA SALIRE LO SPREAD**

#### TRA SCIAMANI E DIPLOMATICI GLI ALTRI NEMICI DELLA DEMOCRAZIA

di **Vittorio Macioce**

Non c'è solo lo sciamano Jake a scardinare la democrazia. C'è chi lo fa da dentro, giorno dopo giorno, con il cinismo di chi pensa di non dover mai pagare dazio, perché l'arte della politica in fondo è solo una spietata partita a scacchi. Ecco, questo qui è un modo ancora più incosciente di corrodere l'architettura di una civiltà. È quello che stiamo vedendo da un po' di tempo in Italia. C'è un Paese soffocato, che non respira, prigioniero della pandemia, con la paura di non sapere cosa sarà domani, dove in ogni regione c'è una persona su dieci che sta sprofondando verso la soglia di povertà e la via d'uscita sono le scialuppe di salvataggio del Titanic. Non si possono chiedere ai governi miracoli. Nessuno ha la bacchetta magica. Tutto il mondo fatica a fare i conti con il virus. Quello che però ti aspetti è la consapevolezza di trovarsi in una situazione drammatica. Ti chiedi se nei partiti della maggioranza ci sia. Non c'è stata la scorsa primavera con lo spettacolo d'arte varia degli Stati generali. Non c'è stata nell'estate delle ciale. Non c'è stata in autunno quando bisognava immaginare un futuro, una ricostruzione, con uno straccio di progetto utile non solo per i fondi europei, ma per dare una prospettiva agli italiani. Non c'è in questo lungo inverno del nostro scontento. Da quanto tempo durano le turbolenze di governo? Da troppo e l'impressione è che sia solo la resa dei conti tra personaggi che hanno a cuore solo il proprio destino personale. Chi scalpita (Renzi), chi tira a campare (Conte), chi è in cerca di se stesso (grillini), chi aspetta il 2022 per eleggere il nuovo presidente della repubblica (Pd). Diranno che non è soltanto questo, che la palude dove siamo finiti nasconde motivi alti e nobili. Sono loro stessi però a confessare una giusta preoccupazione: come faremo a spiegare agli italiani quello che sta accadendo? Provateci. Non sarà facile e il tempo sta per scadere.

Il guaio è che questo spettacolo «sputtana» la democrazia. La deride, la fa disprezzare, la sconsacra. Le toglie (...)

segue a pagina 3  
servizi da pagina 2 a pagina 7

#### FBI: RISCHIO GOLPE E RIVOLTE ARMATE

### Trump va al contrattacco: «Siamo a rischio bavaglio»

di **Fiamma Nirenstein**



COUNTDOWN Donald Trump è alla fine del mandato

Ancora otto giorni, e Trump scenderà dal palco. Si parla anche di impeachment, e questo farebbe gongolare molti. L'accanimento ha preso il posto della discussione, rendendo impossibile un futuro equilibrato per gli Stati Uniti. Questo è il gravissimo errore della chiamata di Trump alla folla. con **Biloslavo e Fabbrì** alle pagine 14-15

«Ognuno ha il suo Mefistofele: per Matteo Renzi è il suo ego, per Conte è Travaglio». Oggi si decide il destino di Giuseppe Conte. L'esito della crisi spaventa mercati e spread.

Minzolini e Signorini alle pagine 3 e 7

L'ANALISI

### Dietro i proclami, il niente Così il Recovery è inutile

Del **Viscovo** a pagina 7

#### CENSURA E ALGORITMI Altro che social restano un'oasi di libertà

di **Francesco M. Del Vico**

a pagina 15

#### CTS: PROROGARE STATO DI EMERGENZA AL 31 LUGLIO

### Ecco i furbetti del vaccino: figli dei medici e pure un prete

**Antonio Borrelli**

Dal giovane amministratore locale al parroco di paese, dal figlio del medico al dirigente amministrativo. Per mezza Italia che aspetta diligente il proprio turno per il vaccino anti Covid, ce n'è un'altra che aggira, sorpassa, calpesta. È il popolo dei saltafila, il metodo è il solito: conoscenze, parentele, passaparola.

servizi da pagina 10 a pagina 13

GLI ERRORI DI BRUXELLES

### La Lamorgese ammette: flop della Ue sui migranti

**Giannini** a pagina 8

L'INTERVENTO

### La lezione di Scruton e i veri valori dell'Europa



di **Giorgia Meloni**  
presidente Fratelli d'Italia

Un anno dalla sua scomparsa abbiamo ricordato sir Roger Scruton, uno dei più eminenti pensatori europei e di certo il più importante intellettuale conservatore contemporaneo. A mio avviso la più grande eredità culturale che ci ha donato Scruton è la sua straordinaria capacità di descrivere e spiegare le ragioni profonde del suo amore per le cose piccole e grandi, che secondo lui erano entrambe degne di conservazione. Nel suo pensiero la proiezione delle tradizioni (...)

segue a pagina 8

**IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA REGIONI), IN TUTTI I PAESI EUROPEI IL COVID-19 È IN CRESCITA**

### PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce

## LAILA

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

Più spazio alla vita.

Legge di protezione dei dati personali: Laila non realizza una attività di trattamento di dati personali e non è un servizio di informazione. Laila è un servizio di informazione che non realizza una attività di trattamento di dati personali. Laila è un servizio di informazione che non realizza una attività di trattamento di dati personali. Laila è un servizio di informazione che non realizza una attività di trattamento di dati personali.

#### NEL 2020 PM10 ALLE STELLE NONOSTANTE IL LOCKDOWN

### Niente auto, smog record: smontata l'ecobufala

di **Chiara Campo**

Dovrebbe essere la pietra tombale su domeniche a piedi e pedaggi anti-smog. Nel 2020, l'anno in cui il traffico è diminuito a causa del lockdown, lo smog in Lombardia non è calato e i giorni in cui il famigerato Pm10 ha superato i limiti sono addirittura aumentati. I mesi in cui si registrano i dati peggiori sono gennaio, quando il virus era ancora un «affare cinese», ma paradossalmente anche febbraio e novembre con restrizioni serrate. L'agenzia per l'ambiente Arpa ha spiegato che le precipitazioni in quel periodo

sono state sotto i valori minimi degli ultimi 15 anni. Ha piovuto pochissimo. Vuoi che il meteo incida sulle polveri sottili più del traffico, come sostiene da anni il centrodestra per combattere le battaglie ideologiche alle auto della sinistra ambientalista? C'è il caso del 29 e 30 marzo, quando sono arrivate le polveri dai deserti asiatici e il Pm10 è schizzato. Sulle strade giravano solo i rider. Ci sono le caldaie, le emissioni agricole. Ma «non è accanendosi sul

traffico, come fanno alcune istituzioni, che si risolve il problema - ha sottolineato ieri l'assessore regionale all'Ambiente Raffaele Cattaneo -. Voler considerare solo le auto come il principale responsabile dello smog, come fanno alcune istituzioni, non ha evidenze scientifiche. Riferimento non casuale alla giunta Sala, che si accanisce contro gli automobilisti. Per inciso la centralina con i valori più alti a Milano ha segnato 90 giorni di Pm10 «fuori legge» nel 2020, l'anno prima 72 (dieci giorni in meno) e prima ancora 79.

# IL GIORNO

MERCOLEDÌ 13 gennaio 2021  
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956  
www.ilgiorno.it



Reddito di cittadinanza, il flop in Lombardia

**Sussidi da cambiare  
«Pochi si presentano?  
Lavorano in nero»**

Chiodini e Vazzana a pagina 14



Bollate, sedato raid punitivo

**Devono pagarla:  
parte la rissa  
tra 40 ragazzi**

Servizio a pagina 17



## Conte sfida Renzi: con te mai più

Italia Viva apre la crisi. Il premier: «Non farò un altro governo insieme a loro». I grillini lo appoggiano, il Pd tenta di mediare L'ipotesi di una fiducia (senza dimissioni) con l'appoggio di alcuni responsabili. L'ex rottamatore: così nasce il Conte-Mastella

Servizi da pag. 3 a pag. 7

I limiti del Recovery plan

**Più coraggio  
Si deve investire  
in grandi opere**

Davide Nitrosi

**U**n passo avanti è stato fatto, ma di fronte alla violenta crisi che ci ha colpito e alla straordinaria mole di risorse messe in campo dall'Europa che non avrà mai più eguali, il nuovo testo del Recovery plan partorito in affanno dal governo non basta. Ci vuole il coraggio di dirlo, perché stavolta la partita deve essere assolutamente vinta. Non basta un pareggio, non è giustificabile fare melina. Bisogna buttarsi tutti all'attacco, osare tutto e non sbagliare. E invece nel nuovo testo inviato l'altro ieri sera ai ministri, Palazzo Chigi e il Tesoro sembrano continuare a tenere il freno a mano tirato, muovendosi come se si trattasse semplicemente di scrivere una manovra un po' più ambiziosa del solito.

Continua a pagina 2

**I RISTORATORI SI RIBELLANO: VENERDÌ MOLTI ALZERANNO LE SERRANDE OCCUPATO IL LICEO MANZONI DI MILANO, STUDENTI IN MOBILITAZIONE**

### I DISOBBEDIENTI

Ballatore e Pozzati alle pagine 10 e 11



Antonio Alfieri, 61 anni, lo abbiamo intervistato come uno dei leader della protesta dei ristoratori

DALLE CITTÀ

Milano

**Il lockdown non ferma il Pm10  
Nel 2020 più sforamenti**

Anastasio nelle Cronache

Milano

**Il vigile ucciso  
I familiari:  
«Giustizia ingiusta»**

Palma nelle Cronache

Milano

**Riscaldamento ko  
asili al freddo  
Bambini a casa**

Vazzana nelle Cronache



Cosa resta un secolo dopo la scissione di Livorno

**Qualcuno era comunista  
Cent'anni fa nasceva il Pci**

Ghidetti a pagina 27



La Ferrari del portiere di riserva del Genoa

**Sport e motori (di lusso)  
Le auto dei calciatori**

Jannello a pagina 19

**PENSIERI COSTANTI?  
SONNO DISTURBATO?  
CATTIVO UMORE?**

Dalla ricerca scientifica nasce

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

*Più spazio alla vita.*

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (OTC) che può essere consegnato solo dal farmacista, sotto il suo controllo. Se i sintomi persistono dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico e un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 20/200/2020.



CON LE MONDIE DIPLOMATIQUES  
• EURO 2,00

quotidiano comunista

# il manifesto

MERCOLEDÌ 13 GENNAIO 2021 - ANNO LI - N° 10 [www.ilmanifesto.it](http://www.ilmanifesto.it) euro 1,50

**Questo giornale  
puoi comprarlo  
al buio.**

Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, 01pa/CRM/232103





# IL MATTINO



€ 1,20 ANNO COCCHI-N° 12 ITALIA

Fondato nel 1892

Mercoledì 13 Gennaio 2021

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

A EDIZIONE PROBABILE "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" - EURO 130

**La celebre serie tv «Sex and the city» cachet da capogiro per le star 1 milione a puntata**  
Antonella Forni a pag. 15



**La storia «Noi, giovani laureati in giro 12 ore al giorno per fare vaccini»**  
Antonio Menna a pag. 11



**L'anniversario Panini, i 60 anni delle figurine che ci hanno fatto amare il calcio**  
Marco Ciriello a pag. 19



## Governo finito, Conte tratta

►Pressing del Colle: «Il Paese non capirebbe la crisi». Il premier minaccia Iv ma ora non chiude al ter  
►Oggi via le ministre renziane. Il Pd lavora per ricucire lo strappo, si arena l'operazione responsabili

**La terza ondata**  
Gli scienziati «Lo stato d'emergenza fino a luglio»

Oggi il rinnovo dello stato d'emergenza per altri 6 mesi, come chiesto dal Comitato tecnico scientifico che ieri ha dato indicazione esplicita al governo di prorogare fino al prossimo 31 luglio lo status per poter proseguire al meglio con la campagna vaccinale e contenere il contagio. Tuttavia resta in piedi anche l'ipotesi di un rinnovo più breve che termini alla fine di marzo o alla fine di aprile.  
**Malfetano a pag. 8**

### Il commento

#### IL RECOVERY E GLI INTERESSI DEGLI ITALIANI

Mario Ajello

La crisi finirà come finirà. Ma al di là degli schemi di Palazzo, dei nuovi equilibri o delle altre convulsioni che risulteranno da questo passaggio importantissimo, agli occhi degli italiani, bisognosi di chiare indicazioni sul futuro, è sul Recovery Fund che si gioca il destino del nostro Paese. Come il presidente Mattarella, il più sensibile interprete della coscienza nazionale, ha colto con più nitidezza di ogni altro.  
*Continua a pag. 39*

Governo finito, Conte tratta: il premier minaccia Italia Viva ma non chiude al terzo mandato con la stessa maggioranza. Il presidente del Consiglio: se Iv si sfilava impossibile ripartire con loro. Matteo: oggi via le nostre ministre. L'operazione "responsabili" si è arenata mentre il Pd lavora per ricucire lo strappo. E forte arriva il pressing del Quirinale per il muro contro muro prima del voto sui fondi Ue: «Il Paese non capirebbe la crisi in questo momento».

**Bassi, Conti, Gentili, Pappalardo, Petrucci e servizi da pag. 2 a pag. 6**

### I protagonisti

#### L'avvocato deposita il simbolo Matteo mattatore con il 2%

I protagonisti della crisi sono 5: Conte, Renzi, Zingaretti, Di Maio e a sorpresa Casalino. Ma i veri duellanti sono il premier e il leader di Iv, uno deposita il simbolo e l'altro fa il mattatore. **Ajello a pag. 5**



### La previsione

#### Next Generation, al Sud il 4% di occupati in più nel primo triennio

Nando Santonastaso

Maggiori quote di investimento al Sud del Next generation Eu (allargando a 222 miliardi il totale del Recovery rispetto ai 209 miliardi assegnati dall'Ue). La stima è del 4% di occupati in più nel primo triennio. **A pag. 7**

### L'analisi

#### I DEM E LA TELA DI PENELOPE DELL'IDENTITÀ

Massimo Adinolfi

Insieme a te non ci sto più, cantava Caterina Caselli, e a questo punto sembra ormai che siano giunti tanto Matteo Renzi quanto Giuseppe Conte. Renzi ha posto tali e tanti ostacoli sulla strada di questa strapalata verifica, trascinata per più di un mese, da rendere impossibile la prosecuzione dell'esperienza di governo. Dal canto suo, il premier ha infine risposto che, per quanto lo riguarda, se Renzi fa cadere questo Esecutivo non ce ne sarà un altro con dentro Italia viva.  
*Continua a pag. 39*

### La beffa



#### Il padre ordinò l'omicidio Siani figlio con il reddito di cittadinanza

Daniela De Crescenzo in Cronaca

### Il caso dell'imprenditore casertano

#### Accusato di camorra si uccise in carcere tutti assolti 7 anni dopo

L'inchiesta per collusione con i clan dei Casalesi l'uomo aveva chiesto invano gli arresti domiciliari

Mary Liguori

Sette anni dopo l'arresto e il suicidio di Mario Cantone il tribunale di Santa Maria Capua Vetere ha assolto suo fratello Luciano e i loro ex dipendenti dall'accusa di essere stati in società con il clan per la gestione di due sale bingo ad Aversa e Teverola. Mario si tolse la vita quando era in cella non riuscendo a sopportare il peso di una accusa ingiusta e infamante.  
**A pag. 13**

### L'intervista

#### Il prefetto di Napoli: via murali dei clan ma il Comune tace

Leandro Del Gaudio

«Questi murali sono un pessimo segnale e andrebbero rimossi», il prefetto di Napoli Valentini bacchetta il Comune: «Stiamo aspettando una risposta».  
**In Cronaca**

### Comizio di Trump: «Impeachment ridicolo» Ivanka fa infuriare papà Donald «Vado all'insediamento di Biden»

Anna Guaita

Ivanka Trump, la figlia preferita del presidente Usa uscente, cerca di rafforzare la sua immagine sperando in una candidatura a un seggio senatoriale nel 2022 e avrebbe addirittura litigato col padre perché ha deciso di presenziare alla cerimonia di insediamento di Joe Biden il 20 gennaio. Nel frattempo papà Donald attacca: impeachment ridicolo.  
**A pag. 12**

### Il dibattito

#### SE TWITTER & C. HANNO SOLO DIRITTI E POCHI OBBLIGHI

Serena Silioni

I social network sono impresa private che concedono uno spazio privato a ciascun utente, regolato da precise condizioni contrattuali. **Continua a pag. 39**

**L'ansia ingigantisce le tue preoccupazioni?**

**CATTIVO UMORE**  
**SONNO DISTURBATO** **PENSIERI COSTANTI**

Dalla ricerca scientifica nasce

**LAILA**  
80mg capsule multi  
farmacologia innovativa

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

Più spazio alla vita.

Chiedi consiglio al tuo farmacista





# Il Messaggero

PROSECCO DOC

€ 1,40 ANNO 143 - N° 12 ITALIA

NAZIONALE



Mercoledì 13 Gennaio 2021 • Battesimo di G

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

**Da Amici al duo pop Emma & Alessandra**  
«Noi gemelle diverse insieme a Sanremo anche per pochi minuti»  
Marzi a pag. 23



**Lazio-Roma -2, oggi l'ok**  
Curve vuote ma colorate scenografie da derby vero  
Immobile contro Dzeko la partita dei super bomber  
Bernardini e Trani nello Sport



**Il Messaggero META!**  
[ilmessaggero.it/sport](https://www.ilmessaggero.it/sport)

**Politica miope**  
Il Recovery e i reali interessi degli italiani

Mario Ajello

La crisi finirà come finirà. Ma al di là degli schemi di Palazzo, dei nuovi equilibri o delle altre convulsioni che risultassero da questo passaggio importante, agli occhi degli italiani, bisognosi di chiare indicazioni sul futuro, è sul Recovery Fund che si gioca il destino del nostro Paese. Come il presidente Mattarella, il più sensibile interprete della coscienza nazionale, ha colto con più nitidezza di ogni altro e infatti ha voluto mettere il piano di ricostruzione al centro e al riparo del confronto-scontro in atto.  
*Continua a pag. 12*

## «Il Paese non capirebbe la crisi»

► Il richiamo del Quirinale davanti al muro contro muro prima del voto sui fondi Ue  
Contesa finale tra Conte e Renzi. Si tratta sul terzo mandato con la stessa maggioranza

ROMA Richiamo del Quirinale per il protrarsi del muro contro muro tra Renzi e Conte: «Il Paese non capirebbe la crisi in questo momento». Il via libera al Recovery è arrivato ma la trattativa sul governo è andata avanti tutta la notte, si discute sul terzo mandato al premier con la stessa maggioranza. Il presidente del Consiglio: se Iv si sfilava impossibile ripartire con loro. Matteo: oggi via le nostre ministre. L'operazione "responsabili" si è arenata.  
Bassi, Conti, Gentili, Pirone e Pucci da pag. 2 a pag. 7

L'intervista: «Siamo già in ritardo»

Cottarelli: «Queste liti non aiutano, si rischia di far deragliare il Piano»

Luca Cifoni

«Sul Recovery Plan siamo già in ritardo e con queste liti politiche si rischia grosso». Mentre il governo è in bilico Carlo



Cottarelli, economista e già commissario alla spending review, guarda con preoccupazione ai tempi con cui il nostro Paese sta preparando questa operazione straordinaria.  
A pag. 7

Diecimila militari per la cerimonia del 20

Lo schiaffo di Ivanka a papà Trump «Io andrò all'insediamento di Biden»

Anna Guaita

Schiaffo della figlia Ivanka a Donald Trump. Con la mira di candidarsi al seggio senatoriale della Florida



nel 2022, contro Marco Rubio, Ivanka sceglie la via moderata e si smarca dal padre: «All'insediamento di Biden andrò anch'io».  
A pag. 13

I tempi per il Piano  
La corsa in salita frenata dalla burocrazia

Marco Simoni

«L'aveva detto a chiare lettere il presidente Gentiloni alla fine dell'anno: le risorse del Recovery Fund vanno impegnate entro il 2023 e spese entro il 2026 altrimenti saranno perdute. Queste due date sono il vero convitato di pietra di queste settimane, durante le quali tante discussioni sono (giustamente) concentrate sui temi e sui progetti (...)  
*Continua a pag. 12*

Nel 2022 in gara da Riad (dove le donne guidano solo dal 2018)



## Dakar, la sfida delle ragazze arabe

Un team saudita femminile per la prima volta alla Dakar Atzori nello Sport

## Si alle seconde case nella stessa regione Resta lo stop allo sci

► Oggi viene prorogato lo stato d'emergenza «Estenderlo a fine luglio per le vaccinazioni»

ROMA Oggi il rinnovo dello stato d'emergenza, si arriverà a fine luglio per le vaccinazioni. Domani l'ultimo incontro con le Regioni e venerdì il nuovo Dpcm, con il sì alle seconde case ma solo in regione e con il rinvio dell'apertura degli impianti di sci. È questo il fitto calendario che l'esecutivo - crisi di governo permettendo - affronterà nelle prossime 72 ore.  
Malfetano a pag. 8

La Consulta

Stupro, spese legali pagate dallo Stato per tutte le vittime

Cristiana Mangani

Spese legali pagate dallo Stato per tutte le vittime di stupro.  
A pag. 14

Che cosa è importante per me



«Noi possiamo davvero cambiare questo mondo»

ROMA «Cambiare il mondo? Noi possiamo». I ragazzi ci credono e parlano delle prove della vita nei temi pubblicati oggi in lizza per il concorso del Messaggero.  
A pag. 15

**LAURETANA**  
L'acqua più leggera d'Europa  
consigliata a chi si vuole bene

	residuo fisso in mg/l	sodio in mg/l	durezza in °f
LAURETANA	14	0,88	0,60
Monte Rosa	16,8	1,2	0,59
S. Bernardo Rocclaviva	34,5	0,8	2,5
Acqua Eze	49	0,5	4,5
Levissima	80	2,1	5,7
Acqua Panna	139	6,4	10,6
Fiuggi	142	7,3	8
Smeraldina	154	25,5	N.D.
Nestlé Vera Fonte In Bosco	162	2,0	N.D.
Rocchetta	181	3,87	N.D.
Evian	309	6,5	N.D.
San Benedetto Primavera	313	4,1	N.D.
Vitasnella	396	3,4	N.D.

Segui la leggerezza [www.lauretana.com](http://www.lauretana.com)

Il residuo fisso, il sodio e la durezza di alcune note acque oligominerali (residuo fisso <500 mg/l) commercializzate nel territorio nazionale.

**IL CAPRICORNO SCOPRE L'AMORE**

Buogiorno, Capricorno! Segno del grande successo, del potere, oggi vivete la vostra personale Luna nuova che vi lancia in avanti e anche in alto. Sia nelle attività che vi competono sia negli affari potete contare sull'aiuto di Venere, dea della "piccola" fortuna, ma soprattutto stella dell'amore. Questo non va dimenticato. Se aspettate ancora di innamorarvi, dovete solo contare le ore... Auguri.

© IRRADIATIONE SENSATA L'oroscopo all'interno

\* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tardem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, il Messaggero • Corriere dello Sport: Stadio € 1,40; nel Molise, il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,00; nelle province di Bari e Foggia, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport: Stadio € 1,50



# il Resto del Carlino

MERCOLEDÌ 13 gennaio 2021  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it



Emilia Romagna, i furbetti degli aiuti di Stato

### Vince 2 milioni al gioco ma percepisce il reddito di cittadinanza

Servizi a pagina 14



## Conte sfida Renzi: con te mai più

Italia Viva apre la crisi. Il premier: «Non farò un altro governo insieme a loro». I grillini lo appoggiano, il Pd tenta di mediare L'ipotesi di una fiducia (senza dimissioni) con l'appoggio di alcuni responsabili. L'ex rottamatore: così nasce il Conte-Mastella

Servizi da pag. 3 a pag. 7

I limiti del Recovery plan

### Più coraggio Si deve investire in grandi opere

Davide Nitrosi

**U**n passo avanti è stato fatto, ma di fronte alla violenta crisi che ci ha colpito e alla straordinaria mole di risorse messe in campo dall'Europa che non avrà mai più eguali, il nuovo testo del Recovery plan partorito in affanno dal governo non basta. Ci vuole il coraggio di dirlo, perché stavolta la partita deve essere assolutamente vinta. Non basta un pareggio, non è giustificabile fare melina. Bisogna buttarsi tutti all'attacco, osare tutto e non sbagliare. E invece nel nuovo testo inviato l'altro ieri sera ai ministri, Palazzo Chigi e il Tesoro sembrano continuare a tenere il freno a mano tirato, muovendosi come se si trattasse semplicemente di scrivere una manovra un po' più ambiziosa del solito.

Continua a pagina 2

**I RISTORATORI SI RIBELLANO: VENERDÌ MOLTI ALZERANNO LE SERRANDE OCCUPATO IL LICEO MANZONI DI MILANO, STUDENTI IN MOBILITAZIONE**

## I DISOBBEDIENTI

Ballatore e Pozzati alle pagine 10 e 11



Antonio Alfieri, 61 anni, lo abbiamo intervistato come uno dei leader della protesta dei ristoratori



DALLE CITTÀ

Bologna, il tram avanza

### Linea rossa, ecco il piano dei cantieri Il no dei residenti

Rosato in Cronaca

Funo, ditta nella bufera

### «Etichetta sessista dentro i jeans» L'azienda la toglie

Puccioni e Radogna in Cronaca

Ad aprile il Gran premio

### Soldi e passione Imola mondiale con la Formula 1

Agnesi a pagina 15



Cosa resta un secolo dopo la scissione di Livorno

### Qualcuno era comunista Cent'anni fa nasceva il Pci

Ghidetti a pagina 27



La Ferrari del portiere di riserva del Genoa

### Sport e motori (di lusso) Le auto dei calciatori

Jannello a pagina 19

**PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?**

Dalla ricerca scientifica nasce

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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (OTC) che può essere consegnato solo dal farmacista, iscritto al suo territorio. Se i sintomi persistono dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico o un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 20/09/2020.





# IL SECOLO XIX



MERCOLEDÌ 13 GENNAIO 2021

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1.50€ - Anno DCOOIV - NUMERO 10, 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

## «MARTINA ROSSI, GIUDICI SUPERFICIALI» LA CASSAZIONE CHIEDE L'APPELLO BIS

INDICE / PAGINA 9



## GENOVA, PROTESTANO I PROF Quattro scuole al gelo: lezioni con il cappotto

PEDEMONTE / PAGINA 15

### INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 8
Commenti	Pagina 11
Economia-Marketing	Pagina 12
Genova	Pagina 15
Programmi-Tv	Pagina 30
Arte	Pagina 31
Sport	Pagina 34

OGGI in edicola

LE CARTE DA SCOPRIRE

LE CARTE della STORIA  
Le CARTE delle PAROLE DA SCOPRIRE

CARTEQUIZ

DOPO IL VERTICE NOTTURNO PER APPROVARE IL RECOVERY PLAN, OGGI IL LEADER DI IV ANNUNCIA LE SUE MOSSE: «FARANNO UN ESECUTIVO CON MASTELLA»

# Conte-Renzi, duello finale Il governo è ai titoli di coda

Il premier: se si sfilia, mai un altro accordo con Italia Viva. Da Mattarella il richiamo alla serietà

Il via libera dei renziani al Recovery plan non ferma la crisi di governo. Italia viva sembra decisa ad annunciare il ritiro delle sue ministre, e a quel punto si apriranno scenari difficili da ipotizzare. «Ha deciso il premier dicendo no a un Conte ter, evidentemente ha i numeri per andare avanti senza di noi», è la versione di Renzi. «Se lasciano il governo è impossibile un nuovo esecutivo con loro», fa sapere Conte. Preoccupazione di Mattarella, che richiama tutti alla serietà in un momento drammatico per il Paese. SERVIZI / PAGINE 2-5

### IL RETROSCENA

Ilario Lombardo

## Trattativa Pd-Letta: si cerca la stampella di un nuovo gruppo

Per rimediare all'uscita di Iv dalla maggioranza sarebbero in corso trattative riservate tra il Pd Bettini e Gianni Letta. Obiettivo: favorire la nascita di un nuovo gruppo di "responsabili". L'ARTICOLO / PAGINA 3

### ROLLI

COS'HA VERAMENTE  
IN TESTA RENZI?



### LE SCHEDE

## Sanità, scuola, giustizia: il catalogo delle riforme nel maxi piano europeo

Istruzione e ricerca, industria pulita, sanità di prossimità, digitalizzazione della giustizia, infrastrutture. I progetti inseriti nel Recovery plan toccano molti settori diversi. Con il comune denominatore della modernizzazione. SERVIZI / PAGINA 5

### IL COMMENTO

MARCELLO SORGI

## È TRISTE IL PAESE CHE HA BISOGNO DEI RESPONSABILI

Tanto tuonò che piovve: la crisi di governo annunciata da settimane ha preso corpo nella notte, con le ministre renziane Teresa Bellanova ed Elena Bonetti pronte a dimettersi e Giuseppe Conte che sbatte la porta in faccia a Matteo Renzi e al suo partito. È un epilogo inatteso, sebbene se ne parli da tempo - e ancora tutto da verificare: la fine della maggioranza giallorossa che proprio Renzi aveva contribuito a creare nel luglio 2019 e la nascita di un Conte-ter, che poggerrebbe sul sostegno, oltre che di Cinque Stelle, Pd e LeU, di una nuova formazione centrista, non solo i "responsabili", con tanto di gruppi parlamentari alla Camera e al Senato, disponibili presto a materializzarsi nelle consultazioni al Quirinale. SEDUE / PAGINA 11



## Il piano di Mittal: più produzione e cassa integrazione

Coils di acciaio vengono caricati a Taranto per raggiungere gli stabilimenti di Cornigliano e Novi G. FERRARI / PAGINA 12

MODERNA CONSEGNA IL VACCINO



Una fiala di vaccino Moderna

## Il Cts al ministero: stato di emergenza da prolungare fino al 31 luglio

In vista del prossimo decreto Covid il Comitato tecnico scientifico ha proposto al ministero della Sanità e a Palazzo Chigi di prorogare lo stato d'emergenza fino al 31 luglio. Secondo gli esperti, il prolungamento di altri sei mesi della gestione emergenziale consentirebbe di tenere sotto controllo l'impatto ancora alto del virus sull'occupazione dei posti letto ospedalieri e garantirebbe i risultati della campagna vaccinale. Chiesto anche un rinnovo dello stop allo sci. Intanto sono state consegnate in Italia le prime dosi del secondo vaccino anti-Covid, quello realizzato da Moderna. Sudafrica e India chiedono di produrre gli antidoti bypassando i brevetti. SERVIZI / PAGINE 6-8

### IL CASO

Mario De Fazio e Emanuele Rossi

## Ora la Liguria chiede più dosi di anti-Covid per over 80 e disabili

Due mesi per vaccinare 156 mila liguri con più di 80 anni, a patto che siano garantite più consegne di dosi anti-Covid e si tenga conto che in Liguria gli over 80 - il 10% della popolazione - incidono più che in altri territori. È l'orizzonte che si dà il governatore ligure Toti in vista del vertice di domani con il commissario Domenico Arcuri. L'ARTICOLO / PAGINA 8

### BUONGIORNO

Temo ci sia un equivoco: non sono sicurissimo che tutti quelli perplessi dalla decisione di Twitter e di Facebook di bandire Donald J. Trump stiano vivendo una vampata di trumpismo. Alcuni di loro, fra cui mi ci metto e, se ho capito, va messa anche Angela Merkel, non stanno parlando di censura né di libertà d'espressione, tantomeno stanno concentrando l'attenzione su un fatto per trascurare il fattaccio, cioè il cavernicolo e sovversivo assalto al Parlamento di Washington, che sarà giudicato secondo le non clementissime leggi americane. Il problema è l'assenza di leggi che regolamentino l'accesso e la permanenza di ognuno di noi sui social network, così se ne attribuiscono la facoltà i proprietari, svincolati dall'obbligo di concedere una difesa e di motivare le condanne. Gli è permesso perché Twitter e

Facebook non sono luoghi pubblici, e fin qui ci siamo. Ma non sono nemmeno luoghi privati: privato è il mio giardino o il tuo salotto. Potrebbero, al limite, essere luoghi privati aperti al pubblico, come i bar o le palestre, ma non è convincente, i bar e le palestre sono frequentati da qualche decina di persone per scopi precisi. I social sono percorsi da miliardi di esseri umani che li dentro fanno politica, informazione, intrattenimento, pubblicità, arte, impresa, sono spazi completamente nuovi (ormai mica tanto), imparagonabili ad altri e impossibili da incasellare nelle categorie del Novecento. Servirebbero nuove definizioni e nuove regole, transnazionali e condivise, semplicemente per evitare che sia un consiglio d'amministrazione a dividere, a suo capriccio, i buoni e i cattivi del mondo. —

## Buoni e cattivi

MATTIA FELTRI

**AURUM**  
OPERE D'ARTO E COLLEZIONI  
**COMPRO**  
ORO e ARGENTO  
**SEDE STORICA**  
PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI  
\*fino al massimale di legge  
Genova Corso Buenos Aires 81 R  
(a fianco cinema Odeon)  
Lunedì 15/18 venerdì 10/12 - 15/18

**Benucci**  
Gruppo immobiliare  
Compravendite  
Esecuzioni Forzate  
Via Pisacane, 98r  
16129 Genova  
Tel. 010/581956  
**Benucci**  
Gruppo Agenzie  
dal 1969  
Pratiche Automobilistiche  
Nautiche - Amministrative  
Assicurazioni tutti i anni  
FILIALE: GE - Centro  
FILIALE: GE - Sampierdarena  
FILIALE: GE - Campi



# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano  
Politico Economico Finanziario Normativo

**Domani Focus**  
Legge di bilancio:  
dal cuneo fiscale  
agli incentivi  
per la ricerca



— 0,50 euro  
oltre il prezzo  
del quotidiano

**Con l'e fattura**  
Piattaforma  
delle Entrate  
per compensare  
crediti commerciali

Gavelli e Tosoni — a pag. 23



**SCARPA**



**THE ORIGINAL MOJITO**

SHOP ONLINE: SCARPAART.IT

FTSE MIB 22646,07 -0,33% | SPREAD BUND 10Y 110,90 +7,50 | €/S 1,2161 -0,02% | ORO FIXING 1841,25 -0,32% | Indici&Numeri → PAGINE 30-33

## Recovery, 144 miliardi di risorse in più Ritocchi al piano, ma Renzi in uscita

### LA CRISI DI GOVERNO

Consiglio dei ministri  
nella notte per il via libera,  
poi il testo alle Camere

L'ex premier: «Se c'è il sì  
al Mes voteremo il piano  
altrimenti ci asterremo»

Edizione chiusa in redazione alle 23,45

Atteso un via libera sofferto alla bozza di Recovery Plan nel Consiglio dei ministri in notturna: potrebbe essere l'ultimo del governo Conte 2. È il primo dei passaggi del testo — con le risorse aggiuntive che salgono a 144 miliardi — prima dell'approdo all'esame di Bruxelles: ora percorso in Parlamento e confronto con le parti sociali. Ieri le dimissioni di Iv Bellanova e Bonetti si sono astenute: oggi attende le dimissioni. Ma Renzi assicura l'ok alla variazione di bilancio. — a pag. 3-5

**8,2 miliardi**  
sono gli euro aggiuntivi destinati al superbonus al 110%

**Superbonus**  
Proroga  
al dicembre  
2022 senza  
condizioni

**19 miliardi**  
sono i fondi (in euro) destinati al progetto Transizione 4,0

**Export**  
Made in Italy:  
un fondo  
di fondi  
da 2 miliardi

### OSSERVATORIO POLITICO

#### LA PARTITA DELL'EX PREMIER E I RISCHI PER ITALIA VIVA

di Roberto D'Alimonte — a pagina 39

#### Patent box, la dote da 5,8 miliardi con fondi nazionali

### SPESA IN R&S

Il Mef: norma operativa  
con la finanziaria dopo  
l'esclusione dal piano Ue

Il patent box non entra nelle misure finanziate dai fondi europei del Recovery plan, ma resta in campo nella versione attuale sostenuta da 5,8 miliardi di fondi italiani, già stanziati dalla legge di bilancio. Si chiude il piccolo giallo che ha accompagnato le sorti dell'agevolazione fiscale per brevetti e software nel corso della stesura del piano esaminato ieri sera dal consiglio dei ministri. Nell'ultima versione, l'indicazione che la misura rimane finanziata, anche se da fondi italiani, sarà chiarito all'interno delle tabelle che dettagliano anche gli interventi non interessati direttamente dagli aiuti Ue. — a pagina 8

### BIOTECNOLOGIE E RIPARTENZA ECONOMICA



Le sfide della Revolución. L'Avana rimpiange i turisti. Ora la speranza per l'economia è il vaccino cubano anti Covid, battezzato "Soberana"

#### Cuba in crisi senza più turisti ora punta sui vaccini anti Covid

L'economia di Cuba, fiaccata dal Covid, incassa i colpi più duri: i turisti, da quasi un anno, non riempiono di dollari ed euro le casse dello Stato. Ma il settore biotecnologico dell'Avana e la ricerca sui vaccini sono un punto di forza. Due i vaccini anti Covid vicini alla commercializzazione: si chiamano Soberana 1 e Soberana 2. — a pagina 21

#### «Per UniCredit l'unica priorità è l'ad»

### INTERVISTA A BISONI



Cesare Bisoni, membro del Cda di UniCredit dal 2015, è stato nominato presidente del gruppo nel 2019

Prima il consigliere delegato, poi la lista per il Consiglio, quindi il resto. UniCredit procede un passo alla volta, «con la dialettica tipica di un approccio costruttivo che punta alla soluzione migliore» dice al Sole 24 Ore il presidente, Cesare Bisoni. Escozzese. «Il Cda non accetterà mai alcuna operazione che non sia nell'interesse del gruppo e dei suoi azionisti». — a pagina 15

**10%**

Il balzo della volatilità: in pochi giorni l'indice Vix è risalito da 21 a 24 punti

**Mercati**  
Il balzo dei bond  
Usa gela l'euforia  
delle Borse

— a pagina 20

### SETTORE DISTRUTTO

Ristoratori,  
fronda  
contro  
le chiusure

— a pagina 7

### SANZIONI FISCALI

Prescrizione  
più lunga  
per rallentare  
le cartelle

— a pagina 3

### PANORAMA

#### LOTTA AL COVID

**Cts: prolungare  
a luglio l'emergenza,  
gli impianti di sci  
restino chiusi**

Prorogare lo stato d'emergenza fino al 31 luglio, mondiali di sci a Cortina a porte chiuse, niente ripartenza degli impianti sciistici: in vista del nuovo Dpcm che entrerà in vigore venerdì prossimo (oggi vertice di governo sul decreto), gli esperti del Comitato tecnico scientifico ribadiscono la contrarietà all'allentamento delle misure restrittive. Dalla parte degli scienziati ci sono i numeri: altri 14 mila contagi in un giorno, tasso di positività che non riesce a scendere sotto il 10%, altre 666 vittime. — a pagina 6

**IL CONTATORE DEI VACCINI IN ITALIA**

PAGE 3 Piano Nazionale Obiettivo 2 mln di persone

VACCINATI 787.677 26,2%  
di cui aggiornati al 12/1 (9.22.00)

— a pagina 18

### BANCOMAT

**Tariffe verso il liberi tutti  
La riforma divide le banche**

Se il modello di remunerazione del prelievo proposto da Bancamat Spa passerà l'esame Antitrust, ogni banca proprietaria dell'Atm deciderà in via autonoma il costo che i clienti di altre banche dovranno sostenere. Ma non tutte le banche sono d'accordo. — a pag. 16

### CRIPTOVALUTE

**IL BITCOIN VINCE  
SE È RITENUTO  
SERBATOIO  
DI VALORE**

di Marco Onadò — a pagina 18

### ESPORTAZIONI

**Alimentare star dei distretti  
lenti per la casa in ripresa**

Distretti agroalimentari al top nel 2020 per crescita dell'export. Lo mette in rilievo l'analisi condotta da Inresa Smpa sul settore delle esportazioni. Semplice sulle aree più performanti nelle vendite all'estero. Terzo trimestre meno cupo grazie a mobili, piastrelle ed elettrodomestici. — a pag. 11

### BANCHE CENTRALI

**L'oro sorpassa il dollaro  
nelle riserve della Russia**

C'è più oro che dollari nei forzieri della banca centrale russa: per la prima volta il valore delle riserve auree ha superato quello degli asset denominati in valuta statunitense. La svolta, avvenuta nella prima metà del 2020, è stata evidenziata solo ora. — a pag. 15

### lavoro

LA GESTIONE  
DEL CAPITALE  
UMANO

Per gli assicurativi  
spuntano i ristoranti  
da smart working

— a pagina 18

**Ambrosiano**  
Valutiamo & Acquistiamo I Tuoi Preziosi

Paolo Cattin

OREFICERIA 35,00 € / GR.  
STERLINE 350,00 €  
OROLOGI MODERNI & VINTAGE  
DIAMANTI

DAL LUNEDÌ A VENERDÌ DALLE 9.00 ALLE 18.00 • SABATO DALLE 9.00 ALLE 13.00  
AMBROSIANO SRL • VIA DEL BOLLO 7 • 20123 MILANO • TEL. +39 02 495 19 260 • WWW.AMBROSIANOMILANO.IT

#### Stoviglie di carta, la Ue le equipara alla plastica

### INDUSTRIA E AMBIENTE

La direttiva europea che vuole mettere al bando la plastica ora mette in difficoltà gli imballaggi di cartone, le stoviglie usa e getta di carta, i piatti di cartoncino e i bicchierini. È sufficiente infatti il velo impermeabile che li rende

resistenti ai liquidi per classificare i prodotti di carta come se fossero di plastica. L'Alleanza europea per gli imballaggi di carta (Eppa) sta cercando di dimostrare che le stoviglie di carta monouso hanno un impatto su clima e ambiente inferiore a quelle riutilizzabili, siano esse tradizionali o in plastica. — a pagina 22

### ANTITRUST

**Alitalia, lettera di Bruxelles:  
«Chiarimenti sulla newco»**

— a pagina 17



# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Mercoledì 13 gennaio 2021  
Anno LXXVII - Numero 12 - € 1,20  
Sant'Illario di Poitiers Vescovo

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 Follonica a Monte Argentario): Il Tempo + Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6990

DIRETTORE FRANCO BECHIS  
[www.iltempo.it](http://www.iltempo.it)  
e-mail: [direzione@iltempo.it](mailto:direzione@iltempo.it)

RESTA UN GOVERNICCHIO

## Via Renzi, Conte vivrà di avanzi

Oggi si dimettono le ministre Iv  
Il premier finge non sia la crisi  
e va a caccia di voltagabbana

Inizia l'offerta di poltroncine  
che ingolosisce i soliti polli  
pronti a essere «responsabili»

Ira Mattarella su Palazzo Chigi  
che con la prova muscolare  
ha reso impossibile ogni tregua

Il Tempo di Osho



"Ma semo sicuri che li trovamo sti responsabili?"

"Aò al massimo metto 'n annuncio su Porta Portese"

... Il leader di Italia viva, Matteo Renzi, prepara l'addio al governo Conte. Oggi, in una conferenza stampa, l'ex premier dovrebbe annunciare le dimissioni delle ministre Bellanova e Bonetti. Il presidente del Consiglio non ci sta e annuncia che se Renzi toglierà il sostegno al governo «nessun nuovo esecutivo con Italia Viva sarà possibile». Intanto, Conte va a caccia di «responsabili» per salvare il governo. In bilico c'è soprattutto il Senato.

Antonelli, Barbieri e De Leo alle pagine 2, 3 e 5

L'ultimo bluff di Giuseppe

Con questo Recovery Plan faranno ridere l'Europa

DI FRANCO BECHIS

Non so cosa abbiano deciso nella notte di ieri le ministre renziane Elena Bonetti e Teresa Bellanova in consiglio dei ministri, perché mentre andavamo in stampa non era ancora conclusa la discussione sul nuovo testo (...)

Segue a pagina 3

La partita del segretario del Pd

Il terrore di Zingaretti per il voto popolare

DI FRANCESCO STORACE

E ora a chi lo tirerà il bidone, Nicola Zingaretti? Una volta ha fregato Matteo Salvini, rassicurandolo sulla determinazione ad andare alle elezioni dopo la fine del Conte 1. Stavolta punta a giocare Matteo Renzi. (...)

Segue a pagina 2

### Sul Covid la Regione ipotizza lo «scenario 4» su una scala di 5: altri 4mila posti letto Scatta l'allerta negli ospedali del Lazio

Campidoglio  
Intesa Raggi-Meloni sui poteri speciali

Novelli a pagina 18

... La curva dei ricoveri nelle Terapie intensive del Lazio torna a salire, riavvicinandosi alle vette del picco massimo, toccato il 23 novembre scorso. E la Regione ordina «uno stato di allerta e una fase di preparazione dello Scenario 4»: i letti dovranno essere «4 mila ordinari più 450 di Terapia intensiva».

Sbraga a pagina 15

Rientro ancora in bilico  
Lunedì in classe, forse  
La scuola resta nel caos

Conti a pagina 16

Stato di emergenza fino a luglio  
Ecco il vaccino Moderna  
Nuova stretta anti-virus

Frasca e Ventura alle pagine 8 e 9

la S TORACIATA  
In attesa dello sfratto da Fb e Twitter mi faccio una cassetta su Telegram

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

Il diario  
di Maurizio Costanzo  
Prima è successo a Roma dove si sono dati convegno al Pincio e si sono picchiati, 400 ragazzi. Adesso nel Nord Italia, mi sembra nel varosotto, dove a darselo di santa ragione sono stati 6 o 700 ragazzi. Perché si domanda qualcuno? La verità è che i ragazzi! intorno ai 16/17 anni hanno voglia di far cose. Per esempio di organizzare un assalto ad un altro gruppo per perder tempo ad un altro gruppo per perder tempo poi a raccontare quello che hanno fatto. I giovani, in tutti i secoli, hanno fatto sciocchezze per testimoniare che c'erano e che nessun lockdown al mondo poteva tenerli chiusi in casa.

BUONATAVOLA  
TRADIZIONE CASEARIA DEI PRIMI DEL '900  
il gusto nella sua forma migliore  
[www.ilbuonatavolasini.com](http://www.ilbuonatavolasini.com)

Mercoledì 13 Gennaio 2021  
Nuova serie - Anno 30 - Numero 9 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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



**IO IL MIO 110% QUOTIDIANO**

**Il Superbonus anche per gli interventi di coibentazione del tetto**

*Poggiani a pag. 32*

**IN GRAN BRETAGNA**

**Il fisco chiede anche i dati telefonici per stanare l'evasione**

*Rizzi a pag. 34*

**SU WWW.ITALIAOGGI.IT**

**Sismabonus - Le risposte a interpellato dell'Agencia delle entrate**

**Terzo settore - Il documento sulla rendicontazione sociale**

**Fisco - La risposta a interpellato su conti correnti e prove**

**Maira: la Cannabis prova danni irreversibili al cervello**  
Lo dimostra anche la Tomografia a emissione di positroni

*Alessandra Ricciardi a pagina 6*

www.italiaoggi.it

# Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

**IN EDICOLA CON**

**Italia Oggi**

**Il decreto Ristori**

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

## Senza riforme niente Recovery

*Prandini (Coldiretti): in mancanza di un impegno serio per ammodernare la giustizia, la pubblica amministrazione, l'ambiente, i fondi Ue non arriveranno*

*Chiarello a pag. 21*

**DIFFUSIONI DI NOVEMBRE**

Fatto	+33%
Verità	+11%
Giornale	+3%
Sole	-0,3%
Avvenire	-3%
Corsera	-4%
Repubblica	-6%
Libero	-9%
Stampa	-11%
Qn Nazione	-13%
Messaggero	-18%

*Capitani a pag. 19*

**Il virus ha bloccato anche il settore auto**  
**Quagliano (Promotor): incentivi da rivedere**

Il Covid ha bloccato l'automobile. Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor, specializzato in analisi e ricerche di mercato nel settore automobilistico, e vicepresidente della Scuola di economia, management e statistica dell'università di Bologna, di fronte al tracollo del settore per immatricolazioni (-27,9%) e carburante (-20%) spera che dalla nascita di Stellantis traggano vantaggio sia l'Italia che la Francia. Se, infatti, l'obiettivo è produrre 8 milioni di auto, per venderle «bisognerebbe lavorare sodo e in armonia». Però occorrerà anche rivedere la politica degli incentivi, come quella per l'elettrico, oggi scelta solo dal 2,3% degli utenti: troppo ideologica.

*Valentini a pag. 9*

**DIRITTO & ROVERSCIO**

**Giuseppe Conte è (legittimamente) capo del governo per non essendo mai stato eletto da nessun elettore italiano. La legge glielo consente e quindi ha fatto bene ad approfittarne. La forza che lo sostiene, il M5s, di cui Conte fa parte ma anche no filippine dalle circostanze e in base alle sue necessità del momento, prova, nelle elezioni del 2018, il 32% dei suoi membri credo, nelle successive elezioni. I sondaggi più recenti lo danno, al massimo, al 19% dei voti. Pur con delle buone notizie così elusivanti, Conte ha fatto a meno del parlamento, convocato, indisturbato, nel suo del dire che non sono leggi e non ne hanno nemmeno le sembianze. Sempre indisturbato, ha di fatto intralciato il monocomunismo, annientando il Senato. Ha svuotato il consiglio dei ministri sostituendolo con Arcore. Se non lo avesse bloccato Renzi, avrebbe gestito, con 300 seggi nominati da lui, i 500 miliardi del Recovery. E si sarebbe anche tenuto i servizi segreti. Chissà cosa sarebbe venuto dopo. Sarebbe che cosa ha fatto per fermarli? Nulla. Anzi, se l'ha preso con Renzi che l'ha bloccato.**

**Eni + Livia**  
per la spesa usa solo borse riutilizzabili

**Eni + Livia è meglio di Eni.**  
INSIEME ABBIAMO UN'ALTRA ENERGIA

Eni, con Versalis, sviluppa prodotti per realizzare cappotti termici usando anche plastica riciclata

Cos + il mensile anti-Covid a € 9,00 in più; Cos + L'Alto delle Rasche Leader 2020 a € 2,00 in più; Cos + il decreto Ristori a € 6,00 in più



# LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 13 gennaio 2021  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859  
www.lanazione.it



Firenze, in attesa del giudizio definitivo

**L'ex carabiniere  
condannato per stupro  
«Apro un bar e riparto»**

Natoli a pagina 15 e in Cronaca



Nove anni fa il naufragio

**Concordia  
Schettino vuole  
un altro processo**

Rufini a pagina 14



## Conte sfida Renzi: con te mai più

Italia Viva apre la crisi. Il premier: «Non farò un altro governo insieme a loro». I grillini lo appoggiano, il Pd tenta di mediare L'ipotesi di una fiducia (senza dimissioni) con l'appoggio di alcuni responsabili. L'ex rottamatore: così nasce il Conte-Mastella

Servizi da pag. 3 a pag. 7

I limiti del Recovery plan

**Più coraggio  
Si deve investire  
in grandi opere**

Davide Nitrosi

**U**n passo avanti è stato fatto, ma di fronte alla violenta crisi che ci ha colpito e alla straordinaria mole di risorse messe in campo dall'Europa che non avrà mai più eguali, il nuovo testo del Recovery plan partorito in affanno dal governo non basta. Ci vuole il coraggio di dirlo, perché stavolta la partita deve essere assolutamente vinta. Non basta un pareggio, non è giustificabile fare melina. Bisogna buttarsi tutti all'attacco, osare tutto e non sbagliare. E invece nel nuovo testo inviato l'altro ieri sera ai ministri, Palazzo Chigi e il Tesoro sembrano continuare a tenere il freno a mano tirato, muovendosi come se si trattasse semplicemente di scrivere una manovra un po' più ambiziosa del solito.

Continua a pagina 2

**I RISTORATORI SI RIBELLANO: VENERDÌ MOLTI ALZERANNO LE SERRANDE OCCUPATO IL LICEO MANZONI DI MILANO, STUDENTI IN MOBILITAZIONE**

## I DISOBBEDIENTI

Ballatore e Pozzati alle pagine 10 e 11



Antonio Alfieri, 61 anni, lo abbiamo intervistato come uno dei leader della protesta dei ristoratori



DALLE CITTÀ'

Firenze

**Contromano  
in autostrada  
per 40 chilometri**

Servizi in Cronaca

Firenze

**Movida nel mirino  
Adesso si teme  
una nuova stretta**

Servizi in Cronaca

Fiorentina

**Coppa Italia  
Viola con l'Inter  
E Comisso  
torna a Firenze**

Servizi nel Qs



Cosa resta un secolo dopo la scissione di Livorno

**Qualcuno era comunista  
Cent'anni fa nasceva il Pci**

Ghidetti a pagina 27



La Ferrari del portiere di riserva del Genoa

**Sport e motori (di lusso)  
Le auto dei calciatori**

Jannello a pagina 19

**PENSIERI COSTANTI?  
SONNO DISTURBATO?  
CATTIVO UMORE?**

Dalla ricerca scientifica nasce

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

*Più spazio alla vita.*

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (OTC) che può essere consegnato solo dal farmacista, faccia il tuo farmaco. Se i sintomi persistono dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico e un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 20/09/2020.





# la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari



Anno 46 - N° 10

Mercoledì 13 gennaio 2021

In Italia € 1,50

LA CRISI

## La maggioranza non c'è più

Renzi annuncia oggi l'uscita dal governo, Conte prova a sostituirlo con una pattuglia di "responsabili". Caccia ai numeri in Senato Palazzo Chigi: se cade il premier impossibile nuovo esecutivo con Italia Viva. Il Pd teme il voto anticipato. La preoccupazione del Colle

### Approvato il Recovery plan: 223 miliardi per sanità, green e digitale

**Il commento**

### Se la politica ignora il Paese

di **Claudio Tito**

Quando, sedici mesi fa, è nato il secondo governo Conte nessuno contestava che la nuova maggioranza contenesse un nucleo di innaturalità. M5S, Pd e soprattutto l'Italia Viva di Renzi apparivano ingredienti poco miscelabili tra loro.

• a pagina 29

**Il personaggio**

### Quel profumo di Andreotti

di **Francesco Merlo**

È il quasi erede di Prodi, il quasi federatore della sinistra: da Zingaretti a Bersani, da D'Alema a Pietro Grasso. Al quel suo famoso curriculum quasi vero, il professore avvocato Giuseppe Conte dopo due anni e mezzo ha finalmente aggiunto l'ambito master del Pd.

• a pagina 5

L'approvazione del Recovery plan da 223 miliardi è l'ultimo atto del Conte II: oggi Renzi annuncerà l'uscita delle ministre di tv dall'esecutivo. Il premier punta a una pattuglia di responsabili per la sopravvivenza del governo. Per il Quirinale anche se cambia la sua maggioranza, Conte non dovrà dimettersi.

di **Ciriaco, Cuzzocrea, Lopapa Occorsio, Petrini, Vecchio e Vitale** • da pagina 2 a pagina 6

**Il caso Mps-Unicredit**

### Il piano di Siena "Nel 2021 perdite per 500 milioni"

di **Andrea Greco** • a pagina 22

### Come giocare una partita sotto la grandine

di **Andrea Resti** • a pagina 28

**La pandemia**



### Vaccini, scontro sul richiamo "Meglio prima la dose a tutti"

Mentre arrivano le prime 47mila dosi del vaccino di Moderna (destinate in via prioritaria agli over 80), dai medici di base ecco la proposta di rinviare il richiamo per poter vaccinare più persone. E se l'idea è accolta da molti no degli scienziati, i passi avanti di AstraZeneca - che potrebbe ottenere il via libera dall'EMA il 29 gennaio per il suo siero - possono cambiare il piano vaccinale italiano.

di **Bocci, Giannoli, Reale e Ziniti** • alle pagine 8 e 9

**In un film il dramma di un parto che cambia due vite**



▲ **I protagonisti** Shia LaBeouf e Vanessa Kirby in "Pieces of a woman" su Netflix

### L'amore a pezzi nel nome del figlio

di **Natalia Aspesi** • a pagina 34

**PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?**

Dalla ricerca scientifica nasce

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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente l'agibilità. Solo un medico serio (dopo il protocollo SDO) che può essere consegnato solo dal farmacista. Accetta il tuo servizio. Se i sintomi persistono dopo due settimane di trattamento del risultato, occorre consultare un medico o un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 10/10/2020.

**Domani i 45 anni del nostro giornale**

### "Noi che leggiamo Repubblica" E il libro con le lettere ad Augias



di **Raffaella De Santis e Paolo Di Paolo** • alle pagine 32 e 33

**L'intervista**

### Il generale Nistri: l'Arma migliorerà anche dagli errori

di **Gianluca Di Feo**

Il generale Giovanni Nistri tra due giorni lascerà il vertice dei carabinieri dopo tre anni intensi. E spiega come l'Arma stia cambiando le regole interne partendo dall'esame di vicende drammatiche come l'inchiesta di Piacenza e l'omicidio Cerchiello.

• a pagina 19

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

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

Prezzi di vendita all'estero: Francia, Grecia, Malta, Monaco P., Slovenia € 3,00 - Croazia € 2,2 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

NZ



Diritti Il direttore di Human Rights "Basta fare affari con Egitto e Cina"

Usa Trump: impeachment ridicolo I suoi fan: "Biden non ha vinto"

Coppa Italia Il Toro cede solo ai rigori Rincon, errore decisivo: Milan ai quarti



LA STAMPA



MERCOLEDÌ 13 GENNAIO 2021

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 155 II N.12 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II WWW.LASTAMPA.IT

GNN

ITALIA VIVA OGGI RITRERRÀ LE MINISTRE. PD E M5S: CHI ESCE DALLA MAGGIORANZA NON RIENTRA. PASSA IL RECOVERY CON L'ASTENSIONE DI BELLANOVA E BONETTI

Conte e Renzi alla sceneggiata finale

Il premier: "Strappo inaccettabile". Il leader di Iv: "Fanno il governo con Mastella". E Mattarella chiede "un sussulto di serietà"

L'ANALISI

LA FINE DELLA MAGGIORANZA GIALLOROSSA

TRISTE IL PAESE CHE HA BISOGNO DEI RESPONSABILI

MARCELLO SORGI

Tanto tuonò che piovve: la crisi di governo annunciata da settimane ha preso corpo nella notte, con le ministre renziane Teresa Bellanova ed Elena Bonetti pronte a dimettersi e Giuseppe Conte che sbatte la porta in faccia a Matteo Renzi e al suo partito. È un epilogo inatteso, sebbene se ne parli da tempo - e ancora tutto da verificare: la fine della maggioranza giallorossa che proprio Renzi aveva contribuito a creare nel luglio 2019 e la nascita di un Conte-ter, che poggerrebbe sul sostegno, oltre che di Cinque Stelle, Pd e LeU, di una nuova formazione centrista, non solo i "responsabili", con tanto di gruppi parlamentari alla Camera e al Senato, disponibili presto a materializzarsi nelle consultazioni al Quirinale.

Ma per il momento, dopo aver dato il benservito a Renzi e all'impossibile negoziato con il suo partito, il premier punta a ottenere dal presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, un via libera per andare in Parlamento, informare deputati e senatori di quanto sta accadendo e rivolgere un appello ad approvare al più presto, entro il termine del 15 febbraio, il «Piano di ripresa e resilienza», l'insieme dei progetti per la quota di Recovery Fund e gli aiuti per la ricostruzione posti in riserva dal Consiglio dei ministri, oltre al nuovo decreto "Ristori" per le categorie più colpite, che il governo dovrebbe varare nel frattempo.

CONTINUA A PAGINA 21



Il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, nel centro di Roma

MASSIMO PERCOSSO/ANSA SERVIZIO - PP. 2-7

LA PANDEMIA

ARRIVATI I VACCINI MODERNA, SI COMINCIA CON GLI OVER 50

Stato d'emergenza fino ad agosto Galli: è come la prima ondata

PAOLO RUSSO

La pandemia continua a mietere vittime: altre 616 ieri in Italia che oggi supererà la soglia degli ottantamila morti. E c'è chi sembra aver trovato l'uovo di Colombo per moltiplicare al quadrato la produzione di vaccini: Sudafrica e India hanno dato l'assalto al sancta sanctorum delle multinazionali farmaceutiche. - P. 8 SERVIZIO - PP. 8-11

CHI GOVERNA IL SISTEMA SCOLASTICO

SE ANCHE AZZOLINA RIPUDIA LA SUA DAD

CHIARA SARACENO

«La Dad non funziona più». A formulare questi giudizi non sono i ragazzi, o i genitori o i professori, ma la ministra dell'Istruzione. - P. 21

IL RETROSCENA

PRONTO UN NUOVO GRUPPO ALLE CAMERE

Patto Bettini-Letta per far fuori Matteo

ILARIO LOMBARDO

Per il secondo giorno di fila Giuseppe Conte esce per una passeggiata fuori da Palazzo Chigi. Fresco di barbiere, lungo via del Corso rallenta il passo, si ferma per qualche selfie, chiacchiera, sorride, misura l'umore della gente che lo saluta. Appagato, torna nel suo ufficio ancora più convinto di aver fatto la mossa giusta. Poco prima di mezzogiorno ha fissato un confine, oltre il quale aveva promesso non avrebbe permesso a Renzi di spingersi. «Un confine di dignità», lo aveva definito. La dignità e «la credibilità faticosamente costruita in Europa», sostiene Conte, di chi non vuole essere trascinato in un rodo impazzito di tatticismi esasperati, veti, promesse infrante. - P. 3



IL SONDAGGIO

CRESCONO SCONCERTO E PREOCCUPAZIONE

Sette italiani su 10 "La crisi è follia"

ALESSANDRA GHISLERI

Primo Levi diceva: «Ricordare il passato è utile per comprendere come rimarginare le ferite cercando di comporre una nuova programmazione per affrontare il futuro con maggiore fiducia». Si perché dire oggi «sfidare il futuro a testa alta» apparirebbe troppo pretenzioso dopo un anno in cui siamo stati immersi in una pandemia che ci costringe ogni giorno a importanti restrizioni delle nostre libertà. In questo clima così snervanante sette italiani su dieci hanno una certezza: la crisi di governo è una follia. Di fronte a questa ipotesi il 26,7% prova rabbia, il 22,6% preoccupazione e il 20,5% prova sconcerto. La scala delle priorità del Paese è per altro chiarissima. - P. 5



I NUOVI MURI

DOPO LA BREXIT SI INASPRISCONO I CONFLITTI AI CONFINI

Quel panino del camionista inglese che non può più entrare in Europa

SIMONETTA AGNELLO HORNBY

Trovo sia molto triste che si discuta tanto di un pover'uomo e del suo sandwich portato da casa mentre si parla poco di un Paese in disfacimento, il governo inglese, composto da incompetenti, con un premier che si contraddice e non ama la verità, è insorto contro la comunità europea.

CONTINUA A PAGINA 14

IFASCISTI DIGITALI "EBREI AL FORNO"

ELENA LOEWENTHAL

Fra le tante cose che in questi mesi di pandemia sono cambiate radicalmente c'è la nostra percezione delle mura domestiche. Siamo rinchiusi in casa come in prigione. - P. 21

BUONGIORNO

Buoni e cattivi

MATTIA FELTRI

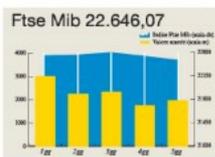
Temo ci sia un equivoco: non sono sicurissimo che tutti quelli perplessi dalla decisione di Twitter e di Facebook di bandire Donald J. Trump stiano vivendo una vampata di trumpismo. Alcuni di loro, fra cui mi ci metto e, se ho capito, va messa anche Angela Merkel, non stanno parlando di censura né di libertà d'espressione, tantomeno stanno concentrando l'attenzione su un fatto per trascurare il fatto, cioè il cavernicolo e sovversivo assalto al Parlamento di Washington, che sarà giudicato secondo le non clementissime leggi americane. Il problema è l'assenza di leggi che regolamentino l'accesso e la permanenza di ognuno di noi sui social network, così se ne attribuiscono la facoltà i proprietari, svincolati dall'obbligo di concedere una difesa e di motivare le condanne. Gli è permesso perché Twitter e

Facebook non sono luoghi pubblici, e fin qui ci siamo. Ma non sono nemmeno luoghi privati: privato è il mio giardino o il tuo salotto. Potrebbero, al limite, essere luoghi privati aperti al pubblico, come i bar o le palestre, ma non è convincente, i bar e le palestre sono frequentati da qualche decina di persone per scopi precisi. I social sono percorsi da miliardi di esseri umani che lì dentro fanno politica, informazione, intrattenimento, pubblicità, arte, impresa, sono spazi completamente nuovi (ormai mica tanto), imparagonabili ad altri e impossibili da incasellare nelle categorie del Novecento. Servirebbero nuove definizioni e nuove regole, transazionali e condivise, semplicemente per evitare che sia un consiglio d'amministrazione a dividere, a suo capriccio, i buoni e i cattivi del mondo.

Advertisement for Laila medicine: PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE? Dalla ricerca scientifica nasce LAILA. Nuovo farmaco con formula Silexan® per combattere i sintomi dell'ansia lieve. Più spazio alla vita.

OGGI in edicola LE CARTE della STORIA Le CARTE delle PAROLE DA SCOPRIRE CARTEQUIZ





BORSA -0,33% 1€ = \$1,2161

BORSE ESTERE		INDICATORI	
Dow Jones	31.047	Euro-Stoxx50	0,8844
Nasdaq	13.083	Euro-Yen	156,74
S&P 500	3.806	Euro-Fr50	1,0812
Nikkei	26.194	Euro-Yuan	7,8976
Francforta	13,888	RENDIMENTI	
Zurigo	10,875	Btp 10 Y	0,8719
London	6,754	Bund 10 Y	-0,8367
Pang	6,991	FUTURE	
		Euro Btp	191,89
		Euro Bund	173,88
		Ftse Mib	22,850
VALUTE			
Euro-Dollaro	1,2161		

**In borsa i titoli del risparmio gestito si mettono in luce grazie a raccolta e utili**

Azimut segna il record di profitti, Fineco al top sul listino, Mediobanum promossa, bene anche Banca Generali  
**Sironi alle pagine 12 e 17**

il quotidiano dei mercati finanziari

**Pitti Uomo parte con un omaggio all'Italia**

Il salone prende il via dalla sede di Brunello Cucinelli a Solomeo  
**Bottoni in MFF**

Anno XXXIII n. 008  
Mercoledì 13 Gennaio 2021

€2,00 *Classificatori*



**IN EDICOLA**

RENDEMENTI, RATING E COSTI

CON **ALFA ROMEO**

Con MFF Magazine for Fashion n. 108 e GSDI 0122 e 1305 - Con MFF Magazine for Living n. 51 e GSDI 0122 e 1305 - Con MFF Magazine della Società Leader 2020 e GSDI 0122 e 1305 - Spedizioni in A.P. art. 1-111 - 4804/000 Milano - 10471/01 - Dst. - 4/01/Forse F230

**DOPO LE RIVELAZIONI DI MF LA PARALISI DEL GOVERNO CONTE BLOCCA I PIANI STRATEGICI**

# In crisi anche lo Stato padrone

Scoppia il **caso Alitalia**: i vertici volano a **Bruxelles** per sventare lo stop della **Ue Cdp** dopo due anni ancora **non chiude** con **Atlantia** su **Aspi** (che emette un bond)  
E anche la **nuova rete unica** a guida **Cassa-Telecom** rischia di finire nella **palude**

**TWITTER E FACEBOOK ANCORA IN ROSSO A WALL STREET DOPO LO SCONTRO CON TRUMP**

<p><b>ARRIVA L'OK DELLA VIGILANZA</b></p> <p><b>La guida Bce sulle fusioni: alle banche che si aggregano non sarà richiesto più capitale</b></p>	<p><b>49 OFFERTE</b></p> <p><b>Anche Disney sui diritti internazionali della Serie A</b></p>	<p><b>PROVE DI PACE</b></p> <p><b>Cattolica e Banco Bpm ora cercano un accordo sulle jv Vera Vita e Vera Assicurazioni</b></p>
--	--	--

Alice e Rafael hanno scelto elettrodomestici a basso consumo energetico

Eni gas e luce rende gli edifici più sostenibili con gli impianti fotovoltaici

**Eni + Alice + Rafael è meglio di Eni.**

Mettere al servizio del Paese tecnologie e competenze per accelerare la transizione energetica. È per questo che, con Eni gas e luce, promuoviamo soluzioni per alimentare le case con energia rinnovabile. Scopri di più su [eni.com](http://eni.com)

**INSIEME ABBIAMO UN'ALTRA ENERGIA**

# Bollettino Avvisatore Marittimo

## Primo Piano

### Assoporti scrive ad Arcuri: Vaccino prioritario ai portuali

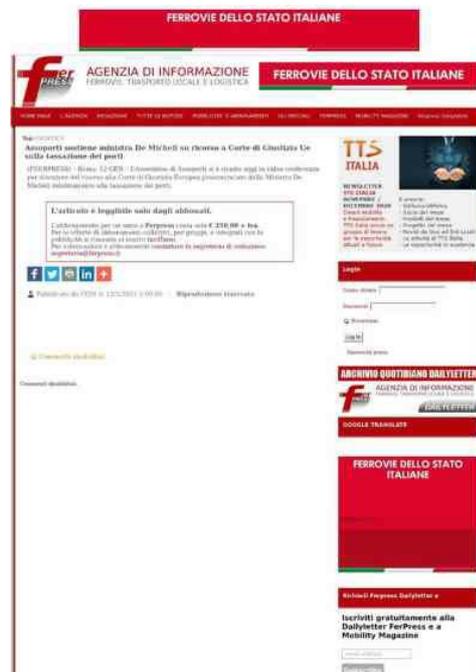
Con una nota indirizzata al Commissario Straordinario per l'emergenza Covid-19, Domenico Arcuri, **Assoporti** ha chiesto che i portuali vengano inseriti nella categorie dei lavoratori nelle attività essenziali, così da essere vaccinati prioritariamente. La nota evidenzia che grazie all'impegno, i rischi e i sacrifici di tante lavoratrici e lavoratori, i porti non si sono mai fermati durante l'emergenza sanitaria e questo ha garantito l'approvvigionamento dei beni essenziali in tutto il Paese. Per questo dopo gli anziani, i medici e gli operatori sanitari, il personale e i residenti delle RSA, dovrebbe toccare ai portuali il vaccino, essendo legati ad attività essenziali, insieme al personale delle Autorità di sistema portuale, così, sottolinea **Assoporti**, da «proseguire in piena sicurezza le proprie attività nella catena logistica del Paese».

Il documento è un bollettino di navigazione di COSCO SHIPPING. In alto a sinistra, si legge 'N. 3 - 13-1-2021'. In alto a destra, 'BOLLETTINO AVVISATORE MARITTIMO' e 'PAG. 3'. Sotto il logo 'COSCO SHIPPING' e 'COSCO SHIPPING LINES CO. LTD.', sono elencati diversi servizi di linea. Ogni servizio include il nome del servizio, la frequenza (settimanale, bi-settimanale, ecc.), le rotte principali e i porti di partenza/arrivo. Ad esempio, 'SERVIZIO NORD EUROPA - NET SERVICE - settimanale' indica una rotta da Genova verso i porti del Nord Europa. 'SERVIZIO STATI UNITI - MENA SERVICE - settimanale' indica una rotta verso gli Stati Uniti e il Medio Oriente. 'SERVIZIO MDI - settimanale' indica una rotta verso il Mar Mediterraneo e l'India. 'SERVIZIO MDZ - settimanale' indica una rotta verso il Mar Mediterraneo e il Giappone. 'SERVIZIO PMX - NAPLES EXPRESS - settimanale' indica una rotta espressa verso Napoli. 'SERVIZIO AGT - settimanale' indica una rotta verso il Giappone e l'Australia. 'SERVIZIO ADR - settimanale' indica una rotta verso il Giappone e l'Australia. 'SERVIZIO COSMED - settimanale' indica una rotta verso il Giappone e l'Australia. In basso a sinistra, c'è un riquadro con il titolo 'Napoli scrive ad Arcuri "Vaccino prioritario ai portuali"', che contiene il testo principale dell'articolo. In basso a destra, c'è un riquadro con il logo 'COSCO SHIPPING' e informazioni di contatto.



## Assoporti sostiene ministra De Micheli su ricorso a Corte di Giustizia Ue sulla tassazione dei porti

(FEERPRESS) Roma, 12 GEN L'Assemblea di **Assoporti** si è riunita oggi in video conferenza per discutere del ricorso alla Corte di Giustizia Europea preannunciato dalla Ministra De Micheli relativamente alla tassazione dei porti. Il Governo ha correttamente ritenuto di difendere il modello italiano di gestione dei porti che si basa sullo Stato come regolatore e che tutela il demanio e l'interesse nazionale. Un modello che **Assoporti** ha sempre sostenuto. Per rafforzare l'azione della comunità portuale a sostegno della Ministra, è stato deciso di procedere con i ricorsi cosiddetti ad adiuvandum, sia da parte di ogni singola Autorità Portuale, che dalla stessa **Assoporti**, nelle modalità che saranno concordate con gli uffici del Ministero nei prossimi giorni. A margine dell'assemblea, il Presidente di **Assoporti** Daniele Rossi ha commentato, L'Associazione ha condiviso la decisione della Ministra e dei suoi uffici di ricorrere alla Corte di Giustizia, e abbiamo definito le modalità di sostegno concreto di questa iniziativa. Era doveroso discuterne internamente per giungere ad una posizione unitaria dei porti italiani a supporto dell'azione della Ministra.



# Il Governo contro l' Ue sugli aiuti di Stato

L' Assemplea di Assoportri sostiene il ricorso della De Micheli: No' alle tasse sui porti Roma. Il Governo ricorre alla Corte europea

Abele Carruezzo

Roma. Il Governo ricorre alla Corte europea contro la decisione di Bruxelles sulle tasse ai porti italiani. Giorni addietro, la Ministra delle Infrastrutture e Trasporti, On. le Paola de Micheli, aveva annunciato il ricorso contro l' ingiunzione di abolire l' esenzione dell' imposta sulle imprese concessa ai porti per i profitti che ricavano da attività economiche, come le concessioni e qualcuno (in sede europea parla anche di tasse di ancoraggio). Per la Ministra De Micheli la volontà di rendere competitivi i porti rispetto a quelli dell' Europa settentrionale e di mostrare forte attenzione governativa sull' intera portualità italiana non è stata accettata dall' Ue al punto che la vicenda legata alla fiscalità delle Autorità portuali ormai ha superato i limiti di una comprensione del Diritto. Il ricorso contro il procedimento d' infrazione aperto dall' Ue ormai è decisivo per il futuro dei porti italiani che non possono essere considerati 'enti economici' dalla Commissione europea. I sindacati. 'Il ruolo che attualmente esercitano le AdSP è pubblico con ordinamento speciale e non economico' - affermano i sindacati Filt Cgil, Fit Cisl e Uil Trasporti - e questo lo definisce ampiamente la legge84/94 che regola il mercato delle operazioni portuali. 'Un ruolo pubblico che è quello di amministrare le aree demaniali e di promuovere gli scali italiani, cioè svolgere un servizio d' interesse generale e non discorsivo della legge del mercato', ricordano i sindacati. Per le Organizzazioni sindacali, il modello delle AdSP italiane va difeso e il ricorso è un punto di partenza dell' azione politica che l' intero cluster portuale deve compiere a sostegno delle evidenti differenze tra le nostre Autorità portuali e quelle degli altri paesi europei. Ancip. L' Associazione, Nazionale Compagnie Imprese Portuali esprime apprezzamento per la posizione presa dal Governo italiano. 'La nostra associazione - si legge in una nota stampa - si sempre battuta in difesa della pubblicità dei porti italiani, perché li consideriamo l' asset strategico più importante della nostra Nazione.'. 'Il Governo ha correttamente ritenuto di difendere il modello italiano di gestione dei porti che si basa sullo Stato come regolatore e che tutela il demanio e l' interesse nazionale. Un modello che Assoportri ha sempre sostenuto - dichiara l' Associazione dei porti italiani- e concorda nell' azione di procedere con i ricorsi cd 'ad adiuvandum', sia da parte di ogni singola AdSP e sia dalla stessa Associazione Assoportri.'. Finalmente una posizione unitaria dei porti italiani!



## Assoporti plaude alla decisione del governo di presentare ricorso alla Corte di Giustizia UE sulla tassazione dei porti

L'azione sarà sostenuta da ricorsi ad adiuvandum da parte dell'associazione e delle **AdSP**. L'Associazione dei Porti Italiani (**Assoporti**) sostiene la scelta del governo di presentare ricorso alla Corte di Giustizia Europea contro la decisione della Commissione Europea di imporre alle autorità italiane di rimuovere l'esenzione dalla tassazione sulle imprese di cui beneficiano le Autorità di Sistema Portuale nazionali (del 4 dicembre 2020). L'assemblea di **Assoporti**, riunitasi ieri in video conferenza, ha rilevato che il governo ha correttamente ritenuto di difendere il modello italiano di gestione dei porti che si basa sullo Stato come regolatore e che tutela il demanio e l'interesse nazionale, modello che **Assoporti** ha sempre sostenuto. Per rafforzare l'azione della comunità portuale a sostegno della ministra alle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, che ha preannunciato il ricorso, l'assemblea dell'associazione ha deciso di procedere con i ricorsi cosiddetti ad adiuvandum, sia da parte di ogni singola Autorità Portuale che dalla stessa **Assoporti**, nelle modalità che saranno concordate con gli uffici del Ministero nei prossimi giorni. «L'associazione - ha spiegato il presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi - ha condiviso la decisione della ministra e dei suoi uffici di ricorrere alla Corte di Giustizia, e abbiamo definito le modalità di sostegno concreto di questa iniziativa. Era doveroso discuterne internamente per giungere ad una posizione unitaria dei porti italiani a supporto dell'azione della ministra».

**informARE**  
Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto

12 gennaio 2021

**Assoporti plaude alla decisione del governo di presentare ricorso alla Corte di Giustizia UE sulla tassazione dei porti**

L'azione sarà sostenuta da ricorsi ad adiuvandum da parte dell'associazione e delle AdSP.

L'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti) sostiene la scelta del governo di presentare ricorso alla Corte di Giustizia Europea contro la decisione della Commissione Europea di imporre alle autorità italiane di rimuovere l'esenzione dalla tassazione sulle imprese di cui beneficiano le Autorità di Sistema Portuale nazionali (del 4 dicembre 2020).

L'assemblea di Assoporti, riunitasi ieri in video conferenza, ha rilevato che il governo ha correttamente ritenuto di difendere il modello italiano di gestione dei porti che si basa sullo Stato come regolatore e che tutela il demanio e l'interesse nazionale, modello che Assoporti ha sempre sostenuto.

Per rafforzare l'azione della comunità portuale a sostegno della ministra alle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, che ha preannunciato il ricorso, l'assemblea dell'associazione ha deciso di procedere con i ricorsi cosiddetti ad adiuvandum, sia da parte di ogni singola Autorità Portuale che dalla stessa Assoporti, nelle modalità che saranno concordate con gli uffici del Ministero nei prossimi giorni.

«L'associazione - ha spiegato il presidente di Assoporti, Daniele Rossi - ha condiviso la decisione della ministra e dei suoi uffici di ricorrere alla Corte di Giustizia, e abbiamo definito le modalità di sostegno concreto di questa iniziativa. Era doveroso discuterne internamente per giungere ad una posizione unitaria dei porti italiani a supporto dell'azione della ministra».

Levy: le notizie in formato Acrobat Reader. Iscriviti al servizio gratuito.

Cerca il tuo allegato	Data di arrivo	Data di partenza	
Destinatario	[12] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ]	[12] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ]	Cerca
Altri destinatari	[2021] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ]	[2021] [ ] [ ] [ ] [ ] [ ]	

Indice • Prima pagina • Indire notizie

informARE - Piazza Matteotti 113 - 10123 Genova - ITALIA  
tel: 010.2462112 fax: 010.210798 email

## Assoporti sostiene ricorso Ministra De Micheli su tassazione porti

*Assoporti, associazione rappresentativa del settore portuale italiano, ha deciso di sostenere il ricorso presentato dalla Ministra Paola De Micheli alla Corte di Giustizia Europea contro il regime di*

12 gennaio 2021 - 09.33 (Teleborsa) - **Assoporti**, associazione rappresentativa del settore portuale italiano, ha deciso di sostenere il ricorso presentato dalla Ministra Paola De Micheli alla Corte di Giustizia Europea contro il regime di tassazione dei porti. Lo annuncia l'associazione al termine dell'assemblea convocata in videoconferenza per discutere dell'argomento. "Il Governo ha correttamente ritenuto di difendere il modello italiano di gestione dei porti che si basa sullo Stato come regolatore e che tutela il demanio e l'interesse nazionale", spiega **Assoporti**, aggiungendo che "per rafforzare" l'iniziativa della Ministra si è deciso di procedere con ricorsi "ad adiuvandum" promossi da ogni singola Autorità Portuale e dalla stessa **Assoporti**. "L'Associazione ha condiviso la decisione della Ministra e dei suoi uffici di ricorrere alla Corte di Giustizia, e abbiamo definito le modalità di sostegno concreto di questa iniziativa. Era doveroso discuterne internamente per giungere ad una posizione unitaria dei porti italiani a supporto dell'azione della Ministra", ha commentato il Presidente di **Assoporti** Daniele Rossi a margine dell'assemblea.

The screenshot shows a news article on the website 'Economia Finanza'. The main headline reads 'Assoporti sostiene ricorso Ministra De Micheli su tassazione porti'. Below the headline is a photograph of a port with several large cargo ships docked at a pier. The article text is partially visible, starting with '(Teleborsa) - Assoporti, associazione rappresentativa del settore portuale italiano, ha deciso di sostenere il ricorso presentato dalla Ministra Paola De Micheli alla Corte di Giustizia Europea contro il regime di tassazione dei porti. Lo annuncia l'Associazione al termine dell'assemblea convocata in videoconferenza per discutere dell'argomento.' The text continues with a quote from the association's president, Daniele Rossi, stating that the government has correctly defended the Italian port management model and that the association will support the minister's initiative through 'ad adiuvandum' actions.

**No alle tasse sui porti!**

Redazione

ROMA Tutto il cluster portuale appoggia la decisione della ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli di ricorrere alla Corte di giustizia europea a proposito delle tasse sui porti italiani. Lo fa anche l'assemblea di **Assoport** riunita in video conferenza: Il Governo ha correttamente ritenuto di difendere il modello italiano di gestione dei porti che si basa sullo Stato come regolatore e che tutela il demanio e l'interesse nazionale scrivono in una nota. Un modello che **Assoport** ha sempre sostenuto. Come azione che possa rafforzare l'azione della comunità portuale a sostegno della Ministra, è stato deciso di procedere con i ricorsi cosiddetti ad adiuvandum, sia da parte di ogni singola Autorità portuale, che dalla stessa **Assoport**, nelle modalità che saranno concordate con gli uffici del Ministero nei prossimi giorni. L'associazione ha condiviso la decisione della Ministra e dei suoi uffici di ricorrere alla Corte di giustizia, e abbiamo definito le modalità di sostegno concreto di questa iniziativa ha commentato il presidente **Assoport** Daniele Rossi, che ha aggiunto: Era doveroso discuterne internamente per giungere ad una posizione unitaria dei porti italiani a supporto dell'azione della Ministra.



### Assoporti: unanime il coro del "no" alle tasse sui porti

GAM EDITORI

12 gennaio 2021 - L'Assemblea di **Assoporti** si è riunita ieri in video conferenza per discutere del ricorso alla Corte di Giustizia Europea preannunciato dalla Ministra De Micheli relativamente alla tassazione dei porti. Il Governo ha correttamente ritenuto di difendere il modello italiano di gestione dei porti che si basa sullo Stato come regolatore e che tutela il demanio e l'interesse nazionale. Un modello che **Assoporti** ha sempre sostenuto. Per rafforzare l'azione della comunità portuale a sostegno della Ministra, è stato deciso di procedere con i ricorsi cosiddetti ad adiuvandum, sia da parte di ogni singola Autorità Portuale, che dalla stessa **Assoporti**, nelle modalità che saranno concordate con gli uffici del Ministero nei prossimi giorni. A margine dell'assemblea, il Presidente di **Assoporti** Daniele Rossi ha commentato, "L'Associazione ha condiviso la decisione della Ministra e dei suoi uffici di ricorrere alla Corte di Giustizia, e abbiamo definito le modalità di sostegno concreto di questa iniziativa. Era doveroso discuterne internamente per giungere ad una posizione unitaria dei porti italiani a supporto dell'azione della Ministra. "



Economia Trasporti

**Assoporti sostiene ricorso Ministra De Micheli su tassazione porti**

(Teleborsa) - **Assoporti**, associazione rappresentativa del settore portuale italiano, ha deciso di sostenere il ricorso presentato dalla Ministra Paola De Micheli alla Corte di Giustizia Europea contro il regime di tassazione dei porti. Lo annuncia l'associazione al termine dell'assemblea convocata in videoconferenza per dibattere dell'argomento. "Il Governo ha correttamente ritenuto di difendere il modello italiano di gestione dei porti che si basa sullo Stato come regolatore e che tutela il demanio e l'interesse nazionale", spiega **Assoporti**, aggiungendo che "per rafforzare" l'iniziativa della Ministra si è deciso di procedere con ricorsi "ad adiuvandum" promossi da ogni singola Autorità Portuale e dalla stessa **Assoporti**. "L'Associazione ha condiviso la decisione della Ministra e dei suoi uffici di ricorrere alla Corte di Giustizia, e abbiamo definito le modalità di sostegno concreto di questa iniziativa. Era doveroso discuterne internamente per giungere ad una posizione unitaria dei porti italiani a supporto dell'azione della Ministra", ha commentato il Presidente di **Assoporti** Daniele Rossi a margine dell'assemblea.



**Tasse e governance**

GENOVA La tassazione sui porti e la governance italiana sulla portualità: due temi scottanti, che Assiterminal ha deciso di affrontare, con una tavola rotonda su web in programma per domani, giovedì 14 febbraio. Con il supporto di Clickutility Team, il webinar si terrà dalle 11 con la partecipazione dei principali rappresentanti del mondo della logistica marittima e portuale: Luca Becce, introdurrà la discussione con i professori Francesco Munari, Stefano Zunarelli e Francesco Parola, insieme all'avvocato Davide Maresca. Parteciperanno Daniele Rossi (presidente **Assoport**) Mario Mattioli (presidente Confitarma) Gian Enzo Duci (vicepresidente Confrasperto) Umberto Masucci (presidente Propeller Club), Marco Conforti (vicepresidente Confetra) e i parlamentari Raffaella Paita, Davide Gariglio ed Edoardo Rixi. Modererà Vito De Ceglia. Tema di fondo direttamente collegato a tassazione e governance è: senza chiarezza e progettualità industriale, quale sistema? È evidente che il dibattito previsto nel webinar non potrà che evidenziare alcune delle maggiori criticità oggi nel sistema Italia: tutte incentrate sulla mancanza di norme chiare e inconfutabili. Ma a questa mancanza di chiarezza, che ormai risulta da un eccesso di legislazione senza il necessario coordinamento, si aggiungono da tempo le incertezze le contraddizioni di Bruxelles, che si trascinano spesso per anni generando non solo contenziosi ma anche dubbi interpretativi e (a volte) scappatoie. Che non sono certo un rimedio: ma diventano quasi una necessità se si vuol far marciare la macchina del sistema economico globale.



## I 388 milioni per il porto di Trieste diventano un omaggio alla Merkel

*Amburgo si prende la piattaforma logistica mentre arrivano i soldi del Recovery plan*

alessandro da roldDalla Cina alla Germania il passo è breve. Accade così che il porto di Trieste, tra i più strategici in Italia e in Europa per movimentazione di rinfuse liquide (ovvero petrolio), sia passato dal finire nelle mani di Pechino a quelle dei tedeschi. Dalla padella alla brace, ironizzano gli esperti. Tra gli addetti ai lavori si spiega che agli Stati Uniti non avrebbero apprezzato l'influenza cinese su un porto così fondamentale per lo stoccaggio di greggio. Lo scalo ha una posizione geografica che permette di essere un punto di snodo dell'oleodotto Transalpino (Tal) che approvvigiona il 40% del fabbisogno di petrolio dell'intera Germania, il 90% dell'Austria e il 50% della Repubblica Ceca. Negli ultimi mesi è stata perfezionata quella che i grandi quotidiani italiani hanno definito la «germanizzazione» del porto. E pochi giorni fa - guarda caso in concomitanza con i lavori sul Recovery plan da parte del governo Conte - la Hamburger hafen und logistik ag (Hhla) - che gestisce il porto di Amburgo - ha preso la maggioranza della nuova piattaforma logistica Trieste (Plt). L'idea è che grazie al nuovo terminal ci sarà una maggiore connessione tra Nord Europa e Mediterraneo, tra Mare Adriatico e Mare del Nord, tra Trieste e la Germania. L'infrastruttura è stata rinominata Hhha plt Italy e diventerà operativa a febbraio. Il condizionale è d'obbligo. Sia perché i tedeschi non fanno prigionieri (e sono molto attenti soprattutto alle loro di infrastrutture), sia perché non sono ancora chiare le clausole contenute nella scalata. Non solo. È la concomitanza dell'operazione con i soldi in arrivo a Trieste dal Recovery plan a creare malumori. È previsto uno stanziamento di 388 milioni di euro che, secondo diversi analisti del settore, potrebbero rappresentare un vero e proprio regalo alla Germania di Angela Merkel. Altri 500 saranno destinati al porto di Genova. Trieste è l'unico porto italiano tra i primi dieci in Europa per la movimentazione di petrolio, ma resta fuori dalla classifica dei primi 20 in assoluto a livello europeo. Il nostro sistema fa fatica proprio per mancanza di infrastrutture, tanto che si calcola che il primo porto italiano sia capace di movimentare sette volte meno del primo porto in Europa. Sulla distribuzione dei fondi europei è stata decisiva la stessa autorità portuale di Trieste, ovvero Zeno D'Agostino, anche perché il manager vicino a Romano Prodi ha diversi incarichi nella pubblica amministrazione. D'Agostino infatti è anche presidente di Ram (Rete autostrade mediterranee spa), società pubblica del ministero dei Trasporti di Paola De Micheli impegnata nelle catene logistiche per camion e semirimorchi via mare. Da luglio è anche a capo di Uirnet, società pubblica nata nel 2005 e controllata dal Mit per la realizzazione e la gestione della piattaforma logistica nazionale digitale. Proprio in quanto presidente di Uirnet ha potuto partecipare alla cabina di regia insieme con il governo Conte. D'Agostino è anche vicepresidente dell'European sea ports organisation (Espo). A pagina 113 del documento del Piano nazionale resistenza e resilienza si parla proprio dello «sviluppo del porto di Trieste» e si legge che «è prevista la realizzazione del progetto Adriagateway di potenziamento complessivo del sistema logistico del porto di Trieste sia con riferimento alla parte terminalistica che a quella dei collegamenti ferroviari». Ma quali saranno le strategie dei tedeschi? Va ricordato che secondo il direttore generale delle Dogane, Marcello Minenna, il 70% dell'export italiano è ormai in mano a operatori logistici stranieri.





## Il Piccolo

Trieste

muggia

### Box dei pescatori al molo Colombo Lievitano i canoni e scoppia la protesta

Il portavoce Vascon: «Da 354 a 2.500 euro. Una mazzata» L' Autorità portuale: «Non decidiamo noi, è la nuova legge»

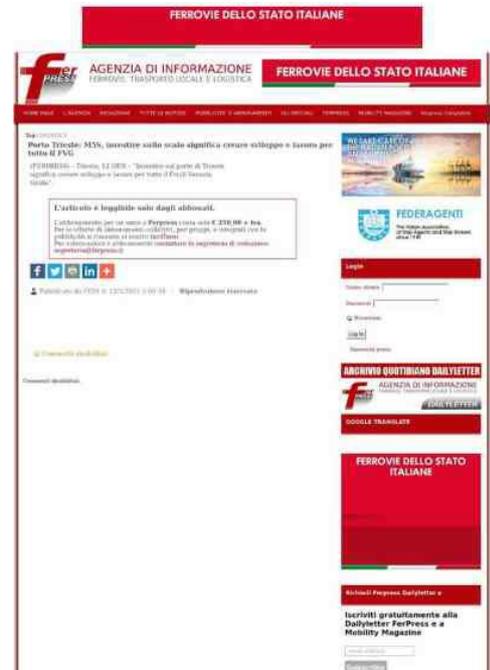
LUIGI PUTIGNANO

muggia Da 354,01 euro a quasi 2.500. Questa è la sorpresa che alcuni pescatori di Muggia e la cooperativa di pescatori "Muja", si sono visti recapitare, sotto forma di canone di concessione annuale, nei giorni scorsi dal "padrone di casa" l' **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale**, per i 7 box di 24 metri quadrati presenti nel fabbricato posto poco oltre la radice del molo Cristoforo Colombo. Box che servono ai pescatori come ricovero delle attrezzature di lavoro, e che da sempre contraddistinguono il mandracchio della cittadina rivierasca. Inutile dire che tutti i titolari delle concessioni hanno interpretato come «una mazzata finale a un settore, quello ittico locale, che sta risentendo davvero pesantemente della crisi causata dalla pandemia». Uno di loro, Fabio Vascon, titolare di una delle concessioni, una sorta di portavoce dei colleghi, ci ha raccontato la vicenda: «Siamo in sei-sette barche tra pescatori e allevatori di "pedoci". Io sono titolare di una concessione quadriennale rinnovata che scade il 31 dicembre di quest' anno. Ora, improvvisamente ci dicono che non bastano più i quasi 400 euro pagati annualmente finora ma che dal 1 gennaio servono 2.500 euro. Un aumento ingiustificato che per noi rappresenta una mazzata terribile, soprattutto in momenti come questo, con i ristoranti, tra i nostri principali clienti, che lavorano a singhiozzo. Già è risaputo che il settore della pesca è in difficoltà a non finire ultimamente, ma con questo regalino di inizio anno ci affossano». Il rischio, oltre a mettere in difficoltà queste ditte individuali e le loro famiglie, è che i box, lasciati dagli attuali occupanti, che si occupano della manutenzione ordinaria degli spazi, in attesa di capirne la sorte, diventino preda del degrado. Da **Autorità portuale** a Trieste fanno sapere che «la scelta di alzare i canoni concessori non dipende da noi, ma da una legge entrata in vigore lo scorso 1° gennaio e che riguarda tutte le **autorità portuali** del Paese, e che non possiamo violare». Ed è proprio così. La legge a cui fanno riferimento in via Von Bruck è entrata in vigore il primo gennaio di quest' anno e deriva dall' articolo 100 del "Decreto Agosto": ha introdotto la novità per le concessioni del demanio marittimo, lacuale e fluviale. Sono oltre 21 mila (su un totale di circa 30 mila) in tutta Italia le concessioni il cui canone risulta inferiore alla soglia individuata dal decreto stesso in 2.500 euro. E che, nelle intenzioni, dovrebbe assicurare un maggior gettito per 39 milioni annui. Ma per ora, il risultato ottenuto è la disperazione dei piccoli e piccolissimi che vivono di **mare** e di pesca. -© RIPRODUZIONE RISERVATA.



**Porto Trieste: M5S, investire sullo scalo significa creare sviluppo e lavoro per tutto il FVG**

(FERPRESS) **Trieste**, 12 GEN Investire sul **porto** di Trieste significa creare sviluppo e lavoro per tutto il Friuli Venezia Giulia. Lo ribadiscono in una nota i consiglieri regionali del Movimento 5 Stelle, replicando alle polemiche seguite alle parole del ministro per lo Sviluppo Economico, Stefano Patuanelli, sull'irsor relative al Recovery Fund. Quello triestino non è uno scalo di interesse soltanto cittadino, ma costituisce un volano di sviluppo regionale nazionale. Il ministro aggiungono gli esponenti pentastellati non ha mai sostenuto che debbano essere questi gli unici investimenti per il Fvg: ridurre le dichiarazioni di Patuanelli agli interventi a favore del **porto** a una mera battaglia di campanile, costituisce un dibattito di basso profilo politico. L'utilizzo delle risorse del Recovery Fund deve avere una strategia di fondo di respiro regionale. Invece di polemiche sterili, servono investimenti strategici e lungimiranti conclude la nota del M5S mentre abbiamo visto, tra le priorità, opere pensate da oltre quarant'anni che distruggerebbero buona parte del territorio, senza apportare sensibili benefici e reale sviluppo.



C'è solo «l'ultimo miglio»

## Ma scoppia il caso del Porto di Venezia Nel piano Genova e Trieste la superano

Francesco Bottazzo

VENEZIA C'è la nuova diga foranea per consentire la navigazione a doppio senso e un bacino di evoluzione per le grandi navi operanti nel porto. Di Genova. E c'è il progetto Adriagateway per lo sviluppo del terminal e i collegamenti retroportuali. A Trieste. Del resto lo dice chiaramente il Recovery Plan in approvazione nella notte: i due scali «rappresentano snodi strategici per l'Italia e per l'Europa nei traffici da e per il vicino medio-estremo Oriente». Venezia? Briciole e poco altro. «Serve un'unità di intenti che in queste settimane non c'è stata, per mettere al centro del piano Venezia - interviene il sottosegretario all'Economia Pier Paolo Baretta, che è anche consigliere comunale -. E necessario capire il piano presentato dalla Regione che è il vero interlocutore del governo». Fatto sta che ad esempio, del terminal off shore, proposto anche dallo stesso Baretta durante la sua campagna elettorale in laguna, non c'è traccia. Per il porto veneziano si parla genericamente di interventi all'«ultimo miglio ferroviario e stradale» (al pari di Ancona, Civitavecchia, Napoli e Salerno), «resilienza infrastrutture e cambiamenti climatici (come gli scali di Palermo, Salerno, Manfredonia, Catania), «aumento della capacità portuale» (assieme a Ravenna, Cagliari, La Spezia, Napoli e Trapani). Oltre al progetto di «cold ironing» (elettrificazione delle banchine) che accomuna tutti gli scali per aumentare la sostenibilità ambientale. E' evidente la disparità con gli altri scali maggiori, e l'ormai «guerra» con lo scalo di Trieste miseramente persa. «Sono addolorata, è una strada in salita», dice il commissario del Porto di Venezia Cinzia Zincone. Del resto sia Genova che Trieste negli ultimi anni hanno lavorato per aumentare la propria capacità e accessibilità richiamando anche investimenti internazionali, cosa che invece lo scalo lagunare non è riuscito a fare. Ci aveva provato Paolo Costa, negli anni della sua presidenza, fino ad arrivare alla firma del contratto che assegnava la progettazione definitiva del terminal offshore (bando da 4 milioni) al raggruppamento di imprese italo-cinese 4C3, costituito dalle società 3Ti Progetti Italia ed E-Ambiente, guidato dal quinto general contractor mondiale China Cccg. Era il febbraio di quattro anni fa, nel frattempo è cambiato presidente (Pino Musolino passato il mese scorso a Civitavecchia e sostituito da Zincone) che ha ritenuto di non continuare con il progetto della piattaforma a otto miglia al largo dal Lido di Venezia in grado di ricevere le mega navi portacontainer da 400 metri, ipotizzando invece un terminal più vicino e più piccolo. Il risultato è che progetti, veri, da inserire nel Recovery plan, ancora non ce ne sono anche se ad agosto il Provveditore alle opere pubbliche del Triveneto (la stessa Zincone) aveva proposto al ministero delle Infrastrutture proprio l'off shore e il progetto di conclusione dei marginamenti di Porto Marghera. E questo - spiegano da Palazzo Chigi - è uno degli aspetti che ha tenuto ai margini Venezia, considerando che le risorse devono essere impegnate entro il 2023 e rendicontate entro il 2026. E dire che il sindaco Brugnarò lo va dicendo da quando è stato rieletto: «Ci sono 200 miliardi di Recovery Fund, Venezia deve avere la sua parte. Qui sono venuti tanti ministri, hanno fatto delle promesse ai veneziani, adesso devono mantenerle». Qualche possibilità ancora c'è, il piano infatti non è arrivato a un dettaglio tale da scrivere le parole fine sulle speranze lagunari, ma è chiaro che Comune, Regione, parlamentari e rappresentanti del governo veneziani devono mettere da parte polemiche e scontri e remare tutti dalla stessa parte. Sullo sfondo c'è il piano per spostare le grandi navi da San Marco.





## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

salvaguardia e polemiche

### Maree, Spitz vuole cambiare le Previsioni Nuovo tavolo tecnico, senza Ispra e Cnr

La lettera inviata a Comune e Provveditorato. Il Centro maree diventa un "fornitore", come il Consorzio in liquidazione

ALBERTO VITUCCI

Il commissario del Mose vuole cambiare l'organizzazione delle previsioni sulla marea. E istituire un nuovo «Tavolo tecnico» tra il Centro maree del Comune e la Sala Operativa Decisionale del Consorzio Venezia Nuova in liquidazione. Sarà stato il grave errore dell'8 dicembre, con le paratoie lasciate sul fondo proprio il giorno dell'acqua più alta dell'anno, 138 centimetri. Oppure la volontà di riorganizzare i servizi in vista dell'avvio dell'**Autorità** per la laguna. Fatto sta che negli ultimi giorni dell'anno la commissaria Sblocca cantieri del Mose Elisabetta Spitz ha inviato al Comune e al Provveditorato alle Opere pubbliche una bozza di un protocollo di 'Intesa per riformare il sistema delle previsioni. I «fornitori», secondo Spitz, sono il Centro Maree e la Sala Operativa. Vengono ignorati Ispra e il Cnr. Che fanno parte dell'attuale Tavolo, istituito il 23 ottobre del 2018. Viene ipotizzata una nuova modalità operativa di decisioni. Tra Commissario, Comune, Provveditorato, **Autorità portuale**, Capitaneria. Il testo è adesso all'esame degli enti. E ha destato non poche perplessità. «È sicuramente necessario aggiornare le strumentazioni, in una fase dove le previsioni del tempo e dei venti e dunque delle maree risultano sempre più difficili», dicono i tecnici. Ma forse non è necessario togliere al Comune una funzione che mantiene da quasi quarant'anni. Il Centro maree venne infatti fondato negli anni Ottanta dall'ingegner Sergio Vazzoler, allora assessore ai Servizi pubblici, e da Paolo Canestrelli. Oggi è diretto da Alvisè Papa. E le previsioni sono sempre più affidabili, anche se a volte soggette ai capricci dei venti e dei cambiamenti climatici. La Sala Operativa è invece creatura nata da qualche mese fa, per decidere sull'azionabilità del Mose e il sollevamento delle paratoie. Due centri che non possono essere messi sullo stesso piano, dicono gli esperti. Già qualche anno fa, ai tempi di Mazzacurati, il Consorzio aveva proposto di unificare le previsioni portando il nuovo Centro all'Arsenale. Ma non se ne era fatto nulla. E si era preferito lasciare le previsioni al Comune, ente territoriale che risponde ai cittadini e aziona i sistemi di allertamento. Ma adesso c'è il Mose. E per decidere quando azionarlo bisogna attendere le previsioni. L'8 dicembre, nonostante il Tavolo tecnico avesse avvisato di una marea tra 125 e 135 centimetri, il Mose non era stato messo in funzione dalla Sala Operativa e dal commissario. Polemiche e proteste. Adesso arriva la proposta di cambiare radicalmente l'organizzazione delle previsioni. Il Mose è ancora in fase di prove. Sarà concluso soltanto il 31 dicembre. E sull'esito delle sperimentazioni adesso sono in tanti a chiedere la pubblicazione dei dati registrati durante le aperture, anche differenziate, nel mese di dicembre. Per studiare oltre alla sua efficacia e al funzionamento, anche gli effetti che ha avuto sulla laguna. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



# Shipping Italy

Venezia

## Calo del -11% per il traffico container al porto di Venezia nell'anno passato

Nell'esercizio appena concluso il porto di Marghera ha movimentato complessivamente circa 529.000 Teu, un traffico di container in calo quasi del -11% rispetto all'esercizio precedente. Secondo quanto reso noto a SHIPPING ITALY dai terminal operator attivi nello scalo, il Terminal Intermodale Venezia (partecipato da Msc) ha imbarcato e sbarcato circa 274.000 Teu nel 2020, mentre un anno prima erano stati 283.000 circa i Teu movimentati. Volumi dunque sostanzialmente stabili. Per il Vecon Psa Venice l'anno appena trascorso si è chiuso con circa 255.000 Teu, contro i 310.000 del 2019. Il calo complessivo è del -17% circa, superiore ad altri terminal concorrenti dell'Adriatico, e questo risultato è dovuto sia alla cancellazione del servizio diretto con l'Estremo Oriente per via dei limitati pescaggi, sia alla progressiva riduzione di capacità messa in atto dalle compagnie di navigazione che ha impedito una ripresa più significativa nel secondo semestre. In particolare è mancata una forte ripresa dell'export che rappresenta un fattore trainante per i traffici containerizzati che passano per il porto di Venezia.



**Venezia, l'acqua alta e le navi**

Dal dottor Francesco Valentini riceviamo: Signor direttore, seguo grazie a un amico abbonato il vostro giornale ed ho letto a più riprese che vi siete occupati anche del M.O.S.E., con la sua lunghissima genesi, i suoi scandali e di recente anche la sua entrata in funzione. Che ha generato indubbiamente il vantaggio di evitare distruttive acque alte in Venezia, malgrado i tanti profeti scettici sui suoi risultati; ma che sta anche generando un vespaio di nuove polemiche riguardo alle limitazioni del traffico navale, specie per le crociere. Io mi trovo al centro di un dibattito interiore: Venezia è un gioiello di cultura anche architettonica e le acque alte hanno sempre più danneggiato monumenti unici come la basilica di San Marco e il Palazzo Ducale; però è anche vero che Venezia è una città tenuta in vita dal turismo e impedire alle navi da crociera di entrarvi è un tagliarsi le fonti economiche principali. Trasferire tutto a Marghera? È quanto sosteneva l'ex presidente del porto, scatenandosi addosso quello che sapete. E allora? \* Come sempre accade, soluzioni drastiche come il Mose comportano anche ricadute non sempre facilmente accettabili. Ma bisogna anche riconoscere, caro dottore, che questo mostruoso impianto costato decenni di polemiche, di fondi internazionali e di baruffe chioggiotte, sta funzionando. Considerato che secondo gli esperti in climatologia ci saranno nei prossimi decenni ulteriori aumenti del livello del mare, c'è solo da augurarsi che possa funzionare bene anche in futuro: il che dipenderà anche e specialmente dalla manutenzione, che come sappiamo non è né semplice né economica. È vero che l'ingresso delle navi da crociera davanti a piazza san Marco è uno spettacolo di incredibile richiamo per i turisti, sufficiente da solo per riempire quando operano le stesse navi. Ma le soluzioni di compromesso sono state studiate e sono, appunto, compromessi. La nostra speranza, che ci auguriamo lei condivida, è che si trovi davvero un sistema definitivo che non uccida il turismo, ma specialmente che non affoghi Venezia.



## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

### Genova, i dubbi dei terminalisti sulla diga 'Dobbiamo valutare bene tutti i progetti'<sup>a</sup>

FRANCESCO MARGIOCCO

Nella quartultima pagina del dossier sulla nuova diga, c'è una frase che non piace a Ignazio Messina. «La fase b dell' intervento... potrà diventare operativa solo se verranno stabiliti nuovi vincoli aeroportuali». «Non so quando la vedremo, questa fase b», commenta l' amministratore delegato dell' omonima compagnia di famiglia. Il dossier è alla base del dibattito pubblico, in corso, sulla nuova diga, l' infrastruttura a che dovrebbe fare aumentare i traffici del 150%. Un' opera da 1,3 miliardi che consentirà l' accesso delle portacontainer di ultima generazione. Prima, però, di far passare le navi, e di costruire la diga, bisognerà rivedere i vincoli aeroportuali. Il porto confina con l' aeroporto dove gli aerei, per atterrare e decollare, dispongono di una zona di sicurezza o cono aereo. Per fare spazio alle mega-navi, l' Enac, l' Ente nazionale per l' aviazione civile, dovrà modificare il cono. «Abbiamo chiesto chiarimenti. Ci hanno spiegato che l' Enac sarà interpellato presto. Mi aspettavo di più. Temo che la risposta avrà tempi lunghi». I Messina hanno l' approdo delle loro navi accanto all' aeroporto, in piena zona b, di fronte all' accesso portuale di ponente, dove il transito è limitato alle navi di media dimensione. Due dei tre progetti presentati per la nuova diga puntano sull' ampliamento del solo accesso di levante. «Le grandi navi devono poter entrare da entrambe le parti. La costruzione della diga è l' occasione per ampliare, a parità di costi, anche l' accesso a ponente». Messina lo ha detto ieri, durante una riunione tecnica del dibattito pubblico, che si è svolta però in forma privata, senza giornalisti. All' incontro organizzato, su mandato dell' Autorità portuale, dalla società di consulenza Avventura urbana, c' erano una cinquantina di operatori del porto. «La nuova diga deve consentire più vie di entrata e uscita alle grandi navi. Concentrare tutto a levante è limitativo. L' ho detto agli organizzatori del dibattito e ai progettisti», riferisce il presidente della sezione terminalisti di Confindustria Genova, Giuseppe Costa. «Ho anche detto che la costruzione della diga dovrebbe essere l' occasione per fare un progetto su tutto il porto, non solo sui traffici di container. Mi è stato risposto che questo è il compito del Piano regolatore portuale». L' invito a considerare il porto nel suo insieme arriva anche da Alberto Amico, presidente e direttore esecutivo del cantiere Amico & Co e da Genova for Yachting, associazione di una cinquantina tra cantieri e fornitori di servizi per yacht. Due le principali osservazioni, così riassunte da Amico: «Consentire una maggiore espansione delle nostre attività industriali», che sono a levante, e «approfittarne per mettere in sicurezza quell' area, molto aperta allo scirocco e alle mareggiate». Secondo il dossier, la diga farà impennare il traffico container, a partire dal 2027, fino al 150%. Durante la prima seduta del dibattito, sabato, è stato detto che questa previsione si basa su «interlocuzioni avute con gli operatori». Secondo Messina più che una previsione è una «scommessa di mercato. Se Genova riuscirà ad attrarre le navi di ultima generazione, e a servire una parte del mercato dell' Europa centro-meridionale, grazie alla nuova diga, al nuovo terminal di Calata Bettolo e al Terzo Valico, potrà ambire a sviluppare quei traffici». --

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## «Diga di Genova, soldi non solo dal Recovery Plan»

*La promessa della ministra De Micheli: «Se servono più di 500 milioni, faremo modo di trovarli»*

GENOVA. Una nuova diga foranea per ampliare il bacino di evoluzione e il canale di transito delle navi nel bacino storico del Porto di Genova, permettendo allo scalo di continuare a rivestire una posizione centrale e dominante nei mercati nazionali ed europei, uniformandosi ai migliori modelli di settore. È stato presentato venerdì il piano di realizzazione della nuova infrastruttura, che sostituendo la precedente diga garantirà una nuova imboccatura portuale e un nuovo spazio di evoluzione per le navi in manovra, permettendo al porto e ai terminalisti di ospitare anche le grandi navi portacontainer e da crociera adeguandosi alle esigenze delle maggiori compagnie di navigazione. Lo studio di fattibilità tecnico-economica dell'opera, illustrato in un dossier divulgativo, contenente tre alternative di progetto con diverse soluzioni e piani di sviluppo della diga, è stato presentato ufficialmente dall'Autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale insieme alle principali istituzioni nazionali e locali coinvolte. Insieme al presidente Paolo Emilio Signorini, c'erano il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, il sindaco di Genova Marco Bucci, l'ammiraglio Nicola

Carlone, direttore marittimo della Liguria e comandante del porto di Genova, Marco Rettighieri, responsabile di attuazione del Programma Straordinario di investimenti urgenti del porto di Genova, Antonio Lizzadro, Project Manager di Technital, e di Andrea Pillon, Coordinatore del Dibattito pubblico sulla realizzazione dell'opera. L'incontro si è concluso con l'intervento, in diretta streaming da Roma, la ministra dei Trasporti, Paola De Micheli. «La diga foranea - ha detto De Micheli - per noi è talmente importante che 500 milioni sono già finanziati e sono l'ipotesi di contributo finanziario che il ministero dà all'**Adsp** nel caso in cui la cifra complessiva dell'operazione si attesti intorno ai 750 milioni di euro. Ma se, alla fine di questo percorso, dovessero avere un risultato positivo altre soluzioni progettuali, e quindi costi superiori, noi abbiamo già gli strumenti amministrativi, atti del ministro, che consentiranno di completare l'eventuale incremento dei costi se il progetto scelto sarà più oneroso. Questo - ha ribadito la ministra - è un investimento strategico, tanto da essere incluso nell'elenco che il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, ha mandato alle Camere, che prevede il commissariamento, e quindi i poteri acceleratori su attività di progettazione, autorizzazione, di gara e poi esecuzione dei lavori. Questa è un'opera di valenza nazionale». La diga ha un costo complessivo che oscilla fra uno e 1,3 miliardi, con il primo lotto funzionale fra i 750 e i 950 milioni: «Vi chiedo - ha detto De Micheli - di non immaginare nemmeno lontanamente che questo ministero possa lasciare qualcosa di intentato per la realizzazione della diga, perché questa è l'opera fondamentale per rendere Genova il porto di riferimento del Paese, e uno dei grandi porti europei e mondiali». Non c'è solo il Recovery Plan, insomma. Inoltre «la Liguria nei prossimi anni sarà beneficiaria del massimo delle risorse che verranno messe a disposizione da tutte le fonti di finanziamento: investiremo in Liguria quasi 20 miliardi fra infrastrutture, mobilità e portualità».



### Porti: B.Costa, diga Genova da fare, ma progetto va studiato

*Terminalista, ragioniamo su apertura a ponente e aree a terra*

(ANSA) - GENOVA, 12 GEN - "La nuova diga è un progetto ambizioso e che va fatto, ma studiando bene la soluzione migliore" commenta Beppe Costa, presidente della sezione terminal operators di Confindustria Genova (e terminalista con la Saar) al termine dell' incontro che oggi, dopo l' avvio venerdì del dibattito pubblico, ha presentato agli operatori le tre ipotesi progettuali con diverse soluzioni e piani di sviluppo per realizzare la nuova diga del porto di Genova, l' opera che consentirà l' ingresso e la manovra delle navi più grandi, portacontainer e da crociera. "Ora bisogna capire quale è la variante migliore: a noi piace molto anche quella che prevede l' entrata da ponente delle navi - spiega, spargliando già le carte visto che l' ipotesi più accreditata finora dalla Capitaneria di porto prevedeva l' ingresso da levante - . Costa meno e evita di far ruotare le navi - spiega -. E poi ricordiamoci anche della parte a terra. Già dal 2001 si parlava di una nuova diga e c' era l' ipotesi di fare un riempimento fino alla diga attuale per ampliare gli spazi". Ancora, Costa sottolinea la necessità di esaminare i progetti anche alla luce della continuità dell' operatività quotidiana dei terminal nel periodo di traghettamento fino all' opera finita, visto che saranno necessari otto anni. I terminalisti genovesi si riuniranno già questa sera per discuterne insieme. (ANSA).



**Nuova diga foranea: il dibattito a Genova**

GENOVA Una nuova diga foranea per ampliare il bacino di evoluzione e il canale di transito delle navi nel bacino storico del Porto di Genova, permettendo allo scalo di continuare a rivestire una posizione centrale e dominante nei mercati nazionali ed europei, uniformandosi ai migliori modelli di settore. È stato presentato così il piano di realizzazione della nuova infrastruttura, che sostituendo la precedente diga garantirà una nuova imboccatura portuale e un nuovo spazio di evoluzione per le navi in manovra, permettendo al porto e ai terminalisti di ospitare anche le grandi imbarcazioni portacontenitori e da crociera adeguandosi alle esigenze delle maggiori compagnie di navigazione. Lo studio di fattibilità tecnico economica dell'opera, illustrato in un dossier divulgativo, contenente tre alternative di progetto con diverse soluzioni e piani di sviluppo della diga, è stato presentato ufficialmente dall'Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale in una conferenza stampa alla presenza delle principali istituzioni nazionali e locali coinvolte. Dalla suggestiva sala del Capitano di Palazzo San Giorgio, sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, sono infatti intervenuti, salutati dal presidente dell'Autorità Paolo Emilio Signorini, il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti e il sindaco di Genova Marco Bucci, seguiti dagli interventi dell'ammiraglio Nicola Carlone, direttore marittimo della Liguria e comandante del Porto di Genova e di Marco Rettighieri, Responsabile di attuazione del Programma Straordinario di investimenti urgenti del Porto di Genova, e dalle relazioni tecniche di Antonio Lizzadro, project manager di Technital SpA e responsabile della progettazione e di Andrea Pillon, coordinatore del Dibattito Pubblico sulla realizzazione dell'opera. L'incontro si è concluso con l'intervento, in diretta streaming da Roma, del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli. La realizzazione della diga è stata considerata, coralmemente, come una assoluta priorità per la competitività del Porto di Genova, centro nevralgico del sistema di trasporti e movimentazioni delle merci in Italia e in Europa. Proprio per la rilevanza nazionale, europea e globale dell'opera, infatti, in osservanza al decreto attuativo del 25 agosto 2018 sul Codice dei contratti pubblici del 2016, l'opera è stata sottoposta alla valutazione e al confronto di un dibattito pubblico, segnando un momento storico per l'utilizzo di questo strumento in Italia, per la prima volta impiegato secondo le disposizioni della nuova legge. Il progetto ha lo scopo di presentare al pubblico il progetto della nuova diga e di raccogliere osservazioni e proposte per consentire al proponente dell'opera, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, di migliorare il dossier e di valutarne la fattibilità. Il percorso è aperto alla Città e a tutti gli stakeholders coinvolti ed è organizzato affinché tutti gli interessati possano ricevere una informazione completa sul progetto, chiedere e ottenere chiarimenti da parte dei progettisti, indicare criticità o temi da approfondire e proporre soluzioni migliorative. Il calendario di incontri di dibattito pubblico già preso il via con l'incontro informativo del 9 gennaio dove sono state illustrate al pubblico le finalità, gli obiettivi, le modalità organizzative e partecipative del dibattito, insieme a una presentazione sintetica del Dossier di progetto. Quello del 9 gennaio è stato il primo di una agenda di 4 appuntamenti pubblici online, aperti come detto alla cittadinanza e ai principali stakeholder coinvolti nella realizzazione del progetto, che si estenderà per tutto il mese di gennaio e per la prima settimana di febbraio.



# L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

## PSA E SECH IN CALO IL COVID PESA SUL 2020

Qualche timido segno positivo nei risultati di fine anno dei due terminal container più importanti del porto di Genova. Psa e Sech hanno totalizzato a dicembre un segno positivo, ma non è bastato per compensare l'anno. A dicembre il terminal di Danesi ha totalizzato 120 mila teu (+0,9% su Novembre), ma l'anno chiude con 1,4 milioni di teu, in calo del 13,5%. Il Sech ha totalizzato 270mila teu (-13%).



## Il mercato dei noli in altalena cerca maggiore equilibrio

*Sul 2021 pesa l'incognita dell'effetto del virus sulle economie mondiali in attesa della ripresa*

ALBERTO GHIARA GENOVA. Noli molto alti, quasi esagerati, nel trasporto di container, depressi in quello di prodotti petroliferi, altalenanti nelle rinfuse secche: il quadro del trasporto marittimo si mostra variegato e soprattutto poco equilibrato, suscitando preoccupazione fra gli operatori. Il traffico di riferimento degli ultimi anni è quello dei container. I noli sono quintuplicati in un anno, nonostante la crisi del Covid. «Trasportare un container da 40 piedi - dice il presidente di Spediporto, Alessandro Pitto - dalla Cina al Mediterraneo costava 2.000 dollari un anno fa. Adesso il nolo è andato alle stelle, fra 8.500 e 10.000 dollari». Il fatto che nel settore circoli più denaro potrebbe essere anche positivo, ma il fenomeno si accompagna a altri fattori negativi e potrebbe avere un impatto anche sulla stessa produzione. «Effettivamente - spiega Pitto - i noli negli anni passati erano eccessivamente bassi. La merce sarebbe stata anche disponibile a pagare qualcosa in più, a fronte di un miglioramento del servizio. Assistiamo invece a un aumento dei noli fortissimo, mentre peggiorano l'affidabilità dei tempi di consegna e della stessa disponibilità di servizi». Inoltre «con noli così alti

dall'Asia importatori e esportatori potrebbero decidere che non è più neanche conveniente il trasporto. Alcuni clienti si chiedono quanto potrà durare un livello di noli così alto». I fattori che hanno inciso sui costi sono la scelta delle compagnie di ridurre drasticamente l'offerta di stiva sul mercato e la forte crescita delle esportazioni dalla Cina verso gli Stati Uniti, in particolare dallo scorso novembre, che hanno provocato una carenza di contenitori disponibili sul mercato, di cui ha risentito anche l'Europa. «Bisognerà vedere - conclude Pitto - quanto potrà durare e se ha senso pagare noli così alti, tenuto conto anche che molta della produzione dal Far East è di poco valore. Se il trasporto incide in maniera significativa rispetto al valore della merce, diventa più conveniente spostare la produzione in paesi più vicini». In esportazione dall'Italia il fenomeno è meno evidente. Un container da 40 piedi in partenza da Genova o la Spezia verso il Far East paga il viaggio fra 1.200 e 1.400 dollari, circa il doppio rispetto ai 5-600 euro di un anno fa. In questo caso l'aumento è stato meno improvviso, con un leggero aumento dopo il primo lockdown e uno più deciso a partire da novembre. «I noli del settore petrolifero non vanno affatto bene», nota invece Ennio Palmesino, broker esperto di rinfuse liquide e docente universitario. A soffrire di più sono i trasporti di prodotti raffinati che risentono della caduta per la crisi dei beni di consumo. «La domanda di greggio per consumi industriali - afferma il broker - ha resistito un po' meglio». Palmesino ricorda come nel 2018 si sia raggiunto il picco nel consumo di greggio nel mondo, superando la soglia record di 100 milioni di barili al giorno. Il 2019 è stato stazionario, nel 2020 si è scesi a 77 milioni. Per quanto riguarda i noli, quelli delle grandi Vlcc, che trasportano soprattutto greggio, sono passati da 45.000 dollari al giorno di media nel 2019 a 25.000 nel 2020; le più piccole product carrier, da 15.000 dollari al giorno nel 2019 a 8.000 nel 2020. «Quest'ultimo dato significa essere sottocosto, visto che la flotta è fatta in gran parte di navi moderne che devono ammortizzare il costo di acquisto e la parità dei conti di gestione si raggiunge a 11.000 dollari». Per il 2021 non è prevista una ripresa. Secondo la multinazionale Bp non si raggiungerà mai più la soglia dei 100 milioni di barili al giorno: con gli effetti del Covid e delle politiche green, rimarrà un record imbattuto per sempre. Un'altra multinazionale, Exxon, pensa che invece ci sarà un ritorno a quei livelli, ma soltanto nel 2022 o il 2023, quando si potrebbe arrivare a 105 milioni di barili. «Un altro studio - dice ancora Palmesino - prevede che si arriverà a 110



milioni di barili prima del 2040, quando ci sarà il definitivo crollo del consumo petrolifero ». Nel 2021, quindi, nessuno prevede che si torni ai 100 milioni di barili.



## L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

---

«Ma visto che la flotta è strutturata per quella produzione, i noli resteranno bassi». Vanno meglio le metaniere per il gas naturale liquefatto, su cui sono in corso investimenti speculativi. Pur essendo navi molto costose, fino a 200 milioni di dollari, c'è chi ne ordina la costruzione pur non avendo un contratto pronto per noleggiarle. «Vuol dire - commenta Palmesino - che c'è molta fiducia in questo combustibile». Nel settore dei liquidi hanno avuto una discreta ripresa i noli del trasporto dei prodotti chimici, già a partire dagli ultimi mesi del 2020, quindi non si è verificata la crisi prevista. Sempre negli ultimi mesi del 2020 è tornato remunerativo il trasporto del gpl, con noli passati da 20 a 30.000 dollari al giorno, come negli anni scorsi. Anche le rinfuse secche hanno vissuto un 2020 difficile, in particolare nella prima parte. In questo momento si sente un po' di ripresa. Una nave di tipo Panamax, che può trasportare sia carbone e minerale ferroso sia cereali, valeva 12.400 dollari nel quarto trimestre 2019, è scesa a poco più di 7.000 nella prima metà del 2020 e adesso è risalita a 12.800. «Nel 2020 - afferma Enrico Paglia, research manager di Banchemo Costa Group - è mancata la tradizionale ripresa dopo il Capodanno cinese, a causa del virus. Quando in estate la pandemia ha rallentato c'è stato un forte incremento dei traffici. Questo, unito alla ripresa economica di Asia e Cina, ha portato a buoni noli nella seconda parte dell'anno. I noli sono discreti anche adesso, ma fare previsioni è difficilissimo, dipende dal virus. Le importazioni cinesi comunque vanno bene e sono cominciate le campagne di vaccinazione, per cui sono ottimista sul fatto che la situazione si normalizzerà e che sarà un 2021 di crescita, anche grazie ai molti stimoli che vengono dati all'economia mondiale». A influire sul mercato delle rinfuse secche sono anche le dinamiche della flotta attiva. «Ci sono poche navi in ordine ai cantieri che devono essere consegnate, per cui la crescita della flotta sarà ridotta. Intanto l'età media delle navi è aumentata perché negli ultimi anni ci sono state poche demolizioni. Con le nuove regole ambientali, ci aspettiamo uno stimolo a aumentare le demolizioni. Se è vero che ci sarà una ripresa della domanda, unito alla riduzione della flotta attiva, ci sarà un effetto sui noli».

# Informare

Genova, Voltri

## Swissterminal gestirà i tre porti fluviali alsaziani di Ottmarsheim, Huningue e Ile Napoléon

Verrà istituita una joint venture con i porti di Le Havre e Marsiglia-Fos La società logistica elvetica Swissterminal opererà la piattaforma multimodale nell' Alsazia meridionale costituita dai tre porti fluviali francesi sul Reno di Ottmarsheim, Huningue-Village-Neuf e Ile Napoléon avendo vinto la gara internazionale indetta per assegnare la gestione degli scali. A tale scopo sarà costituita la nuova società Alsaceterminal, di intera proprietà di Swissterminal, che opererà i tre porti. Inoltre, a supporto di tali attività in Francia, verrà istituita Alsaceteam, una joint venture tra Swissterminal e i porti di Le Havre e Marsiglia-Fos. Alsaceteam acquisirà il 39% della Euro Rhine Ports, la società che è subentrata alla ex società pubblica Ports de Mulhouse-Rhin che faceva capo alla Camera di Commercio del Sud Alsazia Mulhouse e che gestiva i tre inland port. La quota di maggioranza di Euro Rhine Ports è detenuta dal Syndicat Mixte des Ports du Sud-Alsace che è costituito dai partner pubblici Grand-Est region, Mulhouse Alsace Agglomération (M2A), Saint-Louis Agglomération (SLA), Voies Navigables France (VNF) e Chambre de Commerce et d' Industrie (CCI). Attualmente la capacità di traffico containerizzato annuo di questa piattaforma portuale fluviale è pari a circa 200mila teu. Oltre ai collegamenti di navigazione diretti con i porti di Rotterdam e Anversa, il **porto** di Ottmarsheim, che è il più grande dei tre inland port, è collegato direttamente per via ferroviaria con Le Havre e Marsiglia e, attraverso Birsfelden (Svizzera), con il **porto** di **Genova** e con la Cina. Il **porto** di Huningue, attualmente dedicato al traffico di rinfuse, entro il 2025 sarà trasformato in un terminal di transhipment trimodale per il traffico dei container con la Svizzera con l' obiettivo di raggiungere una capacità annua pari ad oltre 100mila teu. Lo scopo è anche di utilizzare il sito di Huningue per rimpiazzare entro il 2029 le attuali strutture terminalistiche per i container della Swissterminal a Basilea-Kleinhueningen che dovranno essere dismesse a seguito di nuovi programmi per queste aree decisi dalle autorità elvetiche. Il **porto** di Ile Napoléon continuerà ad essere utilizzato per i traffici di rinfuse e combustibili. Ricordiamo che lo scorso anno il gruppo terminalista DP World ha acquisito il 44% del capitale di Swissterminal ( del 21 gennaio 2020).



**Leggi la notizia su [Business Actuals Channel](#): incrementi ai servizi portuali.**

Corsa di linea alterata:	Data di arrivo	Data di partenza	Operatore
1) Suda-Ottmarsheim	12 Jan	13 Jan	Operat.
2) Suda-Ottmarsheim	2021	2021	

## Autostrada A7, corsia unica tra Genova Ovest e Bolzaneto dal 18 gennaio

di Silvia Isola martedì 12 gennaio 2021 GENOVA - Una corsia unica tutto il giorno per almeno 40 giorni tra il casello di Genova Ovest e quello di Genova Bolzaneto, a partire dalla notte tra il 18 e il 19 gennaio 2021 verrà attivato un cantiere in A7, dal km 131+900 al km 131+200 in direzione nord. Per l'occasione la società di gestione invita a evitare Genova: "Per il traffico pesante in uscita dal PSA di Voltri e diretto a Nord o direzione Centro o Sud Italia il consiglio - fa sapere Aspi - è di evitare il nodo genovese, e di seguire l'itinerario alternativo percorrendo A26 - A21 - A1". Sono queste le previsioni del nuovo cantiere di Autostrade sulla A7 Genova-Milano che, come anticipato da Primocanale ( LEGGI QUI ) sarebbe dovuto partire già dalla giornata di martedì 12 e che rischierà di paralizzare tutto il nodo genovese e la viabilità cittadina. A farne le spese, come sempre, sono i genovesi e i liguri che si muovono in autostrada per raggiungere il proprio posto di lavoro, ma anche il mondo dell' autotrasporto. La conferma dello slittamento dei lavori alla prossima settimana è arrivata dal comitato operativo viabilità che si è riunito nella mattinata di lunedì in Prefettura a Genova. I lavori riguarderanno la sostituzione di circa 150 - 200 metri di barriere di sicurezza (guard rail) in prossimità della confluenza della A10 est con la A7 nord. Il cantiere interesserà circa 600 metri della carreggiata con chiusura della corsia di sorpasso in un tratto privo di corsia di emergenza e, visto il tipo di lavorazioni che richiedono temperature non troppo rigide, lavorerà prevalentemente nelle ore diurne, su un orario esteso dalle 6 alle 22. Il nodo genovese rischia di andare letteralmente in tilt, basti pensare che è prevista sempre una coda tra uno e due chilometri e che nel tardo pomeriggio, secondo le previsioni, la coda potrebbe arrivare fino ai 12 chilometri interessando quindi non solo l'autostrada ma anche tutto il traffico del centro genovese.

"Noi siamo ormai abituati a convivere con i lavori notturni", spiega Giuseppe Bossa, coordinatore dell' osservatorio autotrasporto a Genova, a Primocanale. "Purtroppo si tratta di uno smantellamento del guardrail su tutto il percorso, a quanto ci hanno detto, per sostituirlo con quello a norma". E le previsioni sono di traffico intenso e code, "ma se sull' unica corsia percorribile si verificassero degli incidenti, non oso immaginare che cosa potrebbe accadere". L' indicazione è tra i 40 e i 50 giorni e non si tratta del periodo delle feste, "in cui già tra il primo di gennaio e l' Epifania abbiamo già dovuto sopportare la riduzione della A10 in una corsia unica, senza che abbiano fatto un bypass all' altezza del casello di Genova Pegli: cosa per noi inspiegabile", ricorda Bossa. Proprio dall' osservatorio dell' autotrasporto è partita una richiesta ossia quella di lottizzare il cantiere a blocchi di un chilometro. In attesa di una risposta nelle prossime ore è previsto un vertice tra autorità portuale, Capitaneria e polizia locale. Un mezzo di soccorso pesante verrà inoltre dedicato in modalità permanente al cantiere, per interventi tempestivi in caso di incidente o di necessità di rimozione di mezzi dalla carreggiata nel tratto. Di seguito le viabilità alternative individuate di concerto con Polizia Stradale e Polizia Municipale. Per il traffico a lunga percorrenza proveniente da Ventimiglia e diretto verso Milano o verso Centro e Sud Italia, si suggerisce di utilizzare l' itinerario alternativo A26, A21, A1. Per il traffico portuale nazionale in uscita sono state individuate le seguenti viabilità alternative: - Varco Derna, proseguirà su Via della Superba per allacciarsi alla A10 a Genova Aeroporto e proseguire su A7 se diretto a Nord, se diretto nelle località intermedie tra Bolzaneto e Ronco Scrivia potrà proseguire per Via Tea Benedetti in viabilità ordinaria e proseguire fino alla stazione di Genova Bolzaneto per il reingresso in A7 nord; - Varco Etiopia, in uscita proseguirà su Via Milano per inversione in Via Pietro Chiesa e prosecuzione su Lungo Mare Cinque per le alternative già citate sopra. Per il traffico pesante in uscita dal PSA di Voltri e diretto a Nord o direzione Centro o Sud Italia il consiglio è di evitare il nodo genovese, e di seguire l' itinerario alternativo

**GENOVA** - Una corsia unica tutto il giorno per almeno 40 giorni tra il casello di Genova Ovest e quello di Genova Bolzaneto, a partire dalla notte tra il 18 e il 19 gennaio 2021 verrà attivato un cantiere in A7, dal km 131+900 al km 131+200 in direzione nord. Per l'occasione la società di gestione invita a evitare Genova: "Per il traffico pesante in uscita dal PSA di Voltri e diretto a Nord o direzione Centro o Sud Italia il consiglio - fa sapere Aspi - è di evitare il nodo genovese, e di seguire l'itinerario alternativo percorrendo A26 - A21 - A1". Sono queste le previsioni del nuovo cantiere di Autostrade sulla A7 Genova-Milano che, come anticipato da Primocanale ( LEGGI QUI ) sarebbe dovuto partire già dalla giornata di martedì 12 e che rischierà di paralizzare tutto il nodo genovese e la viabilità cittadina. A farne le spese, come sempre, sono i genovesi e i liguri che si muovono in autostrada per raggiungere il proprio posto di lavoro, ma anche il mondo dell' autotrasporto.

**La conferma dello slittamento dei lavori alla prossima settimana è arrivata dal comitato operativo viabilità** che si è riunito nella mattinata di lunedì in Prefettura a Genova. I lavori riguarderanno la sostituzione di circa 150 - 200 metri di barriere di sicurezza (guard rail) in prossimità della confluenza della A10 est con la A7 nord. Il cantiere interesserà circa 600 metri della carreggiata con chiusura della corsia di sorpasso in un tratto privo di corsia di emergenza e, visto il tipo di lavorazioni che richiedono temperature non troppo rigide, lavorerà prevalentemente nelle ore diurne, su un orario esteso dalle 6 alle 22. Il nodo genovese rischia di andare letteralmente in tilt, basti pensare che è prevista sempre una coda tra uno e due chilometri e che nel tardo pomeriggio, secondo le previsioni, la coda potrebbe arrivare fino ai 12 chilometri interessando quindi non solo l'autostrada ma anche tutto il traffico del centro genovese.

"Noi siamo ormai abituati a convivere con i lavori notturni", spiega Giuseppe Bossa, coordinatore dell'osservatorio autotrasporto a Genova, a Primocanale. "Purtroppo si tratta di uno smantellamento del guardrail su tutto il percorso, a quanto ci hanno detto, per sostituirlo con quello a norma". E le previsioni sono di traffico intenso e code, "ma se sull' unica corsia percorribile si verificassero degli incidenti, non oso immaginare che cosa potrebbe accadere". L'indicazione è tra i 40 e i 50 giorni e non si tratta del periodo delle feste, "in cui già tra il primo di gennaio e l'Epifania abbiamo già dovuto sopportare la riduzione della A10 in una corsia unica, senza che abbiano fatto un bypass all' altezza del casello di Genova Pegli: cosa per noi inspiegabile", ricorda Bossa. Proprio dall'osservatorio dell'autotrasporto è partita una richiesta ossia quella di lottizzare il cantiere a blocchi di un chilometro. In attesa di una risposta nelle prossime ore è previsto un vertice tra autorità portuale, Capitaneria e polizia locale.

**Un mezzo di soccorso pesante verrà inoltre dedicato in modalità permanente al cantiere**, per interventi tempestivi in caso di incidente o di necessità di rimozione di mezzi dalla carreggiata nel tratto. Di seguito le viabilità alternative individuate di concerto con Polizia Stradale e Polizia Municipale. Per il traffico a lunga percorrenza proveniente da Ventimiglia e diretto verso Milano o verso Centro e Sud Italia, si suggerisce di utilizzare l'itinerario alternativo A26, A21, A1.

Per il traffico portuale nazionale in uscita sono state individuate le seguenti viabilità alternative:

- Varco Derna, proseguirà su Via della Superba per allacciarsi alla A10 a Genova Aeroporto e proseguire su A7 se diretto a Nord, se diretto nelle località intermedie tra Bolzaneto e Ronco Scrivia potrà proseguire per Via Tea Benedetti in viabilità ordinaria e proseguire fino alla stazione di Genova Bolzaneto per il reingresso in A7 nord;
- Varco Etiopia, in uscita proseguirà su Via Milano per inversione in Via Pietro Chiesa e prosecuzione su Lungo Mare Cinque per le alternative già citate sopra.

Per il traffico pesante in uscita dal PSA di Voltri e diretto a Nord o direzione Centro o Sud Italia il consiglio è di evitare il nodo genovese, e di seguire l'itinerario alternativo



## PrimoCanale.it

Genova, Voltri

---

già citate sopra. Per il traffico pesante in uscita dal PSA di Voltri e diretto a Nord o direzione Centro o Sud Italia il consiglio è di evitare il nodo genovese, e di seguire l' itinerario alternativo percorrendo A26 - A21 - A1. Approfondimenti Di Battista: "Dopo il Morandi la revoca non basta, bisogna nazionalizzare Autostrade" Neve in autostrada, la sindaco Rosa Oliveri: "A Isolabuona area emergenza tir" Autostrada A10, slitta la riapertura dei caselli di Pegli e Pra'. Lunghe code di tir Autostrada A10, ancora chiusi i caselli di Genova Pegli e Pra'. Altra giornata di code Autostrade, rinviato al 18 gennaio il cantiere sulla A7 tra Genova Ovest e Bolzaneto.

**Ancora blocchi stradali J'accuse di Trasportounito**

GENOVA Otto chilometri di coda sul nodo autostradale genovese, centinaia di TIR bloccati, e il rinvio all'11 gennaio della riapertura dei caselli di Prà e Pegli, che pure sono di importanza vitale per l'operatività del maggiore porto italiano, quello di Genova, oggi gravemente compromesso nella capacità di smistare traffico e decongestionare i suoi terminal. Queste secondo Trasportounito sono le ulteriori prove di accusa che si accumulano oggi sullo scranno di un ipotetico tribunale che, prima o poi, sarà chiamato a giudicare non solo le inadempienze, le colpe e gli abusi attuati dalla Società Autostrade, ma anche le responsabilità di chi, a livello istituzionale e di governo, ha omesso di effettuare i controlli sull'attività di una concessionaria che avrebbe dovuto essere, dopo il crollo del Morandi, quotidianamente attenzionata e monitorata. Dopo la chiusura, a sorpresa, messa in atto da Autostrade per l'Italia, dei caselli di Prà, in uscita, e di quello di Pegli, sia in entrata che in uscita, il 29 dicembre scorso, senza dare alcun preavviso agli automobilisti e agli autotrasportatori conferma Giuseppe Tagnochetti, coordinatore di Trasportounito è slittata a lunedì scorso 11 gennaio la riapertura di questi stessi caselli, che era prevista inizialmente per il 6 gennaio alle 6:00, ma che è stata rimandata con il pretesto delle non favorevoli condizioni meteo. Con la chiusura dei caselli, e la deviazione forzata dei mezzi pesanti sulla viabilità cittadina del ponente genovese, trova conferma prosegue Tagnochetti la gestione fallimentare nel metodo di pianificazione dei cantieri, con un sistema informativo che genera (esattamente come accade specularmente nella colorazione delle Regioni e nella mappatura dei divieti) aggiornamenti continui ingestibili per l'Autotrasporto, con mezzi bloccati sulle strade, un'impossibilità generalizzata a pianificare le consegne della merce e danni ormai incalcolabili ai traffici portuali e al sistema logistico.



# Shipping Italy

Genova, Voltri

## Nel 2020 Container e trailer stabili a Terminal San Giorgio, merci varie e auto in flessione

Sulle banchine di Terminal San Giorgio nel porto di Genova i container e i traffici delle autostrade del mare nel 2020 hanno tenuto mentre l'imbarco e sbarco di auto e di merci varie hanno subito in maniera significativa l'impatto sia del Covid-19 che delle criticità autostradali attorno allo scalo nei mesi estivi. Il terminal controllato dal Gruppo Gavio nel 2020 ha movimentato 92.500 Teu, un dato quasi identico ai 93.500 Teu del 2019, mentre i trailer delle autostrade del mare di Grimaldi sono stati 1.950.000, anch'essi stabili rispetto ai 2 milioni di un anno prima. Il numero di automobili imbarcate e sbarcate hanno raggiunto quota 33.500, in calo rispetto ai 47.500 del 2019, così come le merci varie da 20.000 sono scese a circa 6.000 tonnellate. Pur trattandosi di un anno molto particolare per via dell'incidenza del periodo di lockdown, siamo riusciti a mantenere pressoché invariati i volumi di container e rotabili grazie a una buona ripresa dei traffici nella seconda parte dell'anno fanno sapere dal terminal. Discorso a parte va fatto per il segmento delle automobili per il quale, sia la contrazione del settore automotive e il fermo della produzione nazionale hanno determinato una flessione che non è stato possibile recuperare completamente nel secondo semestre. Dopo un periodo molto difficile Terminal San Giorgio può quindi iniziare il nuovo anno contando su una solida base di traffici. Per quanto riguarda il calo delle merci varie Terminal san Giorgio precisa che la situazione va inquadrata in un contesto di contrazione globale del mercato del project cargo, aggravata a livello locale dalle ben note problematiche che hanno impattato le infrastrutture stradali e liguri, rendendo molto difficoltosa (e in qualche caso impossibile) la gestione della logistica terrestre, specie per il segmento big/heavy lift. In ogni caso già da quest'anno il terminal si dice pronto a cogliere nuove opportunità che, anche per la merce varia, dovessero presentarsi nei mesi prossimi.



### Porto, niente congelamento Via al Rossi bis

Secondo mandato alla presidenza dell' Autorità «Italia Viva decisiva»

La commissione Trasporti del Senato (a stragrande maggioranza, 17-4) ha votato ieri a favore della conferma, per il secondo mandato di Daniele Rossi, alla presidenza dell' **Adsp** ravennate. Alla fine del dicembre scorso la stessa commissione aveva rinvio la nomina su richiesta del senatore Gregorio De Falco, che aveva chiesto un parere più approfondito. Ieri il via libera definitivo tanto atteso. Il timore era che la crisi politica in atto costringesse la commissione a riaggiornarsi, in questo modo sarebbero scaduti i 45 giorni di 'proroga' nei quali Rossi stava operando dal 2 dicembre scorso. Il rinvio della riunione di ieri avrebbe praticamente comportato la nomina di un commissario. Invece, tutto si è risolto al meglio. Per questo motivo, appena si è diffusa la notizia della riconferma sono arrivati a Rossi gli auguri di buon lavoro da parte del sindaco de Pascale, dell' assessore regionale Corsini, del presidente della Camera di commercio Guberti e di numerosi operatori portuali. Sul tavolo dell' Asp c' è, infatti, l' iter per arrivare all' avvio dei lavori dell' hub portuale, oltre alla manutenzione. In una nota, il coordinatore di Italia Viva, Roberto Fagnani, afferma che la scelta di De Falco di chiedere ulteriori approfondimenti «aveva causato grossi malumori nel ravennate in quanto l' Autorità è alle prese con importanti lavori». «Grazie anche a Italia Viva e all' intervento del nostro deputato romagnolo Marco Di Maio - afferma Fagnani - IV ha votato a favore della riconferma. Abbiamo scongiurato il ritardo della nomina, nonostante la grave crisi politica delle Istituzioni centrali».



## Passa al senato la nomina di Rossi a presidente dell'AdSP di Ravenna

ROMA - Con 17 voti favorevoli e 4 contrari è passata alla Commissione Trasporti del Senato la nomina di Daniele Rossi alla presidenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale (Ravenna). La proposta di nomina aveva subito due rinvii, la Commissione aveva "chiesto un tempo maggiore per l'approfondimento" in seguito alla proposta di rinvio del senatore DE FALCO (Misto-+Eu-Az). Sullo sfondo la vicenda giudiziaria legata all'affondamento nel porto di Ravenna del relitto della Berkan-B. De Falco voleva capire se tale vicenda avrebbe interferito con l'attività amministrativa dell'Authority.



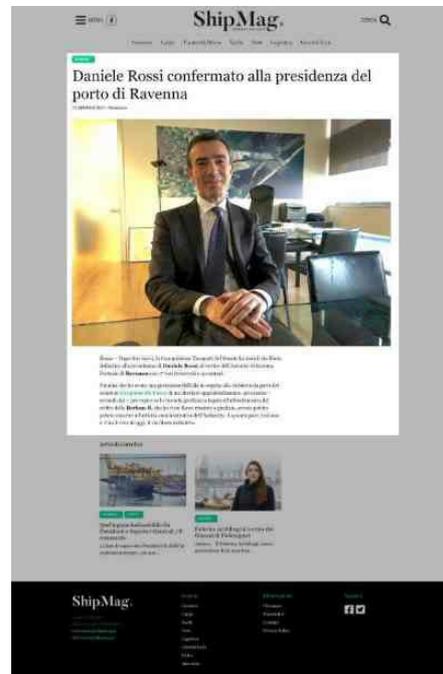
## Daniele Rossi confermato dalla Commissione Trasporti del Senato ai vertici di Autorità Portuale Ravenna

La Commissione Trasporti del Senato ha finalmente votato per la conferma per il secondo mandato di Daniele Rossi alla presidenza dell' **Autorità Portuale** di Ravenna. Il mandato era scaduto ai primi di dicembre scorso. Alla fine del dicembre la stessa commissione aveva rinviato la nomina su richiesta del senatore De Falco, prima M5s ora al Gruppo Misto. 'Esprimo viva soddisfazione per la conferma per il secondo mandato di Daniele Rossi alla Presidenza dell' **Autorità** di **sistema Portuale**'. È quanto dichiara Roberto Fagnani, Assessore ai Lavori Pubblici di Ravenna e coordinatore Provinciale di Italia Viva, per la riconferma della nomina di Rossi. 'A dicembre la Commissione Trasporti del Senato aveva rinviato la nomina su richiesta del relatore, il sen. De Falco (ex M5S) - continua Fagnani - che aveva richiesto ulteriori approfondimenti. Una decisione che aveva causato grossi malumori nel ravennate in quanto l' **Autorità** è alle prese con importanti lavori per il nuovo Hub fondamentali per il Porto di Ravenna'. 'Grazie anche a Italia Viva e all' intervento del nostro deputato romagnolo Marco Di Maio - afferma Fagnani - IV ha votato a favore della riconferma e al lavoro che abbiamo fatto, soprattutto ascoltando il territorio e le sue esigenze. Abbiamo scongiurato il ritardo della nomina, nonostante la grave crisi politica delle Istituzioni centrali e le illazioni di chi aveva messo in dubbio il nostro sostegno per via della situazione politica che l' Italia sta attraversando'.



### Daniele Rossi confermato alla presidenza del porto di Ravenna

Roma Dopo due rinvii, la Commissione Trasporti del Senato ha dato il via libera definitivo alla riconferma di Daniele Rossi al vertice dell'Autorità di Sistema Portuale di Ravenna con 17 voti favorevoli e 4 contrari. Nomina che ha avuto una gestazione difficile in seguito alla richiesta da parte del senatore Gregorio De Falco di un ulteriore approfondimento, necessario secondo lui per capire se la vicenda giudiziaria legata all'affondamento del relitto della Berkan-B, che ha visto Rossi rinviato a giudizio, avesse potuto nuocere all'attività amministrativa dell'Authority. A quanto pare, così non è. Con il voto di oggi, il via libera definitivo.



# Il Tirreno

## Livorno

### Dragaggio: Via ai lavori al Pontile 13

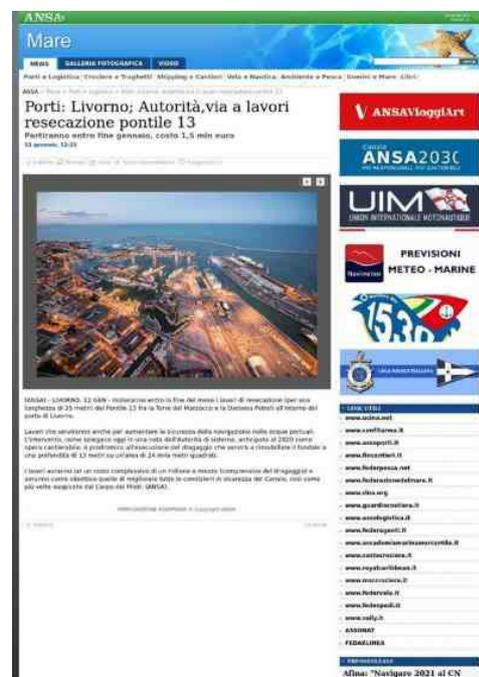
Un intervento piccolo piccolo ma strategico per un **porto** che, in attesa della realizzazione della sua opera di espansione a mare, non vuole smettere di trarre vantaggio dall'obiettivo di accogliere navi sempre più grandi. Se il futuro si chiama Darsena Europa, il presente passa ancora dalla strettoia del Canale di accesso, che pure è stato recentemente ampliato per navi da 9.000 Teu. L'obiettivo, ora, è quello di ricevere le unità da 11.000. In che modo? Resecando di 35 metri il Pontile 13 fra la Torre del Marzocco e la Darsena Petroli e rimodellando il fondale a una profondità di 13 metri su un'area di 24 mila metri quadrati. I lavori di resecazione del Pontile 13 inizieranno a fine mese per un importo di 1,5 milioni di euro (inserito nel programma triennale delle opere pubbliche anno 2020/2022). La demolizione di quei 35 metri di pontile, unitamente al dragaggio a -13, permetterà allo scalo di ricevere le navi lunghe 330 metri e larghe 48,2. E migliorerà le condizioni di sicurezza del canale, così come più volte auspicato dal Corpo dei Piloti.



## Porti: Livorno; Autorità, via ai lavori di resecazione del pontile 13

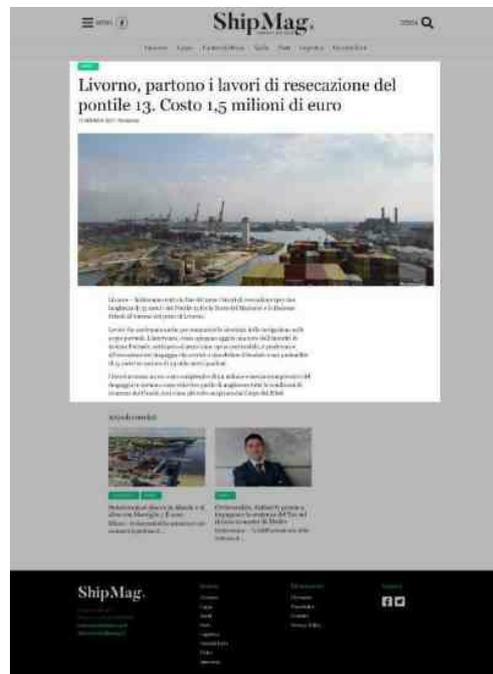
*Partiranno entro fine gennaio, costo 1,5 mln euro*

(ANSA) - **LIVORNO**, 12 GEN - Inizieranno entro la fine del mese i lavori di resecazione (per una lunghezza di 35 metri) del Pontile 13 fra la Torre del Marzocco e la Darsena Petroli all' interno del **porto** di **Livorno**. Lavori che serviranno anche per aumentare la sicurezza della navigazione nelle acque portuali. L' intervento, come spiegano oggi in una nota dall' Autorità di sistema, anticipato al 2020 come opera cantierabile, è prodromico all' esecuzione del dragaggio che servirà a rimodellare il fondale a una profondità di 13 metri su un' area di 24 mila metri quadrati. I lavori avranno un costo complessivo di un milione e mezzo (comprensivo del dragaggio) e avranno come obiettivo quello di migliorare tutte le condizioni di sicurezza del Canale, così come più volte auspicato dal Corpo dei Piloti. (ANSA).



### Livorno, partono i lavori di resecazione del pontile 13. Costo 1,5 milioni di euro

Livorno Inizieranno entro la fine del mese i lavori di resecazione (per una lunghezza di 35 metri) del Pontile 13 fra la Torre del Marzocco e la Darsena Petroli all'interno del porto di Livorno. Lavori che serviranno anche per aumentare la sicurezza della navigazione nelle acque portuali. L'intervento, come spiegano oggi in una nota dall'Autorità di sistema Portuale, anticipato al 2020 come opera cantierabile, è prodromico all'esecuzione del dragaggio che servirà a rimodellare il fondale a una profondità di 13 metri su un'area di 24 mila metri quadrati. I lavori avranno un un costo complessivo di un milione e mezzo (comprensivo del dragaggio) e avranno come obiettivo quello di migliorare tutte le condizioni di sicurezza del Canale, così come più volte auspicato dal Corpo dei Piloti.



## A Livorno parte la resecazione del pontile 13

Redazione

LIVORNO I lavori per la resecazione del pontile 13 del porto di Livorno, intervento inserito nel Bilancio di previsione 2021 dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale, inizieranno entro la fine del mese di Gennaio. I 35 metri interessati sono quelli fra la Torre del Marzocco e la Darsena Petroli. L'intervento di resecazione, anticipato al 2020 come opera cantierabile, è prodromico all'esecuzione del dragaggio che servirà a rimodellare il fondale a una profondità di 13 metri su un'area di 24 mila metri quadrati. I lavori avranno un costo complessivo di 1 milione e mezzo di euro, comprensivo del dragaggio, e avranno come obiettivo quello di migliorare tutte le condizioni di sicurezza del Canale, così come più volte auspicato dal Corpo dei piloti.

The screenshot shows the website 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI REL' with a navigation menu (MAREMMA, LOGISTICA, PORTI, ALTROTRAGOPORTI) and a search bar. The main article is titled 'A Livorno parte la resecazione del pontile 13' with a sub-headline 'Intervento prodromico all'esecuzione del dragaggio'. It includes a date '12 gennaio 2021' and a 'Redazione' tag. A large image shows a construction site in the sea. Below the image is a text snippet: 'LIVORNO I lavori per la resecazione del pontile 13 del porto di Livorno, intervento inserito nel Bilancio di previsione 2021 dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale, inizieranno entro la fine del mese di Gennaio. I 35 metri interessati sono quelli fra la Torre del Marzocco e la Darsena Petroli. L'intervento di resecazione, anticipato al 2020 come opera cantierabile, è prodromico all'esecuzione del dragaggio che servirà a rimodellare il fondale a una profondità di 13 metri su un'area di 24 mila metri quadrati. I lavori avranno un costo complessivo di 1 milione e mezzo di euro, comprensivo del dragaggio, e avranno come obiettivo quello di migliorare tutte le condizioni di sicurezza del Canale, così come più volte auspicato dal Corpo dei piloti.' To the right, there is a newsletter sign-up form and a list of 'ULTIME' news items with small thumbnails.

## Precisazioni di Provinciali sullo stato delle opere a Livorno

*Il segretario generale risponde su darsena Europa, bacini, Microtunnel e marina*

Redazione

LIVORNO (R.R.) In merito a quanto pubblicato ieri riguardo allo stato della gara per il comparto dei bacini da carenaggio nel porto di Livorno e ad altre osservazioni sullo stato delle questioni più rilevanti attualmente in corso il segretario generale dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale, dottor Massimo Provinciali, ci ha fatto pervenire una serie di precisazioni e chiarimenti che riportiamo di seguito in sintesi rispettosa dell'essenzialità dei fatti, di cui prendiamo volentieri atto ringraziando per la collaborazione. Ricordando che l'allora Autorità portuale di Livorno bandì la gara pochissimi giorni dopo l'approvazione del Piano regolatore portuale, Provinciali ricorda che quattro dei sei anni trascorsi dall'indizione della gara all'aggiudicazione, sono trascorsi tra un sequestro disposto dalla Procura della Repubblica per il noto e tragico incidente dell'Agosto del 2015 e le procedure tecnico-giuridiche per la rimozione del relitto della nave Urania, avvenuto precisa Provinciali con il decisivo contributo dell'AdSp. A rallentare la gara è poi intervenuta una serie di ricorsi legittimi, ma infondati presentati da uno dei contendenti e non è assolutamente vero ribadisce il segretario generale che le richieste di uno dei contendenti siano state completamente ignorate, esse, come prevede la legge, dopo essere state valutate dal Rup, sono state motivatamente respinte e la gara è stata aggiudicata in via provvisoria e, successivamente, in via definitiva concludendo la gara, al netto di un ricorso al Tar recentemente presentato dal contendente non aggiudicatario riguardo al quale l'Authority si proclama serena. Il prossimo passo sarà la stipula dell'atto di concessione, documento non privo di complessità tecnico-giuridiche che, comunque, dovrebbe essere perfezionato prima dell'insediamento del nuovo presidente. Quanto al fatto che il presidente Corsini lascerebbe al suo successore più o meno intatto il pacchetto dei problemi che ha ereditato dai predecessori, Provinciali, procedendo per flash, traccia uno schematico quadro di situazione a cominciare dalla darsena Europa che sostiene essere tutt'altro che in mente Dei, quindi, ricordando i dodici anni occorsi per tappare una buca sulla Fi-Pi-Li- la revisione del progetto resa necessaria dalle nuove normative sui dragaggi e la deperimetrazione dello sciagurato Sin voluto da altri, richiama l'attenzione sul fatto che il progetto definitivo delle opere a mare è all'esame del ministero dell'Ambiente e del Consiglio superiore dei lavori pubblici e che il suo stato d'avanzamento ha convinto la ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti ad integrare la provvista finanziaria di parte di pubblica di ulteriori 200 milioni. Venendo al Microtunnel, Provinciali spiega che i tempi di esecuzione si sono dilatati a causa delle condizioni idrogeologiche del secondo pozzo, rivelatesi assai diverse da quelle trovate nello scavo del primo e regolarmente concluso in poche settimane. Quanto, infine allo stato dell'arte per la realizzazione del marina al porto Mediceo, Provinciali rivendica l'interesse sempre dimostrato dall'Authority nei confronti dei diportisti per la ricerca di soluzioni condivise sebbene tutti i ricorsi proposti dai diportisti avverso le procedure e le decisioni dell'AdSp siano stati respinti. La questione del Mediceo, dunque, conclude il segretario generale, è regolarmente prossima a concludersi e la concessione demaniale, già deliberata dal Comitato di gestione, verrà rilasciata prima dell'insediamento del nuovo presidente che sottolinea avrà molto da fare, come è normale che sia perché in un porto non si arriva mai alla parola fine, c'è sempre qualcosa di nuovo da mettere in campo, ma certo

The screenshot shows the website interface for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICCI S.R.L.' with the article title 'Precisazioni di Provinciali sullo stato delle opere a Livorno'. It includes a sub-headline 'Il segretario generale risponde su darsena Europa, bacini, Microtunnel e marina', a date '12 gennaio 2021', and a photo of Massimo Provinciali speaking at a podium. There are also sections for 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER' and 'ULTIME POPOLARI'.

troverà molti, moltissimi passi avanti fatti rispetto alla situazione che hanno trovato il Presidente Corsini e, prima di lui, il Presidente Gallanti. Volumi in costante crescendo negli ultimi otto anni (fino alla crisi Covid-19), quantità di navi mai vista nel porto di Livorno, opere compiute, livelli occupazionali tutelati e pace sociale.



## Il Tirreno

Livorno

### Terminal Grimaldi con 41mila euro sanati gli abusi Prosciolto Neri

*Il presidente di Sdt ha risolto sia il problema edilizio che quello legato all'occupazione abusiva dell'area*

FEDERICO LAZZOTTI

livorno. L'ultima udienza davanti al giudice Alberto Cecconi dura pochi minuti. Il tempo necessario all'avvocato Paolo Bassano per presentare la ricevuta di pagamento pari a 338 euro con cui il suo cliente, Corrado Neri, 59 anni, in qualità di presidente di Sdt, società nata dall'alleanza fra Sintermar (storico partner di Grimaldi) e Tdt, ha sistemato l'ultima grana con la giustizia legata alla costruzione del terminal passeggeri di Grimaldi - per la quale Sdt cura i servizi a terra - all'interno della Darsena Toscana. La contestazione riguardava un articolo del codice della navigazione «per aver senza la concessione prescritta - si legge - occupato suolo demaniale marittimo sulla sponda ovest del porto di Livorno intraprendendo l'installazione di una tensostruttura di circa 800 metri quadrati in acciaio, legno e plastica». L'altra contestazione, legata invece al reato edilizio per il quale era imputato il manager, era già stata risolta con una sanatoria di 41.018,40 euro versata al Comune di Livorno il 12 aprile 2019 e che ha estinto il reato edilizio. È così che si chiude - con il proscioglimento di Neri - la storia processuale dell'indagine che, di fatto, ha aperto un presunto vaso di pandora sulle concessioni in porto e che vede manager delle maggiori compagnie e gli ex vertici dell'**Autorità portuale** indagati in un altro procedimento ancora in corso. Per spiegare la vicenda legata alla realizzazione del terminal passeggeri di Grimaldi è necessario tornare al 7 agosto 2018 quando Sdt ha ricevuto - in via informale - il provvedimento del presidente dell'**Autorità portuale** Stefano Corsini che dava l'ok all'anticipata occupazione di quello spazio con la tensostruttura mobile. Tra la firma e la comunicazione - è la ricostruzione - passa però del tempo durante il quale Sdt inizia la realizzazione del terminal e tutti gli adempimenti necessari. Ecco perché il 31 agosto, 24 giorni dopo il via, arriva il sequestro richiesto dal procuratore capo Ettore Squillace Greco. Ed è qui che nascono i due reati contestati a Neri. Il primo riguarda il presunto reato edilizio poiché - secondo la Procura - non si tratterebbe di una struttura rimovibile (come quelle del Lucca Comics ad esempio) bensì fissa. Allora Sdt effettua la richiesta di sanatoria al Comune di Livorno che si conclude nella primavera successiva estinguendo il reato. Restava dunque in piedi solo la contestazione che riguardava i giorni in cui Sdt aveva occupato senza titolo quella fetta della Darsena Toscana. Problema risolto con l'oblazione presentata ieri. E che ha chiuso la vicenda processuale. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Il Tirreno

Livorno

il provvedimento

### Dieci mesi di sigilli «Ecco perché è arrivato il dissequestro»

FEDERICO LAZZOTTI

livorno. Dieci mesi sotto sequestro. È il 31 agosto del 2018 quando la capitaneria di porto e la finanza si presentano davanti al terminal passeggeri di Grimaldi, all' interno della Darsena Toscana, con il mano il provvedimento firmato dal giudice. Passa quasi un anno ed ecco il provvedimento di dissequestro firmato dal giudice Antonio Pirato. È il 9 luglio 2019. In mezzo una guerra di carte tra Procura e difesa. E la richiesta da parte di Sdt di sanatoria al Comune di Livorno. Proprio il documento dell' amministrazione rilasciato a Sdt il 12 aprile 2019 è l' atto che il giudice considera determinate per accogliere la richiesta presentata dal difensore. «Rilevato - si legge - che con determina dirigenziale il Comune di Livorno ha rilasciato per messo a costruire in sanatoria avente ad oggetto l' opera (il terminale passeggeri di Grimaldi) ndr) di cui si contesta la natura di abuso edilizio in violazione della normativa urbanistico edilizio, valutato dunque che allo stato, sembrano venute meno le esigenze cautelari ravvisate in precedenza dai giudici» dispone la restituzione del bene. Fatti due conti e leggendo la determina del Comune a Sintermar Darsena Europa la sanatoria è costata poco più di 41mila euro. A presentare la richiesta al Comune - siamo all' 11 ottobre 2028 - il legale rappresentante della società Marco Mignogna. L' ok dell' amministrazione arriva sei mesi più tardi che dà il via libera alla costruzione dell' opera «subordinato al pagamento delle spese di urbanizzazione e al costo di produzione». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

### Enel concede a Sicmi l' uso della sua banchina a Tor del Sale

*Intesa con Confindustria: l' area disponibile per alcuni anni in attesa di una soluzione definitiva per la cantieristica*

CRISTIANO LOZITO

PIOMBINO. C' è una soluzione per uscire dallo stallo che aveva portato Sicmi Sea Style, azienda impegnata nella produzione di scafi per maxiyacht, occupando a pieno regime 120 lavoratori, ad annunciare di recente la sua intenzione di lasciare Piombino per le difficoltà di ordine infrastrutturale. Sicmi in via temporanea (ma per almeno 2-3 anni, massimo quattro, prima che si avvi la dismissione della centrale) potrà usare per il varo dei suoi scafi il porto dell' Enel a Tor del Sale, lavorando intanto per trovare con l' **Autorità di sistema portuale** una soluzione che la porti definitivamente sul mare, ad esempio nel nuovo porto della Chiusa, soluzione legata anche ai tempi di realizzazione. Probabilmente intanto il porto dell' Enel sarà usato anche da un' altra azienda che si è appena insediata accanto a Sicmi, la Velmare, che già produce nel cantiere di Donoratico manufatti in vetroresina da diporto di medie e grandi dimensioni, così come dalle imprese dell' acquacoltura. La soluzione sta nell' intesa siglata da Enel produzione e Confindustria di Livorno-Massa Carrara secondo cui la Confindustria territoriale «coordinerà gli adempimenti per le istruttorie relative al varo o all' alaggio di scafi per i mega yacht di alcuni dei principali cantieri della Toscana». Il problema resta quello del dragaggio, o quanto meno del "livellamento" da operare nelle acque del porto Enel, invase dalla sabbia. O meglio, la questione naturalmente è chi paga quell' intervento, peraltro necessario. Sicmi ha realizzato un piccolo canale che ha un pescaggio di due metri e mezzo, ma servono interventi continui a ogni sciroccata. «Stiamo ragionando con Sicmi, Enel, e Confindustria - spiega Claudio Capuano, responsabile dell' ufficio territoriale di Piombino dell' **Autorità di sistema portuale** - per una soluzione immediata, che appunto sarà quella di Tor del Sale, e una definitiva, obiettivo condiviso col Comune. Credo che il porto della Chiusa sia un' opportunità, avrà nel tempo la sua viabilità di collegamento con la "bretellina" e col primo lotto della strada 398. Il dragaggio? Stiamo valutando varie soluzioni, serve anche lo sforzo delle aziende, ma noi siamo impegnati per favorire ogni attività che dia lavoro, e a non perdere opportunità». La decisione di Enel di mettere a disposizione il porto di Tor del Sale è spiegata così da Paolo Tartaglia, responsabile degli impianti a gas di Enel nel centro Italia: «In un momento in cui Enel si appresta a dare un diverso futuro a Tor del Sale vogliamo agevolare il più possibile una transizione industriale: questo accordo nasce per mettere a disposizione del territorio una nostra infrastruttura per il varo della cantieristica. La durata sarà di alcuni anni, per dare tempo agli Enti locali di riprogettare l' attività di varo nella zona del porto». Confindustria in una nota sostiene che «l' intesa va inquadrata nell' estensione del progetto di reindustrializzazione della costa, con l' attrazione e l' incentivazione di nuovi processi industriali riferiti a comparti diversi, com' è appunto il caso della grande cantieristica», mettendo nel conto anche la recente concessione attribuita a Piombino industrie marittime per demolizioni navali, refitting e nuove costruzioni. «Si tratta di un altro tassello importante nel quadro dei progetti per la reindustrializzazione - afferma Piero Neri, presidente della Confindustria costiera - Le attività legate alla navalmeccanica si stanno diffondendo in maniera interessante, a conferma della complementarità di questo settore con la siderurgia».





## Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

---

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

# La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Piombino, Isola d' Elba

## Accordo fatto per la darsena Enel

*La banchina dell' ex centrale Tor del Sale potrà essere utilizzata anche da Sicmi per il varo degli yacht di lusso*

PIOMBINO Intesa tra Enel e Confindustria di Livorno per l' utilizzo della banchina portuale presso l' ex centrale elettrica di Torre del Sale. L' accordo prevede che la Confindustria territoriale coordinerà gli adempimenti per le istruttorie relative al varo oppure all' alaggio di scafi per la costruzione di mega yacht per alcuni dei principali cantieri della Toscana. «In un momento in cui come Enel ci apprestiamo a dare un diverso futuro al sito della centrale di Piombino - dice Paolo Tartaglia, nella sua qualità di responsabile Enel degli impianti termoelettrici del centro Italia - vogliamo agevolare il più possibile una transizione industriale: questo accordo nasce per mettere a disposizione del territorio una nostra infrastruttura per il varo della cantieristica locale. Ovviamente la durata sarà di alcuni anni, per dare tempo agli enti locali di riprogettare l' attività di varo nella zona del Porto». L' obiettivo di Enel e Confindustria, oltre al consolidamento delle manifatture già esistenti, è di attrarre e di incentivare nuovi processi industriali riferiti a comparti diversi, come la grande cantieristica. Non casualmente Piombino Industrie Marittime si è stata aggiudicata nel porto di Piombino una concessione pluriennale per attività riferite alla demolizione di navi in disarmo, di refitting navale e nuove costruzioni. Nella cantieristica, sempre nel territorio di Piombino, opera la società Sicmi Sea Style specializzata nella costruzione di scafi per megayacht da oltre 50 metri commissionati dai più importanti cantieri italiani. Grazie alla recente intesa la società Sicmi potrà utilizzare la banchina in località Torre del Sale, che per anni è stata operativa per il rifornimento dell' ex centrale elettrica. «Si tratta di un altro tassello importante nel quadro dei progetti che stiamo supportando per incrementare la reindustrializzazione del territorio - ha sostenuto Piero Neri, presidente della Confindustria costiera - Le attività legate alla navalmeccanica si stanno diffondendo in maniera interessante, a conferma della complementarietà con la siderurgia. La sottoscrizione dell' intesa siglata con Enel, che ringrazio per la sensibilità mostrata verso le esigenze del territorio - ha proseguito Piero Neri - rappresenta certamente un ulteriore passo in avanti che rafforza l' alleanza che abbiamo promosso verso l' Amministrazione Comunale, la Regione e l' **Autorità Portuale** per lo sviluppo industriale».



## Piombino, yacht all' ombra della ex centrale Enel

La banchina **portuale** della ex centrale elettrica di Torre del Sale, a Piombino, sarà utilizzata al servizio della nautica toscana: l' accordo firmato da Enel e Confindustria di Livorno Massa Carrara prevede infatti che l' associazione coordini gli adempimenti per le istruttorie relative al varo oppure all' alloggio di scafi per la costruzione di megayacht per alcuni dei principali cantieri della Toscana. A usare la banchina, operativa un tempo per il rifornimento dell' ex centrale, sarà la società Sicmi Sea Style, specializzata nella costruzione di scafi per megayacht da oltre 50 metri. Le aziende operanti nel comparto della cantieristica, in funzione dell' intesa, potranno avvalersi del supporto di Confindustria per le rispettive esigenze produttive, con la prospettiva che la costruzione di megayacht contribuisca ad arricchire la filiera industriale. Ed è un altro passo verso il nuovo assetto dell' area industriale piombinese, dove la nautica avrà un peso: nell' ottobre scorso è stato firmato l' accordo di concessione a favore di Pim per attività riferite alla demolizione di navi in disarmo, di refitting navale e nuove costruzioni. «Le attività legate alla navalmeccanica - osserva Piero Neri, presidente di Confindustria Livorno-Massa Carrara - si stanno diffondendo in maniera interessante, a conferma della complementarità con la siderurgia. La sottoscrizione dell' intesa siglata con Enel, che ringrazio per la sensibilità mostrata verso le esigenze del territorio rappresenta certamente un ulteriore passo in avanti che rafforza l' alleanza che abbiamo promosso verso l' amministrazione comunale, la Regione e l' **Autorità portuale** per lo sviluppo industriale». Sul fronte del futuro delle acciaierie di Jsw, il viceministro dello Sviluppo economico Stefano Buffagni ha confermato alla Camera che verrà convocato entro questo mese un tavolo di confronto con il ministero dell' Ambiente per pianificare i possibili interventi di bonifica. «Tali interventi di recupero ambientale - ha spiegato - potrebbero essere sostenuti mediante il ricorso a diversi fondi pubblici a disposizione oltre che mediante un impegno finanziario dell' azienda».



## Intesa per l'economia della costa toscana

Elena Pozzoli

LIVORNO Un'importante intesa per l'economia della costa toscana è stata siglata tra Enel Produzione e la Confindustria di Livorno Massa Carrara. L'accordo riguarda l'utilizzo della banchina portuale dell'ex centrale ubicata a Torre del Sale. L'intesa prevede che la Confindustria territoriale coordinerà gli adempimenti per le istruttorie relative al varo oppure all'alaggio di scafi per la costruzione di mega yacht per alcuni dei principali cantieri della Toscana. Commentando l'interessante iniziativa, Paolo Tartaglia, nella sua qualità di Responsabile degli impianti a Gas del centro Italia ha dichiarato: in un momento in cui come Enel ci apprestiamo a dare un diverso futuro al sito della Centrale di Piombino, vogliamo agevolare il più possibile una transizione industriale: questo accordo nasce per mettere a disposizione del territorio una nostra infrastruttura per il varo della cantieristica locale. Ovviamente la durata sarà di alcuni anni, per dare tempo agli Enti locali di riprogettare l'attività di varo nella zona del porto. L'intesa s'inquadra nell'estensione del progetto di reindustrializzazione della costa toscana che storicamente vede la presenza di grandi poli industriali della chimica, della meccanica, della metallurgia e della siderurgia. L'obiettivo di Enel e Confindustria, oltre al consolidamento delle manifatture già esistenti, tende ad attrarre ed incentivare nuovi processi industriali riferiti a comparti diversi com'è appunto il caso della grande cantieristica. Non casualmente, infatti, è notizia recente che ad una nuova intrapresa industriale realizzata dalla società Piombino Industrie Marittime è stata aggiudicata nel porto di Piombino una concessione pluriennale per attività riferite alla demolizione di navi in disarmo, di refitting navale e nuove costruzioni. Nella cantieristica, sempre nel territorio di Piombino, opera la società Sicmi Sea Style specializzata nella costruzione di scafi per megayacht da oltre 50 metri commissionati dai più importanti cantieri italiani. Grazie alla recente intesa la società Sicmi potrà utilizzare la banchina in località Torre del Sale, che per anni è stata operativa per il rifornimento dell'ex centrale elettrica, oggi dismessa in quanto destinata a nuovi progetti di diversificazione messi a punto da Enel sempre nell'ambito della logistica e dei servizi collegati. Si tratta di un altro tassello importante nel quadro dei progetti che stiamo supportando per incrementare la reindustrializzazione del territorio ha sostenuto Piero Neri, presidente della Confindustria costiera -. Le attività legate alla navalmeccanica si stanno diffondendo in maniera interessante, a conferma della complementarità con la siderurgia. La sottoscrizione dell'intesa siglata con Enel, che ringrazio per la sensibilità mostrata verso le esigenze del territorio ha proseguito Piero Neri, rappresenta certamente un ulteriore passo in avanti che rafforza l'alleanza che abbiamo promosso verso l'Amministrazione Comunale, la Regione e l'Autorità Portuale per lo sviluppo industriale. Le aziende operanti nel comparto della cantieristica, in funzione dell'intesa, potranno avvalersi del supporto di Confindustria per le rispettive esigenze produttive, con la prospettiva che la costruzione di megayacht contribuisca ad arricchire la filiera industriale.



# La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Piombino, Isola d' Elba

## Stamani la Victoria lascia il porto

La nave da crociera trainata fino in Turchia per la demolizione

PIOMBINO Mollerà gli ormeggi stamani la Costa Victoria. Dalla banchina Pim del **porto** la nave da crociera sarà trainata da due rimorchiatori Neri che in collaborazione con il Gruppo Ormeggiatori del **porto** eseguiranno la delicata manovra per portare la nave di 252 metri di lunghezza e 75mila tonnellate di stazza, fuori dal **porto** di Piombino. Poi, fuori dal **porto** la nave sarà agganciata da un grosso rimorchiatore oceanico che la trainerà fino alle coste della Turchia per lo smantellamento. Infatti Genova Trasporti Marittimi (del gruppo controllato dalla San Giorgio del **Porto**), ha deciso di avviare la Victoria alla demolizione dopo aver tentato la via della riqualificazione come albergo galleggiante. Operazione che poi non si è realizzata per un insieme di fattori tra i quali l'incertezza attuale per la pandemia. Comunque, la nave rappresenta un valore sia per gli arredi che per i motori e impianti.

6292 MERCOLEDÌ - 13 GENNAIO 2021 - LA NAZIONE PIOMBINO

### Accordo fatto per la darsena Enel

La banchina dell'ex cantiere For del Golfo deve essere utilizzata anche da altri per il nuovo degli edifici di Liana



Il sindaco di Piombino, Nicola Biondi, ha annunciato che un accordo è stato raggiunto per la destinazione dell'ex cantiere For del Golfo a nuova banchina portuale. L'area, di circa 100 mila metri quadrati, sarà utilizzata per la costruzione di nuovi edifici, tra cui un albergo e un centro commerciale. L'accordo è stato firmato tra il Comune di Piombino e il gruppo di lavoro guidato da Liana. La banchina sarà divisa in tre zone: una per l'albergo, una per il centro commerciale e una per la costruzione di nuovi edifici. L'operazione è stata finanziata dal Comune di Piombino e dal gruppo di lavoro guidato da Liana. La banchina sarà utilizzata anche da altri per il nuovo degli edifici di Liana.

### Area siderurgica, si apre il tavolo sulle bonifiche con il Governo

Il tavolo di lavoro è stato convocato dal Ministero dell'Ambiente per discutere sulle bonifiche dell'area siderurgica di Piombino. Il tavolo è composto da rappresentanti del Comune di Piombino, del Gruppo Ormeggiatori del Porto e del Ministero dell'Ambiente. Il tavolo si aprirà il 15 gennaio e sarà presieduto dal ministro dell'Ambiente, Roberto Cingolani. L'obiettivo del tavolo è di discutere sulle bonifiche dell'area siderurgica e di trovare un accordo con il Governo. L'area siderurgica è stata contaminata durante la sua attività e ora deve essere bonificata. Le bonifiche saranno finanziate dal Comune di Piombino e dal Gruppo Ormeggiatori del Porto.

### Marina, si rinforza la scogliera

Il Comune di Piombino ha deciso di rinforzare la scogliera della Marina. L'operazione sarà finanziata dal Comune di Piombino e dal Gruppo Ormeggiatori del Porto. La scogliera è stata erosa durante l'estate e ora deve essere rinforzata. Il rinforzo sarà realizzato con blocchi di cemento e pietre. L'operazione sarà completata entro la fine dell'anno.

### Stamani la Victoria lascia il porto

La nave da crociera trainata fino in Turchia per la demolizione. La nave da crociera Costa Victoria è stata trainata fuori dal porto di Piombino da due rimorchiatori Neri. La nave sarà agganciata da un grosso rimorchiatore oceanico che la trainerà fino alle coste della Turchia per lo smantellamento. L'operazione è stata finanziata dal Comune di Piombino e dal Gruppo Ormeggiatori del Porto.



## La Gazzetta Marittima

Piombino, Isola d' Elba

### Riqualificazione dei porti di Rio Marina e di Cavo

ELBA Brain storming sui porti di Rio Marina e di Cavo tra il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, con i suoi tecnici, e il sindaco di Rio Marco Corsini. Presenti il rappresentante della Capitaneria di Porto e il presidente del Gruppo Ormeggiatori dell'Isola d'Elba, in un clima di grande collaborazione, sono state affrontate una serie di questioni tecniche relative alle aree portuali del territorio di Rio Marina. Presto il porto sarà interessato da una serie di lavori che lo riqualificheranno nel decoro e nella funzione. Gli interventi strutturali di adeguamento tecnico funzionale, di cui si parla da tempo, vedranno invece completate le fasi della progettazione e dell'affidamento lavori nel 2021. Si provvederà tempestivamente al rifacimento delle ringhiere danneggiate dalle mareggiate, sarà pavimentata in porfido la camminata del molo sopraflutto e sarà implementato l'impianto di illuminazione. Per una maggiore razionalizzazione della viabilità e delle attività in occasione delle operazioni di imbarco e sbarco, sarà elaborato un progetto di nuova regolamentazione, da condividere con gli attori interessati, con l'eventuale utilizzo di un sistema di barriere in ingresso al porto, ringhiere di protezione e semafori azionati da remoto. Inoltre, saranno analizzate le necessità degli scali in materia di videosorveglianza. Sia a Rio Marina che a Cavo saranno infine messi in sicurezza tempestivamente gli arredi portuali ammalorati. Il sindaco della città Marco Corsini, al termine dell'incontro, ha espresso la sua soddisfazione: «Ringrazio il presidente mio omonimo che mi consente di dare risposte certe e rassicuranti alle istanze che la popolazione continuamente mi pone. Per un paese come il nostro a fortissima vocazione turistico marinara, i porti sono luogo di eccellenza e biglietto da visita eccezionale, oltre che volano di numerose attività economiche. È giusto chiedere che siano all'altezza della funzione che devono avere». Per il presidente dell'AdSP «la collaborazione diretta tra le istituzioni consente sempre di individuare le priorità di intervento. Con il sindaco Corsini c'è da sempre un ottimo dialogo, presupposto fondamentale per coordinare le azioni volte allo sviluppo e alla sicurezza dei porti di competenza. Questo è solo il primo passo di una azione che vedrà impegnata l'Autorità per alcuni anni».



## Orte-Falconara e uscita dal porto: il Recovery plan ci dà due chance

*Nella bozza finale di Next generation sfida all'isolamento del capoluogo. Il lato positivo: opere terminate entro il 2026  
Treni più veloci per Roma, progetti pronti solo per due segmenti su tre. L'ultimo miglio con il rebus-bretella aperto*

LA STRATEGIA È decisamente prestigioso poter dire che le Marche sono state inserite per due volte nel Recovery plan alla voce infrastrutture. Peccato che la bozza finale di questa sorta di libro dei sogni aggiunga poco a quel che il Corriere Adriatico aveva già messo in fila la scorsa estate quando ha pubblicato 96 pagine tra fine luglio e metà settembre in una sorta di libro bianco sulle incompiute delle infrastrutture regionali. La notizia di lunedì sera Partiamo dalla notizia che risale alla tarda serata di lunedì sera: nel documento Next generation che il Consiglio dei ministri ha valutato a distanza di 24 ore vengono riconosciute alla nostra regione due urgenze. La prima, avere un collegamento più agile su ferro per la capitale. Quindi: la ferrovia Orte-Falconara va velocizzata. Poi per una logistica intermodale completa va ultimato l'ultimo miglio per il porto di Ancona. Strada e ferrovia. Peccato però che al riscontro pratico mancano progetti definitivi (quindi subito cantierabili) per le due opere viste nella loro globalità. Ci sono solo dei segmenti pronti, altri no. E quindi il completamento dei lavori entro il 2026, vincolo posto dall'Unione Europea, potrebbe non essere rispettato. Intendiamoci: è meglio che le due opere siano nel Recovery plan, evidentemente, perché l'impegno con l'Europa farà da moltiplicatore in termini di velocità amministrativa e in termini di altre risorse che confluiranno sull'iter. Questo sì è un bene. Proviamo a vedere i dettagli. La situazione della ferrovia per Orte Il progetto per la velocizzazione della ferrovia porterà i convogli della Orte-Falconara a transitare tra 160 e 200 chilometri all'ora. Negli ultimi mesi, Marche e Umbria hanno firmato con Mit ed Rfi un protocollo d'intesa per accelerare il cronoprogramma almeno sui due tratti già finanziati (il raddoppio della tratta Terni-Spoleto da 572 milioni di euro ed il raddoppio PM 228-Albacina da 80 milioni di euro, previsto per il 2021) e per vedersi garantite le risorse per gli altri due, previsti nei fabbisogni finanziari del Contratto di programma tra Rfi e Mit 2022-2026. Parliamo del raddoppio della tratta Foligno-Fabriano che da solo vale 53,279 km e 1,9 miliardi e della tratta PM 228-Castelplanio per 573 milioni. La chiusura dei progetti Il vero problema è arrivare a chiudere i progetti, passare il vaglio del consiglio superiore dei lavori pubblici e mettere a bando le opere. Poi ci sono i ricorsi e solo alla fine ci sono i cantieri. Il gruppo di lavoro Rfi-ministero-Regione sta cercando di stringere su due segmenti: il raddoppio della PM 228-Albacina e della Terni-Spoleto. Domanda: quando finiranno i progetti? Perché senza progetti si rischia di avere a che fare con un libro dei sogni. Inclusi i progetti i due segmenti si possono cantierare nel giro di tre anni e chiuderli nel giro di altri tre. Per il resto, vedremo La considerazione analoga Considerazione analoga può essere fatta per l'uscita dal porto composta dagli ormai arcinoti tre segmenti. Il primo, quello della litoranea Ancona-Torrette con interramento e allargamento della strada, più nuova ferrovia è al ministero dell'Ambiente in attesa della valutazione di impatto ambientale. Cambiata la commissione ad agosto le carte sono in alto mare. I soldi ci sono. Tendenzialmente potrebbe partire tra un anno e mezzo. Il secondo segmento, Torrette-Variante è quello più in alto mare perché non ha neanche uno studio di prefattibilità pronto (attualmente in corso). Poi ci sarà un progetto esecutivo, poi quello definitivo con tutti i filtri del caso del consiglio superiore





## Corriere Adriatico

### Ancona e porti dell'Adriatico centrale

---

dei lavori pubblici, poi il bando, di gara poi i ricorsi. Anche qui: averlo nel Recovery plan accelererà i passaggi di carte ma di quanto? E speriamo naturalmente che non si cambi direzione. Il terzo segmento della storia Il terzo segmento è la parte dolce della storia: si tratta del raddoppio della Variante. Andato a bando a fine dicembre ha progetti pronti e ammodernati dopo la lunga trafila, i soldi sono lì da trent'anni e sono nel piano quadriennale di Anas. Se tutto va bene e calcolando i ricorsi di turno forse con un anno di attesa si potrebbe sperare anche di vedere il cantiere. Andrea Taffi © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

### «Si appropriano di una battaglia vinta da noi»

Caso aeroporto, l'ex presidente del Consiglio regionale Mastrovincenzo alla Signorini: «Delibera firmata a luglio dalla giunta Ceriscioli»

FALCONARA «Quello che è andato in scena ieri a Palazzo Raffaello è stato incredibile. La nuova giunta che si appropria di una battaglia fatta e vinta dalla vecchia gestione regionale e il sindaco di Falconara che dice 'finalmente qualcuno con cui dialogare' è un' affermazione falsa e ingrata. Ho dovuto ascoltare troppe bugie su questo fronte». Non usa mezzi termini il consigliere regionale del Pd Antonio Mastrovincenzo commentando l' esito della firma della convenzione firmata ieri tra la Regione e il Comune di Falconara per le opere infrastrutturali legate all' aeroporto 'Raffaello Sanzio'. L' accordo prevede investimenti per 3,5 milioni di euro per interventi sull' assetto viario e sotto l' aspetto ambientale. C' è un però ed è lo stesso Mastrovincenzo ad attaccare quella che ritiene una evidente caduta di stile: «Esiste agli atti una delibera della scorsa estate, di luglio per l' esattezza, firmata dalla giunta in vigore guidata dal presidente Ceriscioli - precisa Mastrovincenzo, al tempo presidente dell' Assemblea legislativa delle Marche - in cui si stanziavano 2,8 milioni di euro con lo stesso scopo. Tutti sembrano essersene dimenticati e quindi quel teatrino di ieri in cui la nuova giunta si è impadronita di un vecchio progetto e deliberato da quella precedente fa davvero riflettere. Alla fine, a parte interventi tecnici minori, si tratta dello stesso tema al centro della delibera. Eppure, se possibile, sono state le parole del sindaco Signorini a deludermi. Dire quelle cose, affermare che soltanto adesso c' è una giunta che la ascolta è assolutamente ingeneroso». Non la prende bene Mastrovincenzo che continua: «Alla dottoressa Signorini potrei mostrare i messaggi whatsapp che mi hanno inviato alcuni membri della sua squadra, tra cui il vicesindaco Mondaini. I primi nel 2018 quando mi chiedeva di intervenire per sbloccare quel progetto e poi quelli in cui mi ringraziava per l' interessamento personale che avevo messo in quel progetto, stimolando l' allora giunta. Ringraziamenti che mi sono arrivati anche da altri pezzi della giunta e della maggioranza in consiglio comunale. Quei soldi sono stati sbloccati e ad agosto sono diventati fruibili e questo lo avevano capito in molti, altrimenti non si sarebbero esposti così. Quei messaggi sono dello scorso mese di settembre, non di dieci anni fa. Non si possono dimenticare e smentire così atti firmati». Infine una battuta sulla presidenza dell' **Autorità portuale** di Ancona: «Noi del Pd siamo a favore della continuità, speriamo che il Ministro e i governatori la vedano allo stesso modo». Pierfrancesco Curzi.



## La Gazzetta Marittima

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

### Per Ancona un mercato ittico-gioiello

ANCONA È insieme la volontà di riqualificare il Porto Storico e di rilanciare una struttura che a suo tempo fu d'avanguardia ma oggi denota gli anni, il mercato ittico. Trasformandolo in qualcosa di molto più aperto anche alla cittadinanza: un vero e proprio hub del pescato dell'Adriatico, compreso un ristorante specializzato e in un secondo tempo anche un'area per intrattenimenti e spettacoli, sempre legati al porto e al mare. È stata così presentata l'iniziativa congiunta della Regione Marche e dell'Autorità Portuale di Ancona, in una conferenza stampa sul web coordinata dal presidente dell'**AdSP** Rodolfo Giampieri. Al suo fianco il comandante del compartimento marittimo e della Capitaneria contrammiraglio Enrico Moretti, l'assessore al bilancio della Regione Guido Castelli, l'assessore al porto di Ancona Ida Simonella, il presidente della Camera di Commercio Gino Sabatini più i dirigenti dell'associazione produttori pesca e i progettisti rappresentati da Livio Gambacorta. Con slides che hanno accompagnato sul video le relazioni, molti dei suggestivi aspetti della nuova versione del mercato ittico. Intanto i finanziamenti: 3,5 milioni complessivi di cui 2,6 dell'**AdSP** e il resto della Regione. La pesca professionale, è stato ricordato, vale oggi 1800 tonnellate di prodotto all'anno, con 3/4 mila cassette di prodotto pregiato al giorno, un volume d'affari di 10 milioni e il lavoro di un migliaio di addetti tra diretti e indotto. Su Ancona malgrado la crisi gravitano una quarantina di pescherecci, ma il territorio ne elenca ancora di più. La riqualificazione del mercato ittico, ha ricordato il presidente Giampieri non è soltanto un rinnovare una pur prestigiosa struttura di settant'anni fa: è anche una riqualificazione del porto e insieme una serie di tecnologie nuove che consentiranno di eliminare passaggi non più adeguati anche sul piano ambientale le cassette di polistirolo a perdere saranno sostituite da cassette di plastica lavabile e riutilizzabile con in più un nuovo richiamo per anconetani e per turisti. Il nostro porto è bellissimo ha ricordato ancora Giampieri e quando il progetto del mercato sarà completato offrirà un gioiello in più dello stesso tessuto urbano proiettato verso il mare.



## Civitavecchia vuole 700 mila teu

*A Trieste da febbraio arriveranno i tedeschi di Hhla, nel porto di Bari gara per il 5G*

ALBERTO GHIARA Hhla da febbraio a Trieste Il gruppo tedesco di Amburgo Hhla ha firmato il contratto per acquisire il 50,01 per cento della Piattaforma logistica Trieste dal gruppo Parisi. Una volta arrivato l'ok del Consiglio dei ministri italiano e effettuati alcuni passaggi formali, da febbraio la piattaforma comincerà a operare sotto la guida tedesca con il nome di Hhla Plt Italy. Il terminal diventerà "un importante hub meridionale all'interno della nostra rete portuale e intermodale, ha spiegato Angela Titzrath, amministratrice delegata di Hhla: una rete di terminal container, frutta e rinfuse diffusa in tutta Europa, da Amburgo a Estonia e Ucraina. Hhla partecipa anche al progetto di pubblico dominio Hyperloop. Trieste conferma la sua vocazione europea, dopo l'arrivo come terminalisti dei danesi di Dfds, dei tedeschi di Duisport e, a dicembre 2020, degli ungheresi di Adria Port. 700 mila teu per Civitavecchia Il porto di Civitavecchia aumenterà la propria capacità di traffici container da 200.000 a 700.000 teu. E' la previsione del Piano della Regione Lazio che destina 7,6 miliardi di euro al settore dei trasporti nel medio (2025-2030) e nel lungo (2040) periodo. Al sistema portuale è destinata l'erogazione di 1,1 miliardi per la riqualificazione delle banchine e dei binari ferroviari interni al porto di Civitavecchia.

In particolare, la Darsena energetica riveste - si legge nel Piano - un carattere strategico in quanto consente l'ampliamento della capacità del porto per traffici multipurpose, tra cui container. Si stima un possibile aumento di capacità da 200.000 a oltre 700.000 teu. Attualmente lo scalo movimentava 100 mila teu all'anno, ma si calcola che un milione di teu del mercato laziale prendano la via di altri porti fuori regione. Gioia Tauro punta sulla cantieristica Con l'avvio delle procedure per creare un'area di cantieristica navale, il porto di Gioia Tauro ha fatto un passo avanti per diventare uno scalo a tutto tondo e affrancarsi dalla funzione di grande banchina quasi unicamente al servizio del transhipment di contenitori che ha avuto finora. L'Autorità portuale dello scalo ha annunciato di aver avviato la gara pubblica per individuare la società che, sul mercato internazionale, dovrà indicare il bacino di carenaggio da acquistare. Si tratta di un passo importante che porterà alla realizzazione di un polo cantieristico, al fine di implementare e diversificare le attività lavorative attualmente presenti nello scalo calabrese". Lscst, cassa integrazione contestata Il terminal Lscst della Spezia ha fatto domanda di rinnovo della cassa integrazione per 343 dipendenti (228 portuali di banchina e 115 impiegati e quadri), per le 11 settimane che vanno dal 18 gennaio al 31 marzo prossimi. La richiesta è stata definita «una doccia fredda» dal sindaco della Spezia, Pierluigi Peracchini, mentre per il nuovo presidente dell'Autorità di sistema, Mario Sommariva, la notizia è «molto negativa». Critici anche i rappresentanti dei sindacati confederali, Cgil, Cisl e Uil, che contestano la mancanza di una crisi di traffici tale da richiedere che metà della forza lavoro venga congelata: «Dovrebbe prospettarsi un calo dei traffici tra il 30 e il 50 per cento per giustificare questi numeri». Lscst ha assicurato di voler procedere con gli investimenti e che nel 2021 verranno compiuti gli interventi necessari a liberare calata Paita, che verrà restituita all'Authority per il traffico crocieristico. Bari, verso la gara per il 5G «L'infrastrutturazione per il 5G nel porto di Bari si è conclusa e entro due mesi andremo a gara per assegnare la gestione del servizio», afferma all'Avvisatore Marittimo il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale (Bari e Brindisi), Ugo Patroni Griffi. Il porto di Bari è, con quello di Livorno, all'avanguardia in Italia nell'introduzione del 5G in banchina, che servirà per introdurre l'Internet- delle-cose (Iot) nelle procedure di





## Il Secolo XIX

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Civitavecchia vuole triplicare Gioia Tauro apre ai cantieri

ALBERTO GHIARA

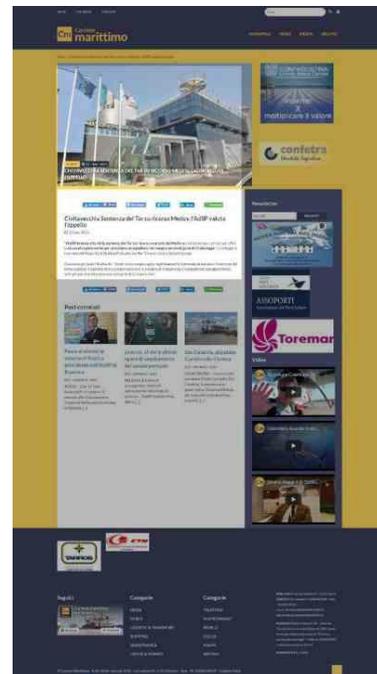
Il porto di Civitavecchia aumenterà la propria capacità di traffici container da 200.000 a 700.000 teu. È la previsione del Piano della Regione Lazio che destina 7,6 miliardi di euro al settore dei trasporti nel medio (2025-2030) e nel lungo (2040) periodo. Al sistema portuale è destinata l'erogazione di 1,1 miliardi per la riqualificazione delle banchine e dei binari ferroviari interni al porto. In particolare, la Darsena energetica «riveste - si legge nel Piano - un carattere strategico in quanto consente l'ampliamento della capacità del porto per traffici multipurpose, tra cui container». Attualmente lo scalo movimentava 100 mila teu all'anno, ma si calcola che un milione di teu del mercato laziale prendano la via di altri porti fuori regione. Gioia Tauro punta sulla cantieristica. Con l'avvio delle procedure per creare un'area di cantieristica navale, il porto di Gioia Tauro ha fatto un passo avanti per affrancarsi dalla funzione di grande banchina quasi unicamente al servizio del transhipment. L'Autorità portuale ha annunciato di aver «avviato la gara pubblica per individuare la società che dovrà indicare il bacino di carenaggio da acquistare». Sorgerà un polo cantieristico, «al fine di implementare e diversificare le attività attualmente presenti».

Hhla da febbraio a Trieste Il gruppo tedesco di Amburgo Hhla ha firmato il contratto per acquisire il 50,01% della Piattaforma logistica Trieste dal gruppo Parisi. Una volta arrivato l'ok del Consiglio dei ministri e effettuati alcuni passaggi formali, da febbraio la piattaforma comincerà a operare sotto la guida tedesca con il nome di Hhla Plt Italy. Hhla è una rete di terminal container, frutta e rinfuse diffusa in tutta Europa, da Amburgo a Estonia e Ucraina. Partecipa al progetto di pubblico dominio Hyperloop. Trieste conferma la sua vocazione europea, dopo l'arrivo come terminalisti dei danesi di Dfds, dei tedeschi di Duisport e, a dicembre 2020, degli ungheresi di Adria Port. Lscst, cassa integrazione contestata Il terminal Lscst della Spezia ha fatto domanda di rinnovo della cassa integrazione per 343 dipendenti (228 portuali di banchina e 115 impiegati e quadri), per le 11 settimane che vanno dal 18 gennaio al 31 marzo prossimi. La richiesta è stata definita «una doccia fredda» dal sindaco della Spezia, Pierluigi Peracchini, mentre per il nuovo presidente dell'Autorità di sistema, Mario Sommariva, la notizia è «molto negativa». Critiche tutte le sigle sindacali, che lamentano: «Manca una crisi che giustifichi la misura». Lscst ha assicurato di voler procedere con gli investimenti e che nel 2021 verranno compiuti gli interventi necessari a liberare calata Paita, che verrà restituita per il traffico crocieristico. Bari, verso la gara per il 5G «L'infrastrutturazione per il 5G nel porto di Bari si è conclusa e entro due mesi andremo a gara per assegnare la gestione del servizio», afferma il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale (Bari e Brindisi), Ugo Patroni Griffi. Il porto di Bari è, con quello di Livorno, all'avanguardia in Italia nell'introduzione del 5G in banchina, che servirà per utilizzare l'Internet-delle-cose (Iot) nelle procedure portuali. --



## Civitavecchia Sentenza del Tar su ricorso Medov, l'AdSP valuta l'appello

L'AdSP prende atto della sentenza del Tar sul ricorso avanzato da Medov e, nel contempo, con i propri uffici la sta analizzando anche per procedere ad appellarsi nei tempi e nei modi garantiti dalla legge. Lo si legge in una nota dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale. Conclude pertanto l'Authority: L'ente ha da sempre agito legittimamente tutelando al massimo l'interesse del bene pubblico e soprattutto ha sempre lavorato in un'ottica di trasparenza e competenza, salvaguardando tutti gli operatori che lavorano nel porto di Civitavecchia.



## Informare

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Porto di Civitavecchia, il TAR Lazio accoglie il ricorso di Medov relativo al servizio di navettamento dei crocieristi

Era stato richiesto l' annullamento dell' ordinanza che prevede l' esclusiva del servizio in favore di Port Mobility I giudici della Sezione Terza del Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio hanno accolto il ricorso proposto dalla genovese Medov contro l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale e la Port Mobility per l' annullamento dell' ordinanza n. 37 del 2019 dell' AdSP con cui sono state fissate le modalità operative e gestionali relative al transito dei crocieristi nel porto di Civitavecchia, ordinanza che prevede l' esclusiva per il servizio di navettamento dei crocieristi in favore di Port Mobility. Accogliendo con soddisfazione il pronunciamento del TAR del Lazio l' agenzia marittima Medov ha rilevato che con l' ordinanza del novembre 2019 l' AdSP aveva eluso una precedente pronuncia della stessa Sezione del TAR ripristinando l' esclusiva in favore di Port Mobility ed ha sottolineato che dal 2019 ad oggi, nelle querelle con Medov, Port Mobility ha inanellato tre pronunce sfavorevoli del TAR Lazio, una del Tribunale Civile di Roma e una delibera dell' ANAC, tutti concordi nel dire che Port Mobility sta facendo cose che non potrebbe/dovrebbe fare.

Inoltre l' agenzia marittima ha rimarcato che con questa sentenza il TAR Lazio ribadisce che l' Autorità di Sistema Portuale non è competente, né territorialmente né funzionalmente, ai fini dell' istituzione di questi servizi di navettamento, facendo diretto riferimento alla precedente sentenza e censurando pertanto esplicitamente il tentativo di elusione portato avanti dall' AdSP.

**Porto di Civitavecchia, il TAR Lazio accoglie il ricorso di Medov relativo al servizio di navettamento dei crocieristi**

Fra stato richiesto l'annullamento dell'ordinanza che prevede l'esclusiva del servizio in favore di Port Mobility.

I giudici della Sezione Terza del Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio hanno accolto il ricorso proposto dalla genovese Medov contro l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale e la Port Mobility per l'annullamento dell'ordinanza n. 37 del 2019 dell'AdSP con cui sono state fissate le modalità operative e gestionali relative al transito dei crocieristi nel porto di Civitavecchia, ordinanza che prevede l'esclusiva per il servizio di navettamento dei crocieristi in favore di Port Mobility.

Accogliendo con soddisfazione il pronunciamento del TAR del Lazio l'agenzia marittima Medov ha rilevato che con l'ordinanza del novembre 2019 l'AdSP aveva eluso una precedente pronuncia della stessa Sezione del TAR ripristinando l'esclusiva in favore di Port Mobility ed ha sottolineato che dal 2019 ad oggi, nelle querelle con Medov, Port Mobility ha inanellato tre pronunce sfavorevoli del TAR Lazio, una del Tribunale Civile di Roma e una delibera dell'ANAC, tutti concordi nel dire che Port Mobility sta facendo cose che non potrebbe/dovrebbe fare. Inoltre l'agenzia marittima ha rimarcato che con questa sentenza il TAR Lazio ribadisce che l'Autorità di Sistema Portuale non è competente, né territorialmente né funzionalmente, ai fini dell'istituzione di questi servizi di navettamento, facendo diretto riferimento alla precedente sentenza e censurando pertanto esplicitamente il tentativo di elusione portato avanti dall'AdSP.

**Largiti le notizie in formato Acrobat Reader. Iscriviti al servizio gratuito.**

Cerca il tuo albergo			
Destinazione	Data di arrivo	Data di partenza	Cerca
<input type="text" value="Mare Adriatico"/>	<input type="text" value="12"/> / <input type="text" value="Jan"/>	<input type="text" value="13"/> / <input type="text" value="Jan"/>	Cerca

[Indice](#) • [Pagine pagate](#) • [Indice notizie](#)  
 inforMARE - Piazza Matteotti 1/3 - 00133 Genova - (010) 511111  
 tel. 010-2401222, fax 010-2518794, e-mail

# Informazioni Marittime

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Sentenza Port Mobility, porto di Civitavecchia farà appello

*L' Autorità di sistema portuale afferma di stare «valutando la possibilità», certa di aver «agito legittimamente tutelando l' interesse pubblico»*

L' Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale sta valutando la possibilità di appellarsi alla sentenza del Tar del Lazio che accoglie la richiesta di annullamento dell' esclusiva di Port Mobility nella gestione del navettamento dei crocieristi nel porto di Civitavecchia. L' Adsp, chiarisce una nota, «ha da sempre agito legittimamente tutelando al massimo l' interesse del bene pubblico e soprattutto ha sempre lavorato in un' ottica di trasparenza e competenza, salvaguardando tutti gli operatori che lavorano nel porto di Civitavecchia». - credito immagine in alto.



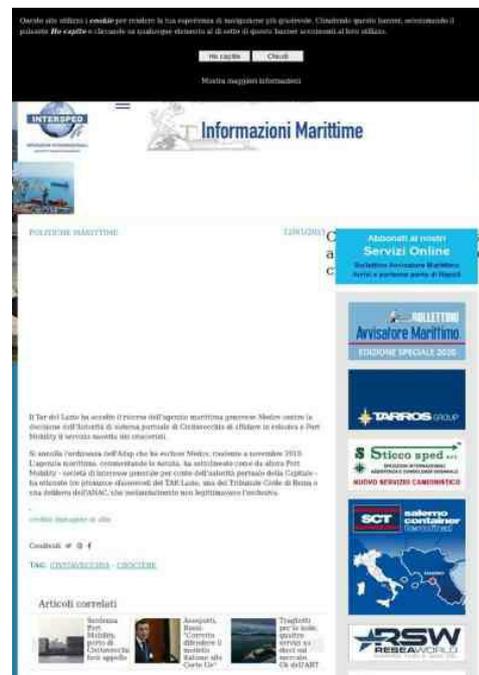
# Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

## Civitavecchia, Tar Lazio annulla affidamento a Port Mobility delle navette crocieristi

*Accolto il ricorso dell'agenzia Medov contro l'esclusiva sui servizi di trasporto di questo tipo di passeggeri nel primo porto crocieristico d'Italia*

Il Tar del Lazio ha accolto il ricorso dell'agenzia marittima genovese Medov contro la decisione dell' **Autorità** di **sistema** portuale di Civitavecchia di affidare in esclusiva a Port Mobility il servizio navetta dei crocieristi. Si annulla l'ordinanza dell'Adsp che ha escluso Medov, risalente a novembre 2019. L'agenzia marittima, commentando la notizia, ha sottolineato come da allora Port Mobility - società di interesse generale per conto dell' **autorità** portuale della Capitale - ha ottenuto tre pronunce sfavorevoli del TAR Lazio, una del Tribunale Civile di Roma e una delibera dell'ANAC, che sostanzialmente non legittimavano l'esclusiva. - credito immagine in alto.



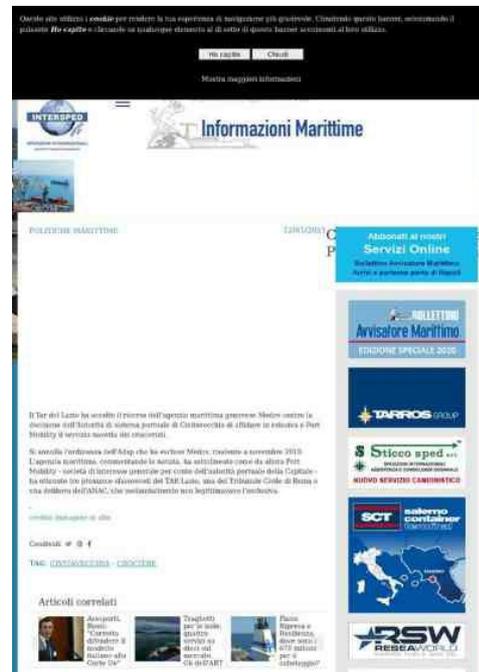
# Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

## Civitavecchia, annullato l' affidamento a Port Mobility delle navette crocieristi

*Tar Lazio accoglie il ricorso dell' agenzia Medov contro l' esclusiva sui servizi di trasporto di questo tipo di passeggeri*

Il Tar del Lazio ha accolto il ricorso dell' agenzia marittima genovese Medov contro la decisione dell' **Autorità** di **sistema** portuale di Civitavecchia di affidare in esclusiva a Port Mobility il servizio navetta dei crocieristi. Si annulla l' ordinanza dell' Adsp che ha escluso Medov, risalente a novembre 2019. L' agenzia marittima, commentando la notizia, ha sottolineato come da allora Port Mobility - società di interesse generale per conto dell' **autorità** portuale della Capitale - ha ottenuto tre pronunce sfavorevoli del TAR Lazio, una del Tribunale Civile di Roma e una delibera dell' ANAC, che sostanzialmente non legittimavano l' esclusiva. - credito immagine in alto.



### Tar Lazio accoglie il ricorso di Medov

*Per il servizio navetta dei crocieristi a Civitavecchia*

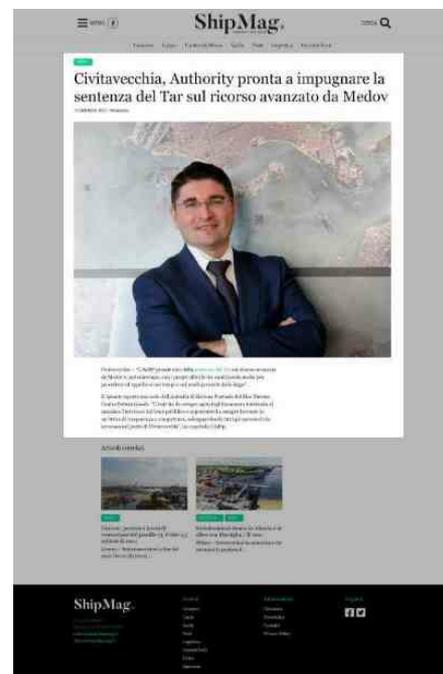
GENOVA Il Tar del Lazio, accogliendo il ricorso avanzato da Medov, ha annullato l'ordinanza n. 37 del Novembre 2019 con la quale l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale, che comprende i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, aveva eluso una precedente pronuncia della stessa Sezione, ripristinando l'esclusiva per il servizio del così detto navettamento dei crocieristi in favore di Port Mobility. Dal 2019 ad oggi, nelle querelle con la Medov, Port Mobility ha inanellato tre pronunce sfavorevoli del Tar Lazio, una del Tribunale Civile di Roma, una delibera dell'Anac. Tutti concordi nel dire che Port Mobility sta facendo cose che non potrebbe/dovrebbe fare. Con questa sentenza il Tar Lazio ribadisce inoltre con vigore che l'Autorità di Sistema portuale non è competente, né territorialmente né funzionalmente, ai fini dell'istituzione di questi servizi di navettamento, facendo diretto riferimento alla precedente sentenza e censurando pertanto esplicitamente il tentativo di elusione portato avanti dall'**AdSp**. A questo punto conclude una nota di Medov è definitivamente chiarito che le restrizioni imposte fino ad oggi dall'**AdSp** al mercato dei servizi sono sempre state illegittime e non potranno essere riproposte per il futuro.

Redazione

The screenshot shows the website interface for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL'. The main headline is 'Tar Lazio accoglie il ricorso di Medov' with a sub-headline 'Per il servizio navetta dei crocieristi a Civitavecchia'. The article is dated '12 gennaio 2021'. Below the headline is a large image of a coastal town. To the right, there is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. Below the form are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' news items, including 'Waterfront Lavanda: bloccati i ricorsi Cudenet' and 'Servizio intermodale tra Roma e Bari'. At the bottom, there are 'ARGOMENTI CORRELATI' such as 'Intesa per l'economia' and 'Previsioni di...'. A 'ABBONATI O EFFETUA IL LOGIN' button is also visible.

### Civitavecchia, Authority pronta a impugnare la sentenza del Tar sul ricorso avanzato da Medov

Civitavecchia L'AdSP prende atto della sentenza del Tar sul ricorso avanzato da Medov e, nel contempo, con i propri uffici la sta analizzando anche per procedere ad appellarsi nei tempi e nei modi garantiti dalla legge. E' quanto riporta una nota dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale. L'ente ha da sempre agito legittimamente tutelando al massimo l'interesse del bene pubblico e soprattutto ha sempre lavorato in un'ottica di trasparenza e competenza, salvaguardando tutti gli operatori che lavorano nel porto di Civitavecchia, ha concluso l'AdSp.



## Civitavecchia, servizio navettamento crocieristi: il TAR del Lazio dà ragione a Medov / La sentenza

Roma Il TAR del Lazio, accogliendo il ricorso avanzato da Medov, ha annullato l'ordinanza n. 37 del novembre 2019 con la quale l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, che comprende i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, aveva eluso una precedente pronuncia della stessa Sezione, ripristinando l'esclusiva per il servizio di navettamento dei crocieristi in favore di Port Mobility. Sentenza-TAR-LazioDownload Dal 2019 ad oggi, nelle querelle con la Medov, Port Mobility ha inanellato tre pronunce sfavorevoli del TAR Lazio, una del Tribunale Civile di Roma, una delibera dell'ANAC. Tutti concordi nel dire che Port Mobility sta facendo cose che non potrebbe/dovrebbe fare. Con questa sentenza il TAR Lazio ribadisce inoltre con vigore che l'Autorità di Sistema Portuale non è competente, né territorialmente né funzionalmente, ai fini dell'istituzione di questi servizi di navettamento, facendo diretto riferimento alla precedente sentenza e censurando pertanto esplicitamente il tentativo di elusione portato avanti dall'**AdSP**. A questo punto è definitivamente chiarito che le restrizioni imposte fino ad oggi dall'**AdSP** al mercato dei servizi sono sempre state illegittime e non potranno essere riproposte per il futuro, conclude Medov.



# La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

## Comitato gestione, iniziati i colloqui al Pincio: giallo sulla candidatura di Magliozzi

Sono iniziati i colloqui al Pincio per l'individuazione del candidato a ricoprire l'incarico di membro del comitato di gestione dell'Adsp. Delle circa 30 candidature pervenute, il sindaco Tedesco a quanto pare incontrerà un gruppetto di persone, dopo una prima scrematura attuata insieme al segretario generale Pompeo Savarino. Non è chiaro quali criteri siano stati utilizzati per procedere alla prima selezione, fatto sta che non tutti i candidati sono stati convocati per il colloquio con il Sindaco. Non sarà presente alle audizioni l'imprenditore gaetano Damiano Magliozzi, indicato come il candidato su cui puntava la filiera di comando di Forza Italia. Nei giorni scorsi lo stesso Magliozzi aveva rilasciato dichiarazioni inequivocabili al blog di Alessio Porcu, spiegando di essere stato convinto dal senatore Claudio Fazzone a presentare domanda al Comune di Civitavecchia. Ma in realtà la pec di Damiano Magliozzi non sarebbe mai arrivata al protocollo elettronico del Pincio. Cosa può essere accaduto? Le ipotesi più semplici a cui pensare sono due: o chi doveva seguire la pratica, indicando a Damiano Magliozzi modalità e tempistica per partecipare al bando, si è disinteressato della cosa, o perché ormai lontano da Civitavecchia, come Roberto D'Ottavio, o perché in altre faccende affaccendato come la coppia Romagnuolo-Mari; oppure in realtà per evitare il rischio di spaccare quel che resta della maggioranza, la scorsa settimana la riunione dei due Claudi (Fazzone e Durigon) insieme a Tedesco ha dato i suoi frutti e il povero Magliozzi è stato abbandonato al suo destino. A questo punto, con Forza Italia senza il suo candidato, con il più titolato di tutti, Gianni Moscherini, neppure convocato perché ritenuto out per l'inconferibilità dovuta al fatto che è consigliere comunale a Tarquinia, i bookmaker del Pincio danno quasi alla pari la designazione dell'altro nome in quota leghista che circola con insistenza da giorni, quell'architetto Emiliano Scotti. Ma anche su di lui stando ai bene informati le perplessità non mancherebbero.



## La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Navettamento crocieristico, il Tar accoglie il ricorso di Medov

Condividi CIVITAVECCHIA - Il Tar del Lazio, accogliendo il ricorso avanzato da Medov, ha annullato l'ordinanza n. 37 del novembre 2019 con la quale l'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centro Settentrionale, aveva ripristinato l'esclusiva per il servizio di navettamento dei crocieristi in favore di Port Mobility. "Tar, Tribunale Civile di Roma e Anac: tutti concordi nel dire che Port Mobility sta facendo cose che non potrebbe/dovrebbe fare - hanno spiegato da Medov - con questa sentenza il Tar Lazio ribadisce inoltre con vigore che l'**Autorità di Sistema Portuale** non è competente, né territorialmente né funzionalmente, ai fini dell'istituzione di questi servizi di navettamento, facendo diretto riferimento alla precedente sentenza e censurando pertanto esplicitamente il tentativo di elusione portato avanti dall'**AdSP**. A questo punto è definitivamente chiarito che le restrizioni imposte fino ad oggi dall'**AdSP** al mercato dei servizi sono sempre state illegittime e non potranno essere riproposte per il futuro". Al centro della vicenda, ancora una volta, la posizione di largo della Pace, fuori dal perimetro **portuale**. L'**AdSP**

prende atto della sentenza del Tar sul ricorso avanzato da Medov "e, nel contempo, con i propri uffici - spiegano da Molo Vespucci - la sta analizzando anche per procedere ad appellarsi nei tempi e nei modi garantiti dalla legge. L'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centro Settentrionale ha da sempre agito legittimamente tutelando al massimo l'interesse del bene pubblico e soprattutto ha sempre lavorato in un'ottica di trasparenza e competenza, salvaguardando tutti gli operatori che lavorano nel porto di Civitavecchia". Condividi.



**L' AGENDA DEL NEO SINDACO**

**IL LUNGOMARE NON VA SOLO RICOSTRUITO MA RIPENSATO**

Renata Picone\* Curare le testimonianze della storia di una comunità non significa essere passatisti, bensì guardare al futuro con lo spessore e la profondità delle proprie radici. Il presidente Mattarella nel suo discorso di fine anno ha asserito che l' attuale momento storico è tempo di costruttori. Per il nostro Paese e per la nostra città in particolare - a lungo abbandonata nei suoi luoghi strategici e maggiormente identitari - i costruttori non dovranno, come avvenne nel Dopoguerra, farsi carico della costruzione di nuove case o di saturare ulteriormente un territorio tra i più densamente costruiti, quanto piuttosto avere cura del patrimonio costruito e paesaggistico esistente. La cura dei luoghi e del patrimonio culturale, con i loro valori materiali e immateriali, per la loro trasmissione al futuro, ma anche per il governo consapevole delle loro trasformazioni sarà compito ineludibile per chi si appresta ad assumere a breve la responsabilità del governo della città di Napoli. Il futuro della nostra città passa anche attraverso il destino del suo Lungomare, che da Mergellina passando per la Villa Comunale arriva a via Nazario Sauro per collegarsi al Molo San Vincenzo (altra opportunità da cogliere per la futura amministrazione). Questa straordinaria strada costiera dovrà nel prossimo futuro essere riguardata sotto un molteplici angolo visuale: quello della tutela e salvaguardia a partire dalla difesa della linea di costa danneggiata dalle recenti mareggiate - quello di una sua riconsiderazione quale collegamento est-ovest della città e, infine, quale volano per la riqualificazione degli attrattori strategici che insistono sul suo percorso, per il miglioramento del benessere dei cittadini, con evidenti ricadute economiche e sociali per la città nel suo insieme. Continua a pag. 26.



Dalla prima di Cronaca

## IL LUNGOMARE NON SOLO RIFATTO MA RIPENSATO

Renata Picone\* Dal primo angolo visuale, quello della tutela e salvaguardia per la trasmissione al futuro, occorrerà partire dal risarcire i danni delle recenti mareggiate che hanno eroso i muri di difesa del Lungomare e abbattuto l' arco cosiddetto borbonico, ma in realtà post-unitario come ha precisato Alfredo Buccaro dalle pagine di questo giornale. Per essi occorrerà rimuovere prima le cause dei danni, ossia proteggere con un' adeguata opera di ripascimento della scogliera la linea di costa soprattutto dai venti di sud-ovest, e quindi procedere ad un restauro, creando nuovamente le strutture danneggiate rivestendole con i materiali risultanti dai crolli attraverso un' attenta opera di anastilosi (numerazione e rimontaggio filologicamente fondato, con qualche integrazione, delle parti smembrate). Ciò sarà possibile se le operazioni di recupero e messa a dimora dei materiali provenienti dai crolli verranno condotte con tempestività, altrimenti non si tratterà più di restauro conservativo ma di puro ripristino, che è operazione diversa e meno accettata dal nostro concetto occidentale di autenticità, che richiede attenzione non solo per la forma esteriore, ma anche per la materia stessa di cui sono costituiti i beni culturali. Su questo tema la soprintendenza ha sollecitato la proprietà e quindi Comune e **Autorità portuale** all' intervento, come ha detto il soprintendente Luigi La Rocca ieri su Il Mattino. I progetti ci sono e anche le professionalità capaci, sia dentro che fuori la soprintendenza, formate nelle Università e nelle Scuole di specializzazione, che hanno fornito loro gli strumenti critici e tecnici per operare correttamente. Ci sono i presupposti, quindi, per procedere celermente, nell' interesse di un bene culturale che è innanzitutto un bene pubblico. Dal secondo angolo visuale, che guarda al Lungomare come arteria di traffico, va considerato che la città di Napoli si caratterizza per il suo sviluppo lineare che segue la linea di costa, per cui sono state costruite nei secoli tre strade di collegamento: a nord la tangenziale, al centro il corso Maria Teresa, oggi Vittorio Emanuele e a sud il Lungomare, con la creazione della colmata a mare tra la fine dell' Ottocento e i primi del Novecento. Interrompere una di queste arterie provoca conseguenze a tutto il sistema viario e forzatamente anche alle altre arterie che connettono la parte ovest con quella est della città. Ciò è possibile solo se, a fronte di tali disagi, si offre al cittadino l' opportunità di godere realmente in piena sicurezza e comfort, di uno spazio pubblico di straordinario pregio paesaggistico; il che è soprattutto realizzabile in stagioni con clima più mite e con opere di sistemazione che garantiscano la fruizione inclusiva e pubblica del bene (e non solo riservata ai clienti dei ristoranti). Di ciò dovranno tener conto i progetti di riqualificazione futura, che dovranno contenere una buona dose di flessibilità per poter accogliere aggiustamenti, anche dovuti a eventi imprevisti, come in questi giorni sta avvenendo a causa della chiusura della Galleria della Vittoria. E qui veniamo, infine, al grande tema dei progetti di valorizzazione del Lungomare e degli attrattori di inestimabile valore storico-paesaggistico che si trovano al suo interno, dalla Villa Comunale al Molo San Vincenzo, passando per la sede stradale, l' arredo urbano pubblico, l' illuminazione e il controllo delle attrezzature per il ristoro. Occorrerà iniziare ad affrontare questi aspetti nel loro insieme, in un Masterplan complessivo, da cui far discendere i singoli progetti attuativi, coinvolgendo in un dibattito reale e non solo demagogico i tecnici, gli stakeholders e soprattutto i cittadini e i membri di una comunità che non vuole rinunciare alle sue radici. Occorrerà investire le migliori forze progettuali della città, ricominciare a discutere anche sulle proposte già in essere e vagliarle alla luce di una sperimentazione e di una maturazione dei problemi connessi molto diversa da





## Il Mattino (ed. Napoli)

Napoli

---

per il Lungomare liberato'. La Federico II, attraverso il Dipartimento di Architettura e la Scuola di specializzazione in Beni architettonici e del Paesaggio da me diretta, giocherà il proprio ruolo, mettendo le proprie competenze a servizio del territorio, attivando dibattito e sperimentazione su questi temi cruciali, e molte sono le collaborazioni che abbiamo già in atto con la soprintendenza diretta da Luigi La Rocca. Il destino di questo tratto costiero di città è intimamente legato, infine, a ciò che la prossima amministrazione sarà capace di porre in essere per la realizzazione del Piano di riqualificazione di Bagnoli, le cui plurime vocazioni potranno essere anche complementari rispetto al Lungomare, accogliendo in modo più congruo manifestazioni che richiamano grandi flussi di presenze che, nel caso del Lungomare, hanno contribuito al degrado di questo importante, quanto fragile pezzo di città. \*Professore ordinario di restauro © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La polemica

Lungomare, quanti errori

di Maria Luisa Margiotta L a burrasca dei giorni scorsi ha investito la costa napoletana da via Partenope e via Caracciolo fino a Posillipo: danneggiati stabilimenti balneari, parti del parapetto stradale, la pavimentazione della terrazza Ramaglietto a Castel dell' Ovo, spazzati via i dehors di bar e ristoranti. Danni ovunque ma la maggiore evidenza mediatica è toccata soprattutto alle attività ristorative, già protagoniste di numerose proteste per i danni subiti a causa del Covid. L' ultimo atto di questa calamità, l' ultimo in ordine cronologico ma il primo in senso simbolico, è stato il crollo successivo del piccolo manufatto lungo via Partenope, denominato "o' chiavicone" e "arco borbonico". Più che un semplice arco si trattava ormai dei resti del terminale antifrutti dell' antica "cloaca massima", utilizzata in passato anche come molo di approdo per le barche dei pescatori, posto in adiacenza di una piccola costruzione poligonale destinata a "Ufficio doganale". Tornato agli onori delle cronache dopo numerose segnalazioni all' **Autorità Portuale** per le sue pessime condizioni, la struttura è divenuta

oggetto di dibattiti culturali social sulla sua datazione, di epoca borbonica o postunitaria. Borbonico o meno, il suo crollo, conseguenza di pura negligenza, rappresenta emblematicamente l' epilogo (si spera provvisorio) della parabola discendente del lungomare, che avrebbe dovuto diventare il punto di eccellenza di dieci anni di amministrazione, anzi come ha dichiarato di recente lo stesso sindaco "uno dei simboli della rinascita di Napoli degli ultimi anni", il lungomare "liberato" inteso come una sorta di contraltare simbolico alla liberazione di piazza Plebiscito, per fortuna, mai chiamata piazza "liberata". Con gli ultimi distruttivi eventi il lungomare è metaforicamente insorto per scrollarsi di dosso fiumi di proclami. La sua lunga vicenda, piena di interventi che lo hanno trasformato anche profondamente, come soprattutto il passaggio da spiaggia sabbiosa a strada asfaltata, è passata nei libri di storia dopo dibattiti polemici per la perdita della sua naturalità, che è avvenuta, però, a fronte di un risultato spettacolare. Nei più di nove anni dell' attuale amministrazione il nostro lungomare ha vissuto momenti di popolarità effimera basata su eventi di bocca buona, portati alla ribalta grazie alla moderna comunicazione mediatica ma ben presto finiti nel dimenticatoio dei fatti privi di sostanza. Nel settembre 2015 viene approvato il progetto di riqualificazione, denominato restyling, del tratto tra piazza Vittoria e il Molosiglio, con la significativa "collaborazione delle associazioni di categorie della zona come gli albergatori, i ristoratori e i commercianti", come recita il comunicato stampa del Comune. Tra le categorie anche i cittadini avrebbero avuto diritto a dire la propria. Nel giugno 2018 arriva il progetto definitivo finanziato dal Programma PON Metro per 13 milioni di euro. Nel gennaio 2019 si conclude l' iter amministrativo con l' affidamento del progetto esecutivo, che prevede in sintesi: il rifacimento della pavimentazione con la pietra lavica certamente non vesuviana; il ripristino della passeggiata a mare ( forse non esisteva più?); il recupero di aree per la viabilità pedonale ciclabile con l' ampliamento del marciapiede lato edifici da 5 a 12 metri, al fine di aumentare lo spazio pubblico per la sosta dei pedoni e quello da destinare all' occupazione da parte di bar, ristoranti e alberghi. Grazie a questo intervento, sottolinea il comunicato, "il Lungomare partenopeo tornerà ad essere la più bella passeggiata d' Europa . già dal 2012 trasformato in un luogo di incontro, di passeggio, di tempo libero, di godimento delle bellezze naturali e di eventi sportivi". D' accordo per i ciclisti che potranno percorrere via Partenope in pace ma come si fa a sostenere che il nostro lungomare abbia bisogno di questo





## La Repubblica (ed. Napoli)

Napoli

---

l'apertura alla fruizione di tutti a fronte di uno spazio pubblico tra l'altro ridotto dalla privatizzazione di suolo prezioso concesso alle strutture fisse dei ristoranti? Nel luglio del 2018 nascono, infatti, le proteste avanzate al Mibac da numerose associazioni culturali, che evidenziano tra l'altro "lo stravolgimento dell'unitarietà stilistica di via Partenope e via Caracciolo e del suo valore di percorso continuo". Motivi ai quali si aggiunge la perdita della grande conquista ottocentesca di una strada destinata ad una percezione paesaggistica non statica ma cinetica ed inoltre il rischio al quale va incontro questo cospicuo investimento se non si interviene prioritariamente sulle opere di difesa della costa. Il termine restyling, ovvero rivisitazione estetica, appare, dunque, idoneo a definire la vanità di questo progetto che si rivolge alla pelle di un sito già in possesso di ben più sostanziali e strutturate qualità, per le quali sarebbero sufficienti normali opere di manutenzione straordinaria. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Per il pontile Saint Tropez si va verso il restyling

Fabrizio Geremicca

L' **Autorità portuale** vara finalmente la gara per l' affidamento in concessione ed il recupero del pontile Saint Tropez. E' sul lungomare di via Caracciolo a poca distanza dall' approdo degli aliscafi di Mergellina e versa da molti anni in condizioni pessime. Sono state aggravate dalla recente fortissima mareggiata innescata dai venti di Libeccio, quella del 28 dicembre. La stessa che ha determinato il crollo dell' arco in via Partenope - impropriamente definito borbonico - che fu realizzato nell' Ottocento come copertura delle fogne provenienti dal Chiatamone. Nonostante l' accesso sia stato interdetto dal 2015 con cartelli di avviso di pericolo, il pontile Saint Tropez è stato spesso utilizzato anche negli anni più recenti come trampolino di tuffi (piuttosto pericoloso in verità) dai bambini e dagli adolescenti che fanno il bagno in quel tratto del lungomare. Nel 2018 alcuni imprenditori avevano chiesto all' **Autorità portuale** di concedere loro la struttura in gestione. Qualcuno aveva perfino ipotizzato di allestire bar e tavolini per realizzare una sorta di chalet sospeso sul mare. L' ente che gestisce il porto aveva replicato che serviva una gara pubblica in mancanza della quale non avrebbe potuto affidare a privati il pontile.

Ora finalmente è stata bandita. La concessione durerà sei anni ed il bando stabilisce che il pontile Saint Tropez potrà essere destinato esclusivamente a punto di ormeggio e di imbarco e sbarco dei passeggeri dei natanti «adibiti a gite panoramiche nel golfo». Niente sedie e tavolini, insomma. Molto basso l' importo a base d' asta della concessione per i primi 24 mesi: 2.500 euro all' anno. Una cifra che potrà essere ritoccata dal terzo anni in poi. Chi parteciperà alla gara - c' è tempo per presentare le domande fino al 16 febbraio - e la vincerà dovrà però farsi carico del progetto e dei lavori di ripristino della struttura. Senza i quali, va da sé, il pontile non potrà mai essere utilizzata come punto di imbarco e sbarco. Il recupero della struttura dovrà essere ultimato entro due anni dal rilascio della concessione secondo ciò che stabilisce il provvedimento firmato da Pietro Spirito, il presidente dell' **Autorità Portuale**.



## Dopo varie vicissitudini ecco finalmente il bando per l'affidamento in concessione del pontile Saint Tropez

di Fabrizio Geremicca C'è finalmente il bando per l'affidamento in concessione del pontile Saint Tropez. E' quello che si affaccia sul mare di via Caracciolo, a poca distanza dal molo degli aliscafi di Mergellina, e che dopo varie vicissitudini, compreso un sequestro giudiziario, è stato trasferito alcuni anni fa nelle competenze dell' **Autorità Portuale**. Il pontile è da tempo in pessime condizioni ed ha bisogno di urgenti lavori di consolidamento e di recupero. ad Si erano fatti avanti in passato alcuni imprenditori i quali avevano chiesto che l' **Autorità Portuale** affidasse loro in concessione la struttura. Nel 2018 uno di questi imprenditori, Anna Siciliano, aveva anche presentato ricorso al Tar Campania affinché i giudici decretassero l'illegittimità del silenzio frapposto dall' **Autorità Portuale** alla istanza di concessione. L'ente che gestisce il porto si era difeso sostenendo di avere già comunicato a Siciliano la volontà di procedere con una gara di evidenza pubblica e che, pertanto, la richiesta di concessione non poteva essere accolta. Le toghe non erano ovviamente entrate nel merito della scelta dell'ente che ha competenze sugli scali marittimi di Napoli, Castellammare di Stabia e Salerno, ma avevano stabilito che, in ogni caso, l' **Autorità Portuale** avrebbe dovuto rispondere con un diniego formale alla richiesta di Siciliano. Alcuni mesi fa, poi, in piena estate i Verdi avevano manifestato davanti al pontile Saint Tropez a sostegno delle istanze degli imprenditori i avevano chiesto di rilevarlo e qualche tempo fa c'è stata anche una interrogazione in consiglio regionale firmata da Francesco Emilio Borrelli. Vicende, in ogni caso, ormai superate dalla gara che è stata bandita recentemente. La concessione durerà sei anni e stabilisce che il pontile Saint Tropez potrà essere destinato esclusivamente a punto di ormeggio e di imbarco e sbarco dei passeggeri dei natanti "adibiti a gite panoramiche nel golfo". Sfumano, dunque, i sogni di chi avrebbe voluto farne una sorta di chalet sospeso sul mare. L'importo a base d'asta per i primi due anni del canone di concessione è di soli 2500 euro ogni 12 mesi. E' soggetto a rialzo dal terzo anno in poi. Entro due anni dal rilascio della concessione, stabilisce il provvedimento firmato da Pietro Spirito, il presidente dell' **Autorità Portuale**, l'aggiudicatario dovrà effettuare gli interventi indispensabili al recupero ed alla messa in sicurezza del pontile. Senza i quali, ovviamente, la struttura - interdetta a chiunque da alcuni anni proprio per le pessime condizioni in cui versa - non potrebbe essere destinata a punto di ormeggio e di sbarco. Le domande di partecipazione alla procedura di evidenza pubblica e tutti i documenti indispensabili a candidarsi alla concessione dovranno essere presentati all' **Autorità Portuale** entro il 16 febbraio.



# Bollettino Avvisatore Marittimo

Salerno

## Nonostante tutto SCT di Salerno cresce nel 20

Salerno. Il 2020 si è concluso per Salerno Container Terminal (gruppo Gallozzi) con una crescita, nei volumi di traffico, di circa il 2% (309.750 teus nel 2020 rispetto a 303.678 del 2019), nonostante i pesanti effetti sulle economie dell'interscambio mondiale causati dalla pandemia Covid-19. Le prevedibili contrazioni dei flussi di merci sono state infatti bilanciate dall'acquisizione di nuove linee marittime ed il terminal, in attesa dell'ormai imminente completamento dei lavori di dragaggio indispensabili per il rilancio nell'ambito delle rotte transoceaniche, ha puntato al proprio rafforzamento nei collegamenti mediterranei. Agli inizi dell'anno è stata avviata un'importante collaborazione con il servizio in joint tra l'italiana Tarros Line e la turca Arkas, che assicura scali bisettimanali, in direzione Est ed in direzione Ovest, tra Salerno ed i porti della sponda orientale e quella occidentale dell'intero bacino mediterraneo. Nel mese di novembre è partito il nuovo servizio marittimo settimanale della compagnia di navigazione Akkon Lines, con sede ad Istanbul, tra i porti di Barcellona, Castellòn, Valencia, Algeri, Salerno, Izmir, Gemlik, Gebze e Ambarli. Il mese di dicembre 2020 ha visto l'approdo inaugurale del nuovo servizio settimanale full container TMX2 Turkey Med Express -della francese Cma-Cgm- in arrivo a Salerno dai porti turchi di Gemlik, Gebze, Ambarli e Aliaga ed in prosecuzione per Genova (con transhipment per gli Stati Uniti), Marsiglia ed i porti algerini di Algeri, Skikda ed Annaba. Queste importanti notizie confermano che il porto di Salerno ed il Container Terminal, nei difficili mesi dell'epidemia, non si sono mai fermati, sostenendo tutti i collegamenti essenziali per la macchina dell'interscambio, con la pianificazione di nuovi investimenti, nuove assunzioni e nuove strategie.



I porti

**Merci e turismo anche Brindisi**

In considerazione del ruolo strategico nel rilancio della competitività, i necessari interventi infrastrutturali e di logistica permetteranno una valorizzazione del ruolo dei porti del Sud Italia nei trasporti infra-mediterranei e per il turismo. La missione Infrastrutture per una mobilità sostenibile conta su un ammontare complessivo di risorse pari a 32 miliardi di euro circa. Al fine di assicurare il raggiungimento degli obiettivi e gli interventi si applicherà il quadro di riforme procedurali di cui al dl Semplificazioni con possibilità di attivazione di specifici strumenti in caso di blocchi. Finanziamenti per rafforzare l'accessibilità del **porto di Brindisi**.



## Brindisi Report

Brindisi

### Deposito gas e green economy, Lippolis: "Il territorio ha bisogno di unità"

BRINDISI- Fronte comune ed unità di intenti. Questi concetti ricorrono spesso nelle dichiarazioni rilasciate stamani (martedì 12 gennaio) a BrindisiReport dal commissario di Confindustria Brindisi, Gabriele Lippolis. Il rappresentante dell'associazione degli industriali auspica compattezza istituzionale per affrontare senza divisioni le sfide che si porranno con la dismissione totale della centrale Enel Federico II, che in questi giorni ha spento il gruppo 2, e la transizione verso la green economy. Occorrerebbe unità di intenti anche per superare le contrapposizioni sorte intorno al deposito di gas costiero, con l'amministrazione comunale di Brindisi che tiene ancora aperta la "partita" sulla localizzazione dell'opera, dopo che il Comitato tecnico regionale ha dato il via libera alle modifiche al progetto apportate da Edison, ben accolte anche dagli operatori portuali, per non pregiudicare il traffico marittimo nell'area di Costa Morena Est. A tal proposito Lippolis invita "ognuno a fare il suo lavoro". "Edison, azienda seria - rimarca il commissario di Confindustria - prima di presentare un progetto ha studiato insieme ai tecnici dell' **Autorità di sistema portuale** qual era la location migliore per il progetto ed è stata indirizzata in quella direzione. Nella prima stesura del progetto gli operatori portuali avevano chiesto maggiore spazio nella banchina già esistente di Costa Morena Est: Edison ha ascoltato queste richieste e spostato il progetto di un ottantina di metri, lasciando 300 metri di banchina su quel lato per gli operatori portuali, che tanto ne hanno bisogno e speriamo che ancor di più ne avranno bisogno nel futuro". Lippolis ricorda che il progetto ha ricevuto il nulla osta di fattibilità dal Comitato tecnico regionale". E' giusto quindi "che si continui - afferma - in questa direzione e se c'è qualcuno che non è d'accordo con questi passaggi, credo che si debba fare attenzione a una cosa: si tratta di un deposito di gas Gnl, è qualcosa che l'Unione europea dice che va bene per la transizione energetica e ci chiede di avere infrastrutture". "Se ci sono ancora dubbi - prosegue Lippolis - mettamoci intorno a un tavolo e discutiamone. Solo un confronto ci può aiutare a superare le difficoltà e le incomprensioni e trovare una strada unica e unitaria". Si tratta, evidentemente, di un invito rivolto anche all'amministrazione comunale di Brindisi. Fra Palazzo di città e l'associazione degli industriali, del resto, i rapporti sono stati tutt'altro che idilliaci ultimamente. Ma Lippolis esorta a guardare avanti e costruire un percorso comune, verso la decarbonizzazione. "Enel (a proposito della chiusura del gruppo 2 della centrale di Cerano, ndr) - dichiara il commissario di Confindustria - sta rispettando i tempi e gli impegni presi con il territorio. Ora però bisogna capire dove vogliamo andare. La società ha fatto una proposta per installare due turbogas per sopperire alla mancanza di produzione di energia a seguito dello spegnimento dei gruppi. Ora tocca al territorio rispondere in maniera unita". "Forse - ammette Lippolis - è questo che ci manca in questo momento. Ci manca di ritrovare la voglia dello stare insieme, del costruire un percorso comune che veda lo sviluppo in direzione green, ecosostenibile, con attenzione alle giovani generazioni, alle donne e con attenzione importante a uno sviluppo che sia il più condiviso possibile. Questa pandemia non ci ha aiutato, ma dobbiamo trovare un momento per sforzarci e fare un fronte comune che parli con una sola voce, con un unico documento, andando a Roma passando per i ministeri e la presidenza del consiglio; andando in Europa passando per la Regione Puglia. E' questo che il territorio deve dimostrare e che forse non ha dimostrato nell'ultimo periodo". Lippolis, anche nell'ambito della green economy, chiede compattezza, tenendo presente "delle grandi aziende che hanno investito sul territorio e hanno ambientalizzato i loro impianti. "Però- prosegue - abbiamo bisogno ancora di più di investimenti, perché la transizione energetica



porterà via tanti posti di lavoro



## Brindisi Report

### Brindisi

---

e la dismissione della centrale di Cerano, guardando il 2025 come dead line, ci preoccupa in questo senso. E allora mettiamoci tutti a lavoro, cercando di attrarre investimenti esogeni ma anche cercando di fare investire chi già investito nel territorio. Noi abbiamo in questi mesi lavorato e abbiamo portato sul tavolo del ministero, per questo territorio, 2 miliardi di investimenti. Vediamo se il territorio è pronto a fare fronte comune nel portare questi progetti, green ed ecosostenibili, alla luce"

# Shipping Italy

Brindisi

## Porti e Piano Regolatori antecedenti al 1994: cosa ha stabilito il Consiglio di Stato con la sentenza su Brindisi

Lo Studio Legale Zunarelli e Associati (con il founding partner Stefano Zunarelli, il Senior partner Andrea Giardini e l'associato Vincenzo Cellamare) e Police & Partners (con il founding partner Aristide Police) hanno assistito con successo, rispettivamente, **Assoport** e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale nel ricorso presentato da quest'ultima avanti il Consiglio di Stato avverso la sentenza del Tar Puglia sede di Lecce, con cui, recependosi le posizioni del Provveditorato Interregionale Opere Pubbliche (sede di Bari) e del Comune di Lecce si era dichiarata la non conformità urbanistica di alcuni interventi di security portuale realizzati dalla locale Autorità Portuale, pur conformi al piano regolatore generale del Comune di Lecce, in quanto contrastanti con il Piano Regolatore Portuale del porto di Brindisi, risalente al 1975. Il Consiglio di Stato, con sentenza del 28 dicembre 2020 n. 8356, ha accolto il ricorso presentato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, con l'intervento ad adiuvandum di **Assoport**, riconoscendo la non vincolatività dei Piani Regolatori Portuali approvati prima della riforma della legge n.84/1994 (ancora molto diffusi nelle realtà portuali italiane). Questi ultimi, secondo il Supremo Consesso, non hanno effetti di conformazione del territorio, mentre soltanto i Piani Regolatori Portuali approvati dopo la legge di riforma del 1994, e con le procedure dalla stessa previste, hanno natura di strumenti di pianificazione territoriale atipici, a metà strada tra un piano urbanistico speciale e un piano di settore.



## Porto di Brindisi, nuove aree e controlli

BRINDISI L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha stanziato nel Bilancio di previsione 2021 le somme necessarie per acquisire le aree di proprietà del Consorzio ASI e il terminal privato, nel porto di Costa Morena a Brindisi. Inoltre, è stato avviato l'iter procedurale per l'aggiornamento progettuale del Terminal le Vele. Attraverso queste azioni, l'Ente portuale intende rinforzare in maniera significativa l'accoglienza di passeggeri e mezzi in arrivo nel porto di Brindisi ed efficientare i controlli di security e doganali, sia per i passeggeri Schengen che extra-Schengen. Per quanto riguarda le aree, si tratta degli spazi già utilizzati come parcheggio dei mezzi pesanti in attesa di imbarco, immediatamente fuori dal varco portuale di Costa Morena traghetti, di proprietà, in maggior parte, del Consorzio ASI e in parte minore del Comune di Brindisi; spazi, peraltro, già inclusi nel Piano Regolatore Portuale del 1975 con la destinazione aree di sosta e parcheggio. Una volta acquisite le aree, l'AdSP MAM intende infrastrutturarle e organizzarle perché possano essere fruibili e sicure per tutti i passeggeri, i mezzi e i mezzi pesanti in attesa di imbarco dal porto di Brindisi. Proprio per concludere l'iter, l'Ente portuale ha recentemente invitato il Consorzio ASI e il Comune di Brindisi alla definizione di un protocollo d'intesa propedeutico alla formalizzazione degli atti di acquisto programmati. Una riunione operativa si terrà il prossimo 12 gennaio. Il terminal privato è situato proprio a ridosso di queste aree parcheggio, sempre al di fuori del varco portuale di Costa morena traghetti. La trattativa di acquisto è di fatto quasi definita. La struttura, nelle intenzioni dell'AdSP MAM, diventerà un centro di accoglienza per il check-in di viaggiatori e mezzi in transito per il porto. Parallelamente, sta per essere avviata la conferenza di servizi per l'approvazione del progetto di revamping (aggiornamento rispetto alla normativa sopravvenuta) della progettazione del Terminal le Vele. A seguito della risoluzione del contratto d'appalto per inadempimento contrattuale con l'ATI Kostruttiva-Igeco, infatti, e l'esito negativo della procedura di scorrimento della graduatoria formatasi in occasione della gara di appalto, l'Ente ha avviato l'attività di aggiornamento progettuale che, quindi, sconterà il nuovo iter autorizzativo. Il Terminal le Vele sarà un'avveniristica e funzionale area di sicurezza, dove saranno accentrati tutti i controlli di security e doganali di passeggeri e mezzi, sia comunitari che extra-comunitari. Auspichiamo commenta il segretario generale dell'AdSP MAM Tito Vespasiani che tutti i soggetti interessati possano apportare la loro fondamentale collaborazione, affinché questi progetti, funzionali e strategici per il porto di Brindisi, possano velocemente vedere la luce. Le aree parcheggio sono parte integrante del sistema della mobilità portuale perché, contrariamente a quanto si crede, la fluidità della circolazione è fortemente influenzata dalle condizioni della sosta. Nel porto di Costa Morena si rende necessario poter disporre di un polmone supplementare e attrezzato nel quale gli autotrasportatori avranno un ricovero protetto, consentendo la riduzione della circolazione dei mezzi pesanti nel centro abitato. Contestualmente, il terminal privato, oltre ad offrire la prima accoglienza a passeggeri e autotrasportatori, con servizi igienici e bar, fungerà da presidio check-in, decongestionando le presenze dei passeggeri all'interno dei varchi portuali e rendendo i tempi di imbarco più celeri e sicuri.



### Cresce il lavoro con le nuove linee Taranto verso la strada della ripresa

TARANTO. Segnali di ripresa per il terminal container del porto di Taranto, affidato in concessione ai turchi di Yilport attraverso la società San Cataldo Container Terminal (Scct). Le linee di traffico che scalano la città pugliese sono passate a due, come annunciato dalla società. Alla Turmed (intramediterranea Turchia, Malta, Italia, Tunisia), si è infatti aggiunta Adrinaf (Algeria, Malta, Italia, Slovenia e Croazia), ma soprattutto sta crescendo l'occupazione e si avviano all'operatività anche le prime gru. Yilport infatti sinora ha operato prevalentemente con le gru a bordo nave, perché quelle fisse, «ereditate» con la concessione da Evergreen (precedente gestore del terminal), sono state sottoposte a manutenzione, perché erano ferme da più di cinque anni. Certo, i segnali di ripresa sono ancora molto misurati, ma vanno comunque collocati nel contesto di difficoltà in cui si muovono la portualità nel suo complesso per effetto della pandemia e Taranto nello specifico (crisi ex Ilva, lunga assenza di un terminalista dopo Evergreen eccetera): «La notizia della nuova linea commerciale speriamo che porti più traffico e più lavoro nel porto di Taranto - dichiara Carmelo Sasso, segretario generale della Uiltrasporti di Taranto -. Intanto sono al lavoro, assunte dal nuovo concessionario, una novantina di persone. Nel bacino ex Evergreen-Taranto Container Terminal ne rimangono adesso circa 420 da ricollocare. San Cataldo Container Terminal - prosegue Sasso - ha lanciato nel frattempo il bando di gara per il servizio di vigilanza. Circa 15 le unità che possono trovare lavoro, ma siccome la società ha messo la clausola sociale nel bando, crediamo che alcune unità ex Evergreen possano trovare collocazione anche qui». Sasso annuncia che «la prima gru di banchina, finita la manutenzione e la rimessa a punto, è stata posizionata in linea e a fine anno termineranno le prove di collaudo. Entro fine febbraio dovremmo poi avere un'altra gru di banchina insieme a due di piazzale. C'è quindi una ripresa anche per la dotazione impiantistica».



# Bollettino Avvisatore Marittimo

## Manfredonia

### Porto di Manfredonia: verso il recupero del bacino Alti Fondali

Recuperare il bacino Alti Fondali con una buona manutenzione che ne consolidi la struttura, potenziando l'attrattività commerciale del porto di Manfredonia. Il progetto di rifunzionalizzazione dell'Autorità di sistema portuale (**Adsp**) dell'Adriatico Meridionale, che fa capo al porto di Bari, verrà presentato mercoledì prossimo, a Palazzo Celestini di Manfredonia. Principalmente, si prevede un risanamento corticale delle opere in calcestruzzo armato, di consolidamento delle strutture e di miglioramento del comportamento al sisma, con il duplice obiettivo, spiega l'**Adsp**, «di conservare l'opera e al contempo di conferirle una maggiore capacità di utilizzo, con potenziale conseguente incremento dell'attrattività commerciale dello scalo sipontino».

PAG. 2 BOLLETTINO AVVISATORE MARITTIMO N. 3 - 13-1-2021

### PORTO DI NAPOLI

**PROSSIMI ARRIVI**

**BALCO VARIAZIONE**

1	ADM	ADM	ADM
2	ADM	ADM	ADM
3	ADM	ADM	ADM
4	ADM	ADM	ADM
5	ADM	ADM	ADM
6	ADM	ADM	ADM
7	ADM	ADM	ADM
8	ADM	ADM	ADM
9	ADM	ADM	ADM
10	ADM	ADM	ADM
11	ADM	ADM	ADM
12	ADM	ADM	ADM
13	ADM	ADM	ADM
14	ADM	ADM	ADM
15	ADM	ADM	ADM
16	ADM	ADM	ADM
17	ADM	ADM	ADM
18	ADM	ADM	ADM
19	ADM	ADM	ADM
20	ADM	ADM	ADM
21	ADM	ADM	ADM
22	ADM	ADM	ADM
23	ADM	ADM	ADM
24	ADM	ADM	ADM
25	ADM	ADM	ADM
26	ADM	ADM	ADM
27	ADM	ADM	ADM
28	ADM	ADM	ADM
29	ADM	ADM	ADM
30	ADM	ADM	ADM
31	ADM	ADM	ADM
32	ADM	ADM	ADM
33	ADM	ADM	ADM
34	ADM	ADM	ADM
35	ADM	ADM	ADM
36	ADM	ADM	ADM
37	ADM	ADM	ADM
38	ADM	ADM	ADM
39	ADM	ADM	ADM
40	ADM	ADM	ADM
41	ADM	ADM	ADM
42	ADM	ADM	ADM
43	ADM	ADM	ADM
44	ADM	ADM	ADM
45	ADM	ADM	ADM
46	ADM	ADM	ADM
47	ADM	ADM	ADM
48	ADM	ADM	ADM
49	ADM	ADM	ADM
50	ADM	ADM	ADM

### PORTO DI NAPOLI (Numeri Verdi)

Avvisatore Portuale Tel. 081 2302157  
 Ufficio di Controllo e Sorveglianza Tel. 081 5022011  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424511  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424518  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424519  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424520  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424521  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424522  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424523  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424524  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424525  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424526  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424527  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424528  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424529  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424530  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424531  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424532  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424533  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424534  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424535  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424536  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424537  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424538  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424539  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424540  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424541  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424542  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424543  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424544  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424545  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424546  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424547  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424548  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424549  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424550  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424551  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424552  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424553  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424554  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424555  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424556  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424557  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424558  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424559  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424560  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424561  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424562  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424563  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424564  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424565  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424566  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424567  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424568  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424569  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424570  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424571  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424572  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424573  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424574  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424575  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424576  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424577  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424578  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424579  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424580  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424581  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424582  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424583  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424584  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424585  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424586  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424587  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424588  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424589  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424590  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424591  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424592  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424593  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424594  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424595  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424596  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424597  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424598  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424599  
 Capitaneria di Porto Tel. 081 2424600

### PROSSIMI ARRIVI (IN ORDINE ALFABETICO)

A	ADM	ADM
B	ADM	ADM
C	ADM	ADM
D	ADM	ADM
E	ADM	ADM
F	ADM	ADM
G	ADM	ADM
H	ADM	ADM
I	ADM	ADM
L	ADM	ADM
M	ADM	ADM
N	ADM	ADM
O	ADM	ADM
P	ADM	ADM
Q	ADM	ADM
R	ADM	ADM
S	ADM	ADM
T	ADM	ADM
U	ADM	ADM
V	ADM	ADM
W	ADM	ADM
X	ADM	ADM
Y	ADM	ADM
Z	ADM	ADM

**Porto di Manfredonia: verso il recupero del bacino Alti Fondali**

Il progetto di rifunzionalizzazione dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) dell'Adriatico Meridionale, che fa capo al porto di Bari, verrà presentato mercoledì prossimo, a Palazzo Celestini di Manfredonia. Principalmente, si prevede un risanamento corticale delle opere in calcestruzzo armato, di consolidamento delle strutture e di miglioramento del comportamento al sisma, con il duplice obiettivo, spiega l'Adsp, «di conservare l'opera e al contempo di conferirle una maggiore capacità di utilizzo, con potenziale conseguente incremento dell'attrattività commerciale dello scalo sipontino».



## Manfredonia, presentazione del progetto Bacini alti fondali

Manfredonia, 12 gennaio 2021 - Sarà presentato domani 13 gennaio alle ore 11.30, nell' auditorium "Cristanziano Serricchio"- Palazzo Celestini-, Corso Manfredi, 24 Manfredonia, il progetto di rifunzionalizzazione del Bacino Alti Fondali del porto di Manfredonia. Obiettivo dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale**, in continuità con le iniziative già intraprese dalla soppressa **Autorità portuale** di Manfredonia, è quello di recuperare e rifunzionalizzare il BAF, ripristinandone le peculiari caratteristiche d' uso e incrementando il bacino di utenza a cui la struttura si rivolge. Il progetto giunge a valle di un percorso avviato dall' Ente e iniziato con uno studio di programmazione degli interventi, al quale hanno fatto seguito una valutazione aggiornata della sicurezza strutturale delle opere e una stima dell' evoluzione dei fenomeni di degrado che hanno consentito di valutare, quindi, la possibilità e la necessità di realizzare un intervento di recupero e di rifunzionalizzazione dell' opera **portuale**. Sulla scorta di tali informazioni, il Dipartimento tecnico dell' Ente ha, quindi, redatto un progetto di fattibilità tecnica economica (PFTE), volto al pieno recupero dell' imponente infrastruttura, candidandone i lavori nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, recentemente delineato dal Comitato Interministeriale per gli Affari Europei. Il progetto, che prevede la realizzazione di importanti lavori manutentivi di risanamento corticale delle opere in calcestruzzo armato, di consolidamento delle strutture e di miglioramento del comportamento al sisma, ha il duplice obiettivo di conservare l' opera e al contempo di conferirle una maggiore capacità di utilizzo, con potenziale conseguente incremento dell' attrattività commerciale dello scalo sipontino.



## Il Comitato per la Zes pianifica la promozione

GIOIA TAURO L' anno nuovo è iniziato con un fitto programma di incontri per il comitato d' indirizzo della Zes Calabria. Il commissario governativo Rosanna Nisticò, lo scorso 7 gennaio, ha riunito i membri per tracciare i passi del suo programma. Presenti all' incontro, in modalità remoto, il commissario dell' **Autorità portuale** di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli; Bianca Scalett in rappresentanza della Presidenza del Consiglio dei ministri-ministero per il Sud e il dirigente Fabrizio Criscuolo per la Regione Calabria. Alla riunione hanno inoltre partecipato, invitati dal commissario Nisticò, il segretario generale dell' Authority Pietro Preziosi e il dirigente dell' area Demanio Pasquale Faraone; il dirigente del settore Coordinamento Zes della Regione, Francesco Venneri e Davide Miggiano, delegato della Direzione dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di Reggio Calabria. Tra i diversi punti all' ordine del giorno, la stipula del protocollo d' intesa tra l' Agenzia delle Dogane, il Comitato d' indirizzo della Zona economia speciale e l' **Autorità portuale** per disciplinare la presenza di un rappresentante dell' Agenzia delle Dogane in seno al Comitato di indirizzo Zes Calabria. Durante l' incontro, il commissario governativo Rosanna Nisticò ha esposto le linee guida adottate per redigere un' articolata offerta della Zona economica speciale. L' obiettivo è di illustrare le diverse aree presenti all' interno della sua delimitazione attraverso l' acquisizione di ogni elemento utile a identificare le peculiarità dei diversi territori e, quindi, le rispettive opportunità di sviluppo. Si punta a elaborare una proposta complessiva per attrarre nuovi possibili investitori, da presentare in diverse occasioni anche attraverso la creazione di uno specifico portale internet di promozione della Zes Calabria. A conclusione della riunione, il commissario Nisticò ha comunicato il calendario dei successivi incontri del Comitato d' indirizzo al fine di determinare un articolato programma di lavoro. d.l.



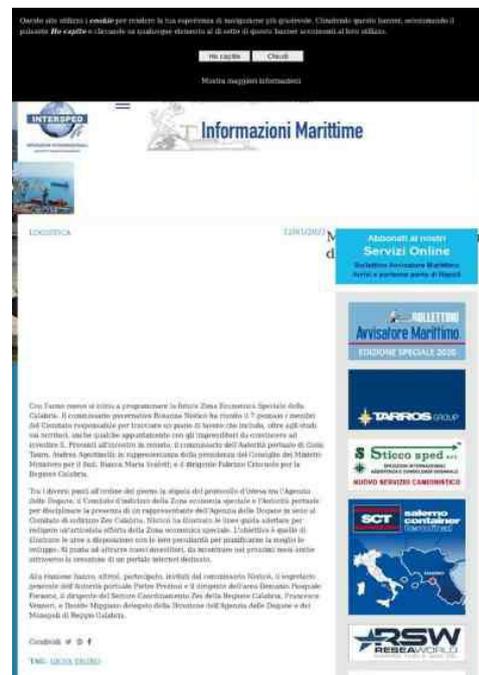
## Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotona Corigliano Palmi

### Mappare la Zona economica speciale della Calabria

*Il commissario Nisticò ha riunito i membri del Comitato per calendarizzare gli incontri e pianificare lo studio delle aree da coinvolgere, con le loro peculiarità*

Con l'anno nuovo si inizia a programmare la futura Zona Economica Speciale della Calabria. Il commissario governativo Rosanna Nisticò ha riunito il 7 gennaio i membri del Comitato responsabile per tracciare un piano di lavoro che includa, oltre agli studi sui territori, anche qualche appuntamento con gli imprenditori da convincere ad investire lì. Presenti all'incontro in remoto, il commissario dell'**Autorità portuale** di **Gioia Tauro**, **Andrea Agostinelli**; in rappresentanza della presidenza del Consiglio dei Ministri-Ministero per il Sud, Bianca Maria Scalett; e il dirigente Fabrizio Criscuolo per la Regione Calabria. Tra i diversi punti all'ordine del giorno la stipula del protocollo d'intesa tra l'Agenzia delle Dogane, il Comitato d'indirizzo della Zona economica speciale e l'**Autorità portuale** per disciplinare la presenza di un rappresentante dell'Agenzia delle Dogane in seno al Comitato di indirizzo Zes Calabria. Nisticò ha illustrato le linee guida adottate per redigere un'articolata offerta della Zona economica speciale. L'obiettivo è quello di illustrare le aree a disposizione con le loro peculiarità per pianificarne la meglio lo sviluppo. Si punta ad attrarre nuovi investitori, da incontrare nei prossimi mesi anche attraverso la creazione di un portale internet dedicato. Alla riunione hanno, altresì, partecipato, invitati dal commissario Nisticò, il segretario generale dell'**Autorità portuale** Pietro Preziosi e il dirigente dell'area Demanio Pasquale Faraone, il dirigente del Settore Coordinamento Zes della Regione Calabria, Francesco Venneri, e Davide Miggiano delegato della Direzione dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di Reggio Calabria.



## Le linee guida della Zes Calabria

*Illustrate durante una riunione del Comitato d'indirizzo*

Redazione

GIOIA TAURO Illustrate le linee guida della Zes Calabria. L'anno nuovo è infatti iniziato con un fitto programma di incontri per il Comitato d'indirizzo della Zona economica speciale della Calabria. Come rende noto l'Autorità portuale di Gioia Tauro, il commissario governativo Rosanna Nisticò, lo scorso 7 Gennaio, ha riunito i membri per tracciare i passi del suo programma. Presenti all'incontro, in modalità remoto, il commissario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, in rappresentanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri Ministero per il Sud, Bianca Maria Scalett, e il dirigente Fabrizio Criscuolo per la Regione Calabria. Alla riunione hanno, altresì, partecipato, invitati dal commissario Nisticò, il segretario generale dell'Autorità portuale Pietro Preziosi e il dirigente dell'area Demanio Pasquale Faraone, il dirigente del Settore Coordinamento Zes della Regione Calabria, Francesco Venneri, e Davide Miggiano delegato della Direzione dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di Reggio Calabria. Tra i diversi punti all'ordine del giorno la stipula del protocollo d'intesa tra l'Agenzia delle Dogane, il Comitato d'indirizzo della Zona economia speciale e l'Autorità portuale per disciplinare la presenza di un rappresentante dell'Agenzia delle Dogane in seno al Comitato d'indirizzo Zes Calabria. Al centro dell'incontro, il commissario governativo Rosanna Nisticò ha illustrato le linee guida adottate per redigere un'articolata offerta della Zona economica speciale. L'obiettivo è quello di illustrare le diverse aree, presenti all'interno della sua delimitazione, attraverso l'acquisizione di ogni elemento utile ad identificare le peculiarità dei diversi territori e, quindi, le rispettive opportunità di sviluppo. Si punta ad elaborare una complessiva proposta per attrarre nuovi possibili investitori, da presentare in diverse occasioni, anche, attraverso la creazione di uno specifico portale internet di promozione della Zes Calabria. A conclusione della riunione, il commissario governativo della Zes Calabria, Rosanna Nisticò, ha illustrato il calendario dei successivi incontri del Comitato d'indirizzo al fine di determinare un articolato programma di lavoro. L'obiettivo è quello di mappare e valorizzare gli strumenti normativi di sviluppo offerti dalla istituzione della Zona economica speciale in Calabria.



## Reggio Tv

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

### Zes Calabria, riunione operativa per programmare il futuro e attrarre nuovi possibili investitori

Redazione ReggioTV

L'anno nuovo è iniziato con un fitto programma di incontri per il comitato d'indirizzo della Zes Calabria. Il commissario governativo Rosanna Nisticò, lo scorso 7 gennaio, ha riunito i membri per tracciare i passi del suo programma. Presenti all'incontro, in modalità remoto, il commissario dell'**Autorità portuale** di **Gioia Tauro**, **Andrea Agostinelli**, in rappresentanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri - Ministero per il Sud, Bianca Maria Scalett, e il dirigente Fabrizio Criscuolo per la Regione Calabria. Alla riunione hanno, altresì, partecipato, invitati dal commissario Nisticò, il segretario generale dell'**Autorità portuale** Pietro Preziosi e il dirigente dell'area Demanio Pasquale Faraone, il dirigente del Settore Coordinamento Zes della Regione Calabria, Francesco Venneri, e Davide Miggiano delegato della Direzione dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di Reggio Calabria. Tra i diversi punti all'ordine del giorno la stipula del protocollo d'intesa tra l'Agenzia delle Dogane, il Comitato d'indirizzo della Zona economia speciale e l'**Autorità portuale** per disciplinare la presenza di un rappresentante dell'Agenzia delle Dogane in seno al Comitato di indirizzo Zes Calabria. Al centro dell'incontro, il commissario governativo Rosanna Nisticò ha illustrato le linee guida adottate per redigere un'articolata offerta della Zona economica speciale. L'obiettivo è quello di illustrare le diverse aree, presenti all'interno della sua delimitazione, attraverso l'acquisizione di ogni elemento utile ad identificare le peculiarità dei diversi territori e, quindi, le rispettive opportunità di sviluppo. Si punta ad elaborare una complessiva proposta per attrarre nuovi possibili investitori, da presentare in diverse occasioni, anche, attraverso la creazione di uno specifico portale internet di promozione della Zes Calabria. A conclusione della riunione, il commissario governativo della Zes Calabria, Rosanna Nisticò, ha illustrato il calendario dei successivi incontri del Comitato d'indirizzo al fine di determinare un articolato programma di lavoro. L'obiettivo è quello di mappare e valorizzare gli strumenti normativi di sviluppo offerti dalla istituzione della Zona economica speciale in Calabria. 12-01-2021 11:59.



### Gioia Tauro: fitto programma di incontri per il comitato d' indirizzo della Zes Calabria

*Gioia Tauro: l' anno nuovo è iniziato con un fitto programma di incontri per il comitato d' indirizzo della Zes Calabria*

L' anno nuovo è iniziato con un fitto programma di incontri per il comitato d' indirizzo della Zes Calabria. Il commissario governativo Rosanna Nisticò, lo scorso 7 gennaio, ha riunito i membri per tracciare i passi del suo programma. Presenti all' incontro, in modalità remoto, il commissario dell' **Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli**, in rappresentanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri - Ministero per il Sud, Bianca Maria Scalett, e il dirigente Fabrizio Criscuolo per la Regione Calabria. Alla riunione hanno, altresì, partecipato, invitati dal commissario Nisticò, il segretario generale dell' **Autorità portuale** Pietro Preziosi e il dirigente dell' area Demanio Pasquale Faraone, il dirigente del Settore Coordinamento Zes della Regione Calabria, Francesco Venneri, e Davide Miggiano delegato della Direzione dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di Reggio Calabria. Tra i diversi punti all' ordine del giorno la stipula del protocollo d' intesa tra l' Agenzia delle Dogane, il Comitato d' indirizzo della Zona economia speciale e l' **Autorità portuale** per disciplinare la presenza di un rappresentante dell' Agenzia delle Dogane in seno al Comitato di indirizzo Zes Calabria. Al centro dell' incontro, il commissario governativo Rosanna Nisticò ha illustrato le linee guida adottate per redigere un' articolata offerta della Zona economica speciale. L' obiettivo è quello di illustrare le diverse aree, presenti all' interno della sua delimitazione, attraverso l' acquisizione di ogni elemento utile ad identificare le peculiarità dei diversi territori e, quindi, le rispettive opportunità di sviluppo. Si punta ad elaborare una complessiva proposta per attrarre nuovi possibili investitori, da presentare in diverse occasioni, anche, attraverso la creazione di uno specifico portale internet di promozione della Zes Calabria. A conclusione della riunione, il commissario governativo della Zes Calabria, Rosanna Nisticò, ha illustrato il calendario dei successivi incontri del Comitato d' indirizzo al fine di determinare un articolato programma di lavoro. L' obiettivo è quello di mappare e valorizzare gli strumenti normativi di sviluppo offerti dalla istituzione della Zona economica speciale in Calabria.





## Port News

Olbia Golfo Aranci

### «Difendiamo i nostri porti»

di Marco Casale

«Ho una convinzione radicata. L'impugnazione dinnanzi ai Giudici comunitari della decisione Commissione Europea in ordine alla vicenda della fiscalità delle Autorità di Sistema Portuali non è un attacco aperto all'UE ma, al contrario, un atto di profondo rispetto dell'Istituzione eurounitaria nel suo complesso». Il presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna, **Massimo Deiana**, sfoggia tutto l'ecumenismo di cui dispone per descrivere il momento particolarmente concitato che sta vivendo l'Italia dei porti. Mentre si moltiplicano in queste ore i richiami alla battaglia giusta, nella riscoperta dell'"ut unum sint" come via imprescindibile alla difesa della specificità dei soft values portuali, il numero uno del porto di Cagliari invita ad abbassare i toni guerreschi: «Il nostro non è un atto di forza. Stiamo semplicemente chiedendo all'Unione di fare una valutazione più approfondita sulla peculiarità dei porti italiani. La troppo totalizzante ispirazione pro-concorrenziale della Commissione Europea in materia di Aiuti di Stato non può andare a detrimento della tutelabilità dell'interesse pubblico generale cui sono preposte le AdSP». Premesso che gli scali portuali nazionali non sono in competizione

con quelli del Northern Range, ma piuttosto con i porti extra Ue come quelli del nord Africa, «l'UE non può fare di tutta un' erba un fascio e applicare in modo indiscriminato le stesse norme a tutte le realtà portuali del Vecchio Continente. Chiediamo quindi alle autorità giudiziarie preposte di cimentarsi in una doverosa ponderazione dei contrapposti interessi in gioco». Il n.1 dell'Autorità di Sistema del Mar di Sardegna risponde poi alle osservazioni pubblicate su Facebook in questi giorni dal prof. Maurizio Maresca e riprese da Port News : «Ho il **massimo** rispetto delle opinioni del mio amico Maurizio Maresca, ma ritengo che i campioni nazionali della portualità che tutti cercano ci siano già. E sono le Autorità di Sistema Portuali, già strutturate in maniera tale da affrontare quel tipo di sfide che giustamente cita». Per **Deiana** le AdSP non sono semafori cui competano soltanto la funzione di regolamentare il traffico in partenza o in arrivo nei porti. «Oggi più che mai mi rendo conto della svolta che la riforma Delrio ha impresso ai nostri scali portuali. Che è stata quella di garantire alle AdSP di operare in un contesto di mercato più ampio, e maggiormente competitivo, e di diventare elementi di stimolo e di sviluppo del tessuto economico e sociale di questo Paese». Chiaramente ci sono delle criticità: «Non tutte le Autorità di Sistema riescono a svolgere al meglio questi compiti, spesso per eccessive resistenze e istanze protezionistiche locali, e ci sono ancora molte inefficienze derivanti da una ipertrofia burocratica, ma non per questo dobbiamo gettare il bambino con tutta l'acqua sporca». I sistemi portuali devono lavorare organicamente con la Conferenza Nazionale, che -ne è convinto **Deiana** - deve diventare sempre di più la cabina di regia e il contesto nel quale fare la necessaria sintesi. «I nostri porti hanno una cassetta degli attrezzi abbastanza fornita e tutti gli strumenti di cui hanno bisogno per sviluppare al **massimo** le proprie potenzialità», afferma il presidente dell'AdSP sarda. La situazione non è poi molto dissimile da quella delle concessioni demaniali: «E' vero - ammette **Deiana** - non abbiamo ad oggi il regolamento concessorio, che aspettiamo ormai da più di un quarto di secolo. La condizione è quindi ampiamente perfezionabile. Ma ritengo che disponiamo di tutti i necessari riferimenti normativi per poter svolgere al meglio i nostri compiti: ovvero la legge 84/94, il codice della navigazione e il regolamento di attuazione del CDN». Al momento, insomma, il sistema consente di

Focus Interventi Interviste News | Video Osservatorio Europeo » [M](#) [E](#) [D](#) [I](#) [A](#) [I](#) [G](#)

**PORT NEWS**  
Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

17 gennaio 2021 — Intervista  
**Colloquio con Massimo Deiana**  
**«Difendiamo i nostri porti»**  
di Marco Casale

«Ho una convinzione radicata. L'impugnazione dinnanzi ai Giudici comunitari della decisione Commissione Europea in ordine alla vicenda della fiscalità delle Autorità di Sistema Portuali non è un attacco aperto all'UE ma, al contrario, un atto di profondo rispetto dell'Istituzione eurounitaria nel suo complesso».

«Il nostro non è un atto di forza. Stiamo semplicemente chiedendo all'Unione di fare una valutazione più approfondita sulla peculiarità dei porti italiani. La troppo totalizzante ispirazione pro-concorrenziale della Commissione Europea in materia di Aiuti di Stato non può andare a detrimento della tutelabilità dell'interesse pubblico generale cui sono preposte le AdSP».

«Oggi più che mai mi rendo conto della svolta che la riforma Delrio ha impresso ai nostri scali portuali. Che è stata quella di garantire alle AdSP di operare in un contesto di mercato più ampio, e maggiormente competitivo, e di diventare elementi di stimolo e di sviluppo del tessuto economico e sociale di questo Paese».

«Non tutte le Autorità di Sistema riescono a svolgere al meglio questi compiti, spesso per eccessive resistenze e istanze protezionistiche locali, e ci sono ancora molte inefficienze derivanti da una ipertrofia burocratica, ma non per questo dobbiamo gettare il bambino con tutta l'acqua sporca».

I sistemi portuali devono lavorare organicamente con la Conferenza Nazionale, che -ne è convinto **Deiana** - deve diventare sempre di più la cabina di regia e il contesto nel quale fare la necessaria sintesi.

«I nostri porti hanno una cassetta degli attrezzi abbastanza fornita e tutti gli strumenti di cui hanno bisogno per sviluppare al **massimo** le proprie potenzialità», afferma il presidente dell'AdSP sarda. La situazione non è poi molto dissimile da quella delle concessioni demaniali: «E' vero - ammette **Deiana** - non abbiamo ad oggi il regolamento concessorio, che aspettiamo ormai da più di un quarto di secolo. La condizione è quindi ampiamente perfezionabile. Ma ritengo che disponiamo di tutti i necessari riferimenti normativi per poter svolgere al meglio i nostri compiti: ovvero la legge 84/94, il codice della navigazione e il regolamento di attuazione del CDN».

Al momento, insomma, il sistema consente di

Ambiente [Autorità Portuali](#) [Cantieristica navale](#) [Coronavirus](#) [Crociere](#) [Europa](#) [GNL](#) [Infrastrutture](#) [Innovazione tecnologica](#) [Logistica Portuale](#) [Porto di Livorno](#) [Porto di Piombino](#) [Riforma Portuale](#) [Delrio](#) [Rinfuse liquide](#) [Shipping](#) [Stato di Livorno](#) [Terminali portuali](#) [Traffici](#)

gestire la situazione in maniera corretta, «prestando la doverosa attenzione al rispetto dei principi di pubblicità e trasparenza». **Deiana** conclude la sua riflessione con un richiamo alla difesa di ciò che rappresentano i porti per l'Italia: «Sono un patrimonio in cui credere e investire. E dobbiamo impegnarci in prima linea

---



## Port News

### Olbia Golfo Aranci

---

per difendere e valorizzare il lavoro che con grande professionalità e molta umanità uomini delle istituzioni e lavoratori portuali e della logistica svolgono ogni giorno per garantire al nostro Paese sviluppo e benessere».

AdSP MSO: bilancio attività 2020 e progetti 2021

GAM EDITORI

12 gennaio 2021 - Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, bilancio positivo oltre qualsiasi aspettativa quello del 2020, nonostante il terribile flagello abbattutosi sull' economia globale dei Porti: investimenti per circa 350 milioni di euro, pronti per la ZES e nuova economia ed occupazione, aiuti per le imprese in difficoltà. La pandemia da Covid-19, il conseguente lockdown e lo stravolgimento economico che ne è risultato hanno messo a dura prova l' economia mondiale. Le ripercussioni della crisi sanitaria ed economica sul settore marittimo portuale e logistico italiano sono state numerose e di notevole impatto. Ciononostante, il cluster portuale ha dimostrato una resilienza ed un atteggiamento fattivo e propositivo, che ha sicuramente portato, nonostante l' incedere della pandemia, ad una valutazione di fine anno meno disastrosa del temuto. A tal proposito, il bilancio di fine anno dei Porti di Augusta e Catania si può definire più che positivo, con prospettive per un 2021 ancor più florido. Numerose opere infrastrutturali sono state eseguite nel 2020 ed altre sono in itinere per il 2021 insieme a nuove iniziative e nuovi progetti. Di primaria importanza la redazione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema, che inquadra il Sistema Portuale del mare di Sicilia Orientale nel contesto socio-economico nazionale ed internazionale. Il Documento, condiviso da tutti i Comuni interessati ed ora inviato alla Regione per opportuna approvazione, costituisce il primo passo verso la redazione del Piano Regolatore del Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale. Inoltre si è definita la redazione del Documento di Pianificazione Energetico Ambientale, che punta ad individuare le opere da realizzare per ridurre l' impiego di energie da fonti fossili, privilegiando le tecnologie a minor impatto ambientale e favorendo l' utilizzo di fonti rinnovabili.



Arrivano dallo Stato un milione e 400 mila euro per valutare costi e benefici

## Tunnel dal porto all' autostrada, studio di fattibilità

L' opera sarebbe strategica quanto avveniristica. Pensare, infatti, a un tunnel che colleghi l' autostrada al porto è quantomeno futuristico in una città dove da anni si fatica a completare, ad esempio, l' anello ferroviario e si discute all' infinito di realizzare il raddoppio del ponte Corleone. Nel frattempo, però, un primo passo viene compiuto, grazie al via libera del ministero dei Trasporti e delle infrastrutture per un milione e 400 mila euro per il finanziamento dello studio di fattibilità di questa opera. «Grazie a un' azione di pressione siamo riusciti a recuperare questo milione e mezzo di euro di fondi ministeriali che il Comune non aveva richiesto. Queste risorse potevano essere destinate esclusivamente a studi di fattibilità di opere strategiche per la nostra città ed è per questo che la scelta è caduta sul collegamento tra porto e circonvallazione per il quale esisteva un protocollo d' intesa tra Comune, **Autorità portuale**, Provveditorato e Anas. Grazie a questo passaggio, saremo nelle condizioni di valutare più nel dettaglio costi e benefici di quest' opera potenzialmente rilevante», afferma il deputato nazionale del Movimento 5 stelle Adriano Varrica, il quale in questi mesi si è battuto per salvare questi soldi che arrivano da Roma. Questi soldi nei mesi scorsi sono stati salvati dalla giunta Orlando e, in particolare, dall' assessore alle Opere pubbliche Maria Prestigiacomò, la quale è riuscita a votare in extremis il via libera al progetto. Dunque, il tempo dirà davvero se l' opera è realizzabile o se è destinata solamente a rimanere un sogno. L' idea sarebbe quella di un tunnel sotterraneo che colleghi le autostrade verso Catania e verso Trapani con uno svincolo per il porto. Di fatto quest' arteria collegherebbe il porto al sistema autostradale. È chiaro che un' opera simile renderebbe più facile l' arrivo al porto decongestionando il peso del traffico sulla circonvallazione e le altre strade come via Messina Marine che portano al mare. Il progetto del tunnel prevede un attraversamento sotterraneo di dodici chilometri che, di fatto, collegherebbe tutta la città. Infatti, oltre allo svincolo per il porto, ce ne sarebbero altri due all' altezza di Villabate e un altro all' altezza dell' ospedale Cervello. Insomma, un' opera mastodontica che rivoluzionerebbe la viabilità della città, per la quale sarebbero necessari un miliardo e 400 milioni. Nei mesi scorsi è stato il viceministro delle Infrastrutture, Giancarlo Cancelleri, ad affermare che l' opera era allo studio del governo: «Con le risorse di 1,4 miliardi di euro assegnate dal nostro ministero, che il Comune non aveva utilizzato, il passante autostradale per il porto potrebbe risultare un' opera fondamentale per l' intera.



## IL Sicilia

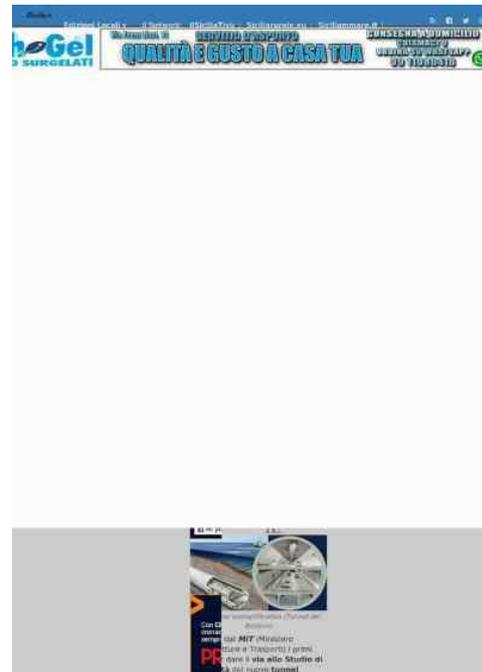
Palermo, Termini Imerese

### Tunnel di Palermo: arrivano i primi fondi, via allo Studio di fattibilità

IL MIT HA STANZIATO 1,4 MILIONI

Davide Guarcello

Immagine esemplificativa (Tunnel del Bosforo) Arrivano dal MIT (Ministero Infrastrutture e Trasporti) i primi fondi per dare il via allo Studio di fattibilità del nuovo tunnel sotterraneo di 12 km che attraverserà il Capoluogo per collegare le due autostrade per Catania e per Trapani, bypassando la circonvallazione e collegandosi al Porto. Una sorta di "Passante autostradale di Palermo". Dallo Stato adesso l'ok al finanziamento per l'avvio dello studio, pari a circa 1,4 milioni. Lo rende noto il deputato pentastellato Adriano Varrica: "Grazie ad un'azione di pressione siamo riusciti a recuperare questo milione e mezzo di euro di fondi ministeriali che il Comune non aveva richiesto. Queste risorse potevano essere destinate esclusivamente a studi di fattibilità di opere strategiche per la nostra città ed è per questo che la scelta è caduta sul collegamento tra Porto e Circonvallazione per il quale esisteva un protocollo d'intesa tra Comune, **Autorità portuale**, Provveditorato e ANAS. Grazie a questo passaggio saremo nelle condizioni di valutare più nel dettaglio costi e benefici di quest'opera potenzialmente rilevante". L'idea di massima era stata redatta dall'**Autorità portuale di Palermo** (guidata da **Pasqualino Monti**), di concerto con Anas, Regione, Provveditorato alle opere pubbliche e Comune, ed esposta dal viceministro Giancarlo Cancellieri nel novembre 2019 (IL VIDEO QUI). Successivamente il Comune di **Palermo** l'ha fatta propria, fino alla richiesta ufficiale di fondi. Il progetto complessivo avrebbe un costo enorme (1,2 miliardi di euro) e prevede un percorso interamente "sottoterra e sottomare", con gli imbocchi all'altezza dello svincolo di Villabate a **Palermo** e all'ospedale Cervello, con un collegamento all'hub **portuale**. I tempi stimati (dal via ai lavori) sarebbero di 5 anni, anche se ancora mancano i fondi. Intanto si potrà iniziare lo studio di fattibilità con questo primo stanziamento del Mit e quindi l'analisi costi/benefici. Poi Roma dovrà dare nuovi input economici per questa grande opera che potrebbe rivoluzionare il traffico di **Palermo**, dando una boccata d'ossigeno alla Circonvallazione, che attende da anni opere già progettate e finanziate ma mai realizzate: il Raddoppio del Ponte Corleone, il sottopasso di via Perpignano e gli svincoli di Brancaccio. LEGGI ANCHE: Cancellieri: "Un tunnel da 1,2 miliardi per attraversare **Palermo**" | VIDEO **Palermo**, Orlando sposa l'idea di Cancellieri: "Ok al tunnel autostradale, lo Stato ci dia i fondi" © Riproduzione Riservata.



## La Sicilia

Palermo, Termini Imerese

### Sicilia isolata, ma con molte opere all' interno

*"Recovery". Mancano Alta velocità e Ponte, ma oltre alla Pa-Ct-Me ci sono la Circumetnea, la rete ferroviaria regionale i collegamenti con Birgi e il porto di Augusta, il potenziamento dei porti di Palermo, Catania e Trapani, il tram a Palermo*

Michele Guccione palermitano. Ora si chiama "Next Generation Italia", ma non è solo un cambio formale. Da 222 a 310 miliardi di euro e fondi come leva per gli investimenti privati, con un impatto previsto sul Pil dell' Italia di 0,5 punti quest' anno, 0,7 nel 2022, 1,5 punti nel 2023, 1,8 nel 2024, 2,5 punti nel 2025 e 3 punti nel 2026. Riforme della giustizia, del fisco, del turismo, della scuola, della concorrenza, del digitale e dell' innovazione produttiva, del settore delle rinnovabili e delle concessioni, e del settore idrico. Crescita affidata agli assi strategici "Digitale e innovazione", "Transizione ecologica" e "Inclusione sociale" con al centro parità di genere, giovani, Sud e riequilibrio territoriale. Il governo, sulla base delle linee guida europee per l' attuazione del Piano, presenterà al Parlamento un modello di governance che identifichi la responsabilità della realizzazione del Piano, garantisca il coordinamento con i ministri competenti a livello nazionale e gli altri livelli di governo, monitori i progressi di avanzamento della spesa. Ciò dovrebbe garantire continuità all' iter malgrado la crisi politica. Rispetto alla penultima versione, che già era migliorata, quella del "Recovery Plan" da 179 pagine giunta ieri sera in Cdm ha positivamente risentito della lunga esperienza da eurodeputato del ministro dell' Economia, Roberto Gualtieri, che - coadiuvato dai colleghi Vincenzo Amendola e Giuseppe Provenzano (anche loro del Pd) e dalle strutture tecniche di missione principalmente dei ministeri Affari europei, Infrastrutture, Sud e dell' Agenzia per la coesione territoriale - ha riscritto il Piano nazionale di Ripresa e resilienza secondo i canoni cari all' Ue e in più, essendo stato nella commissione per i Problemi economici dell' Europarlamento, ha anche saputo intrecciare le risorse di "Next Generation EU", di "React-EU" e del Fsc con i programmi nazionali di investimento, con la Nodef e con la legge di Bilancio riguardo alle misure in comune, portando il plafond a 310 mld. Ne è venuto fuori un piano davvero organico, ma con differenti tipi di svolgimento: la visione ideologica iniziale, cara al M5S, vede il ridimensionamento delle risorse assegnate al digitale (il 20%) e alla svolta green (il 37%) e un aumento di fondi per infrastrutture (33,14 mld), cultura e turismo (8,30), istruzione e ricerca (34,4 più 7 per ristrutturazione e costruzione di scuole) e sanità (20,73); poi sono sparite voci presenti nella prima versione (forse perchè potevano dare adito ai renziani di "sospetta ricerca di consenso" nelle aree tematiche di riferimento politico di Pd e M5S), come le 11mila assunzioni nella giustizia o singoli progetti sui fronti del digitale, del green, della scuola e della cultura, mentre vengono aggiunti specifici progetti (e anche soldi) per dimostrare tangibilmente l' accogliamento delle richieste di Italia Viva. Nel dettaglio per la nostra Isola, quanto alle infrastrutture (che saranno realizzate con i criteri del decreto Semplificazioni) il quadro mantiene, sul versante della mobilità, l' isolamento della Sicilia dal resto del Paese. L' attenzione si concentra su Bari e Taranto che si connettono all' Alta Velocità ferroviaria via Salerno e Napoli, con Taranto che, oltre all' hub logistico portuale cinese, beneficerà dell' idrogeno per la decarbonizzazione dell' ex Ilva; mentre andando più a Sud si cita solo la risibile "massima velocizzazione" della ferrovia Salerno-Reggio Calabria. All' Isola, come asse prioritario va solo la velocizzazione della Palermo-Catania-Messina, con l' unica tratta in esecuzione da Bicocca a Catenanuova e le altre da progettare.

Mercoledì 13 gennaio 2021 LA MESSINA 3

### Sicilia isolata, ma con molte opere all' interno

*"Recovery". Mancano Alta velocità e Ponte, ma oltre alla Pa-Ct-Me ci sono la Circumetnea, la rete ferroviaria regionale i collegamenti con Birgi e il porto di Augusta, il potenziamento dei porti di Palermo, Catania e Trapani, il tram a Palermo*

The diagram is a circular chart with segments in blue, yellow, and red, representing different sectors and their funding allocations. The segments are labeled with various categories, though the text is small. The chart is surrounded by columns of text, which are also small and difficult to read.

The banner features a scenic view of the Maltese cityscape, including the dome of St. Paul's Cathedral. The text "MALTA" is prominently displayed in large white letters, with "50% DISCONTO" below it. There are logos for "YOUTH HUBS", "PUZZALLO", "SAPARSA", and "Malta" at the bottom. The banner also includes the text "Premata online il 21 gennaio" and "il programma online fino al 31 gennaio 2021".



## La Sicilia

### Palermo, Termini Imerese

---

Però il piano complessivo aggiunge tante piccole voci che, anche se le cifre non sono indicate, valgono molto: l' adeguamento della ferrovia Circumetnea, l' elettrificazione del nodo di Catania, l' inserimento nel piano Stazioni al Sud, fondi Fsc per la rete ferroviaria regionale e per i nodi di Palermo e Catania, il collegamento con l' aeroporto di Trapani Birgi e quello col **porto** di Augusta; il trasporto rapido di massa a Palermo. Riguardo ai porti, mentre i traffici merci internazionali e il "gigantismo" delle navi cinesi saranno concentrati su Genova, Trieste e il Nord in generale, gli scali del Sud saranno dedicati ai traffici "intramediterranei" e al turismo. Si prevede la valorizzazione delle Zes, l' elettrificazione delle banchine, "infrastrutture resilienti ai cambiamenti climatici" nei porti di Palermo e Catania (inclusi gli ottimi progetti esecutivi del presidente di Palermo, Pasqualino Monti, come i 78 mln per il consolidamento dei moli S. Lucia, Vittorio Veneto e Piave, della diga dell' Acquisanta e del porticciolo dell' Arenella) e l' aumento della capacità portuale di Trapani con 67 mln per il dragaggio (pure questo progetto esecutivo di Monti), e l' efficienza energetica dei porti dello Stretto di Messina. Quanto al resto, Sud e Sicilia potrebbero inserirsi trasversalmente in tutti gli altri programmi: la digitalizzazione della P.a. con la creazione di Poli strategici nazionali e le infrastrutture del Sistema operativo Paese; la semplificazione e il lavoro agile nella P.a. con i Poli territoriali; 3,5 mld per la riforma della giustizia, in particolare dei processi civile e penale e dell' ordinamento giudiziario; 40 edifici pubblici da riqualificare e la costruzione delle cittadelle giudiziarie; 180 mln in infrastrutture digitali per le filiere agroalimentari al Sud; 750 mln per l' industria dei microprocessori e della microelettronica; il sostegno della produzione di energia da fotovoltaico di nuova generazione per passare da 200MW l' anno a 2GW entro il 2025; l' installazione di sistemi di accumulo di energia; l' incentivo all' acquisto di 6 mln di veicoli elettrici entro il 2030, di cui 4 mln elettrici e 2 mln plug-in ibridi, più le stazioni di ricarica e l' innovazione di 22mila distributori di carburante; la costruzione di 5-10 Hydrogen Valley in siti industriali dismessi per produrre idrogeno dalle rinnovabili; costruzione di 40 stazioni di rifornimento di idrogeno per camion; realizzazione di mille km di piste ciclabili e di 1.626 km di piste ciclabili turistiche; bando per 40 Comuni sopra i 50mila abitanti per integrare piste ciclabili, scuolabus e sharing mobility; 30 contratti di sviluppo per la filiera dell' industria degli autobus a basso impatto; acquisto di 5.129 bus a basso impatto entro il 2026; acquisto di 59 treni elettrici e 21 a idrogeno entro il 2026 per le linee regionali; acquisto di 12 traghetti e di 10 aliscafi a Gnl, elettrici o a idrogeno; il potenziamento dei consorzi di bonifica al Sud e l' ammodernamento di 45 reti idriche di distribuzione. Infine, si prevede l' estensione del Superbonus 110% al 31 dicembre del 2022.

# Transportonline

Palermo, Termini Imerese

## Grimaldi: nuovo collegamento ro/pax Palermo-Cagliari

Il Gruppo partenopeo dà inizio ad una vasta campagna di potenziamento della propria presenza in Sardegna. NAPOLI - Il Gruppo Grimaldi inaugura il 2021 con un potenziamento della propria presenza in Sardegna: a partire dal prossimo 15 gennaio la nave ro/pax Venezia , che attualmente opera sul collegamento trisettimanale Salerno-Cagliari-Salerno, servirà anche il porto di Palermo. Il collegamento Palermo-Cagliari e viceversa avrà frequenza settimanale, con partenza da Palermo il sabato alle ore 19:30 e arrivo nel capoluogo sardo domenica mattina alle ore 09:00. La partenza da Cagliari sarà ogni venerdì alle ore 19:30 con arrivo previsto nel capoluogo siciliano il giorno seguente alle ore 09:00. Battente bandiera italiana e con una velocità di crociera che può raggiungere i 23 nodi, il traghetto ro/pax Venezia impiegato sulla nuova tratta ha una capacità di carico di 2.250 metri lineari di carichi rotabili, pari a circa 130 camion, nonché di 1.000 passeggeri e 200 auto al seguito. La nave è dotata di 96 cabine interne ed esterne, tutte con aria condizionata e servizi privati, alcune attrezzate per i passeggeri a mobilità ridotta e per gli animali domestici che viaggiano al seguito, e di una comoda sala con poltrone reclinabili. Diversi sono i servizi offerti a bordo, quali ristorante self-service, caffetteria, saletta videogiochi e slot machine, negozi ed area giochi per i bambini. " Con il lancio del collegamento ro/pax Palermo-Cagliari, diamo inizio ad una vasta campagna di potenziamento della nostra presenza in Sardegna, mercato sempre più strategico per il nostro Gruppo ", dichiara Emanuele Grimaldi , Amministratore Delegato della compagnia partenopea. " La Sardegna è al centro di una estesa rete di collegamenti marittimi che il Gruppo Grimaldi ha costruito negli ultimi anni nel Mediterraneo Occidentale, sia per il trasporto di merci che di passeggeri, offrendo una continuità territoriale non solo con il Continente ma anche con altre nazioni vicine ". Attualmente, il Gruppo Grimaldi offre vari servizi marittimi da e per la Sardegna tra cui lo storico collegamento Civitavecchia - Porto Torres - Barcellona ed altre linee regolari miste per merci e passeggeri quali Livorno - Olbia e Civitavecchia - Olbia, nonché numerosi servizi merci che collegano Porto Torres con Genova e Cagliari con Genova, Livorno, Salerno e Valencia/Sagunto. Il nuovo collegamento tra Cagliari e Palermo ha come obiettivo quello di soddisfare la domanda sempre più crescente di trasporto tra le due Isole maggiori. [www.grimaldi.napoli.it](http://www.grimaldi.napoli.it) **Indietro** **Elenco Avanti**



### Tasse ai porti, Italia si appella alla Corte Ue

Roma. Il Governo italiano farà ricorso alla Corte di Giustizia dell'Unione europea contro la decisione della Commissione europea di far applicare all'Italia la fiscalità sugli incassi delle autorità di sistema portuali italiane (una decisione applicata anche ad altri stati membri nel corso degli ultimi anni). Nello specifico, la richiesta dell'Ue è di far abolire all'Italia l'esenzione all'imposta sulle imprese concessa ai porti per i profitti ricavati dalle attività economiche delle autorità di sistema portuale. Le imprese, in questo caso, sarebbero i porti che -dal punto di vista della Commissione Ue- sono considerate imprese per via dei profitti ricavati, per esempio, dai canoni di concessione demaniale, pur essendo giuridicamente enti pubblici che non fanno profitto, cioè non economici. «Abbiamo deciso che faremo ricorso alla Corte europea contro la decisione di Bruxelles sulle tasse ai porti italiani», ha detto al ministro dei Trasporti, Paola De Micheli, nel corso di un dibattito pubblico tenutosi a Genova. «Immaginiamo -ha continuato De Micheli- il prossimo decennio come quello del salto di qualità della portualità italiana nella competizione con i grandi porti del Nord e questa volontà del governo non è passata tanto in sordina in Europa. Non è un caso che siano arrivati segnali poco amichevoli, come la vicenda legata alla fiscalità delle autorità portuali». Si sceglie la linea dura, quindi, quella portata avanti fin da subito dai sindacati. Secondo Debora Serrachiani (PD), ex governatrice del Friuli Venezia-Giulia e presidente della Commissione Lavoro della Camera, la decisione della Corte di Giustizia Ue sarà decisiva per il futuro dei porti italiani. «Essere considerati enti economici dall'UE con le relative tassazioni sarebbe una penalizzazione assurda da subire, in generale per gli scali italiani e in particolare per porti come Trieste e Genova inclusi esplicitamente nel Recovery, su cui il sistema Paese punta per il rilancio. Alzare il pressing politico sulle autorità europee attraverso tutti i canali, era un'esigenza che avevo espresso esattamente due anni fa e che oggi considero ancora più necessaria».

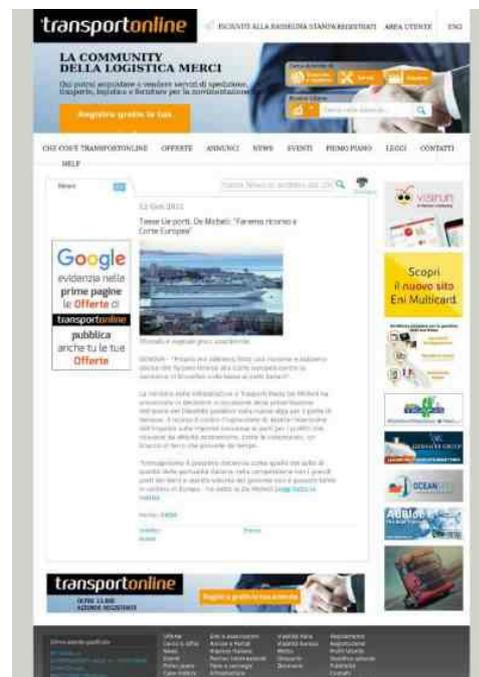


# Transportonline

## Focus

### Tasse Ue porti, De Micheli: "Faremo ricorso a Corte Europea"

Vicenda è segnale poco amichevole. GENOVA - "Proprio ieri abbiamo fatto una riunione e abbiamo deciso che faremo ricorso alla Corte europea contro la decisione di Bruxelles sulle tasse ai porti italiani". La ministra delle Infrastrutture e Trasporti Paola De Micheli ha annunciato la decisione in occasione della presentazione dell'avvio del Dibattito pubblico sulla nuova diga per il porto di Genova. Il ricorso è contro l'ingiunzione di abolire l'esenzione dell'imposta sulle imprese concessa ai porti per i profitti che ricavano da attività economiche, come le concessioni, un braccio di ferro che procede da tempo. "Immaginiamo il prossimo decennio come quello del salto di qualità della portualità italiana nella competizione con i grandi porti del Nord e questa volontà del governo non è passato tanto in sordina in Europa - ha detto la De Micheli



### Giù le merci movimentate nei porti europei nel 2020

*L'Italia segue Malta, prima nella triste classifica, con un -40,5%*

BRUXELLES Con 755 milioni di tonnellate, il totale delle merci movimentate nei maggiori porti dell'Unione europea nel secondo trimestre del 2020, è sceso del 17% rispetto all'anno precedente. Questo quanto riportato nell'indagine periodica dell'Eurostat, l'ufficio statistico dell'Ue. La crisi sostanziale è sicuramente derivata dalla situazione pandemica da Covid e dalle conseguenti restrizioni messe in campo in Europa e nel mondo intero. Solo due degli stati membri dell'Unione europea, così come la Norvegia con un +2,7%, riportano un incremento nelle tonnellate di merci movimentate nei propri porti. La Croazia, che registra una percentuale del 10,2% in più rispetto allo stesso periodo del 2019 e l'Estonia anche se in questo caso l'incremento è lieve, solo dello 0,6%. Il calo maggiore è quello che si registra a Malta, -50,8%, seguita dall'Italia con un -40,5%, Lettonia (-32,8%), Portogallo (-22,6%) e Slovenia (-20,1%). In altri 13 stati dell'Unione sono stati osservati cali del 9% o più, lo stesso accade anche nel Regno unito. Per la Danimarca e la Svezia, il calo registrato è stato del -1,6% per la prima e del -1% per la seconda.

Giulia Sarti



# Transportonline

## Focus

### L'Italia penultima tra i porti europei, -40,5 per cento tonn. merci nel Q2

Trimestre archiviato con 755 milioni di tonnellate di merci movimentate. BRUXELLES - Nel secondo trimestre del 2020 le merci movimentate dai porti europei hanno subito un calo del 17,0% di volumi, rispetto allo stesso periodo del 2019. Trimestre archiviato con 755 milioni di tonnellate di merci movimentate. Un calo sostanziale che, secondo i dati forniti da EUROSAT, l'Ufficio statistico dell'Unione Europea, è da attribuire "molto probabilmente alla pandemia COVID-19 e al successive restrizioni messe in atto nell'UE e nel mondo". La notizia negativa è che l'Italia si posiziona al secondo posto tra i peggiori (totalizzando - 40,5%) solo dopo Malta (-50,8%). Nel podio dei migliori siedono solo due Paesi che non sono in perdita: la Croazia +10,2%, la Norvegia +2,7% ed un lieve incremento per l'Estonia +0,6%. Gli altri stati membri marittimi hanno messo a segno un decremento significativo: Lettonia (-32,8%), Portogallo (-22,6%) e Slovenia (-20,1%). Cali del 9% o più sono stati registrati in altri 13 Stati membri dell'UE, nonché nel Regno Unito. In Danimarca e Svezia il calo è stato rispettivamente di -1,6% e -1,0%.

