



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti  
domenica, 06 dicembre 2020**



## Prime Pagine

06/12/2020	<b>Corriere della Sera</b> Prima pagina del 06/12/2020	6
06/12/2020	<b>Il Fatto Quotidiano</b> Prima pagina del 06/12/2020	7
06/12/2020	<b>Il Giornale</b> Prima pagina del 06/12/2020	8
06/12/2020	<b>Il Giorno</b> Prima pagina del 06/12/2020	9
06/12/2020	<b>Il Manifesto</b> Prima pagina del 06/12/2020	10
06/12/2020	<b>Il Mattino</b> Prima pagina del 06/12/2020	11
06/12/2020	<b>Il Messaggero</b> Prima pagina del 06/12/2020	12
06/12/2020	<b>Il Resto del Carlino</b> Prima pagina del 06/12/2020	13
06/12/2020	<b>Il Sole 24 Ore</b> Prima pagina del 06/12/2020	14
06/12/2020	<b>Il Tempo</b> Prima pagina del 06/12/2020	15
06/12/2020	<b>La Nazione</b> Prima pagina del 06/12/2020	16
06/12/2020	<b>La Repubblica</b> Prima pagina del 06/12/2020	17
06/12/2020	<b>La Stampa</b> Prima pagina del 06/12/2020	18

## Primo Piano

05/12/2020	<b>Ansa</b> Porti: Filt, Fit, Uiltrasporti, arrivare alla Corte di Giustizia Ue	19
05/12/2020	<b>Corriere Marittimo</b> Nicolini (Confetra): "Le AdSP non svolgono attività di impresa, l' UE non può tassarle"	20
05/12/2020	<b>Corriere Marittimo</b> Tasse Ue sui porti italiani - Duci, Merlo e Messina: "Assurda imposizione"	21
05/12/2020	<b>Corriere Marittimo</b> Lo Stato difenda i porti nazionali e la loro natura pubblica - L' intervento	22
05/12/2020	<b>Ship Mag</b> <i>Prof Francesco Munari</i> Stretta Ue sui porti, Munari: "E' troppo tardi per i confronti. Ministro, batta un colpo o sarà showdown in Corte di Giustizia europea"	25
05/12/2020	<b>Ship Mag</b> <i>Vito de Ceglia</i> Aiuti di Stato, UE all' Italia: "Sui porti la decisione negativa è senza recupero"	27
05/12/2020	<b>Ship Mag</b> <i>Redazione</i> Bianchi (Pd): "Dall' Europa attentato alla natura pubblica delle nostre Authority"	28

05/12/2020	<b>Ship Mag</b>	<i>Redazione</i>	29
<hr/>			
I sindacati: "La politica non ha saputo difendere le Authority italiane"			

## Trieste

06/12/2020	<b>Il Piccolo</b> Pagina 23	<i>ROBERTO MORELLI</i>	30
<hr/>			
Il Recovery fund dell' Ue per porto vecchio			
06/12/2020	<b>Il Piccolo</b> Pagina 33	<i>DIEGO D' AMELIO</i>	32
<hr/>			
Recovery Fund destinato al porto: la "benedizione" del premier Conte			

## Venezia

06/12/2020	<b>Corriere del Veneto</b> Pagina 11	<i>Alberto Zorzi</i>	34
<hr/>			
Venezia salvata dal Mose due giorni ma la marea lunga fa tremare il porto			
06/12/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 19	<i>ALBERTO VITUCCI</i>	36
<hr/>			
Quattro maree da 130, Mose chiuso 40 ore Giù Malamocco per far passare cinque navi			
05/12/2020	<b>Ansa</b>		38
<hr/>			
Mose, barriere giù per far passare 4 navi			
05/12/2020	<b>Primo Magazine</b>	<i>GAM EDITORI</i>	39
<hr/>			
Sostegno alle compagnie di lavoro portuale di Venezia e Chioggia			
06/12/2020	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 26		40
<hr/>			
Sostegno ai lavoratori: 660 mila euro dal porto			
05/12/2020	<b>Veneto Report</b>		41
<hr/>			
Erogati 660 mila euro per il sostegno delle compagnie di lavoro portuale di Venezia e Chioggia			

## Savona, Vado

06/12/2020	<b>Il Secolo XIX (ed. Savona)</b> Pagina 20	<i>G. V.</i>	42
<hr/>			
Terminal traghetti di Vado Lavori a inizio del 2021			

## Genova, Voltri

06/12/2020	<b>Il Secolo XIX</b> Pagina 9	<i>MATTEO DELL' ANTICO</i>	43
<hr/>			
Ma i Tir vanno all' attacco «Perso un milione di euro allo studio la class action»			
06/12/2020	<b>Il Secolo XIX</b> Pagina 9		44
<hr/>			
Porto, apertura prolungata Le banchine reggono l' urto			
06/12/2020	<b>Il Secolo XIX</b> Pagina 15	<i>SIMONE GALLOTTI</i>	45
<hr/>			
Porto di Genova La svolta elettrica sarà entro il 2023			
06/12/2020	<b>Il Secolo XIX</b> Pagina 24	<i>ANNAMARIA COLUCCIA</i>	46
<hr/>			
Le nuove opere di viabilità per il porto "benedette" dalla legge Genova segnano il passo, mentre ...			
06/12/2020	<b>La Repubblica (ed. Genova)</b> Pagina 9		48
<hr/>			
Due nuove fermate ferroviarie Cornigliano e Aeroporto/Erzelli			
05/12/2020	<b>Genova24</b>	<i>Redazione</i>	49
<hr/>			
Nuove fermate dei treni di Erzelli/aeroporto e Cornigliano: pubblicato il bando di gara			

## La Spezia

05/12/2020	<b>Corriere Marittimo</b>		50
<hr/>			
Dalla Comunità portuale spezzina pieno sostegno a Di Sarcina			

## Ravenna

06/12/2020	<b>Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)</b> Pagina 11		51
<hr/>			
06/12/2020	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)</b> Pagina 41		52
<hr/>			
05/12/2020	<b>ravennawebtv.it</b>		53
<hr/>			
05/12/2020	<b>RavennaNotizie.it</b>	<i>La posta dei lettori</i>	54
<hr/>			
05/12/2020	<b>ravennawebtv.it</b>		55
<hr/>			

## Marina di Carrara

05/12/2020	<b>Expartibus</b>		56
<hr/>			

## Livorno

06/12/2020	<b>Il Tirreno</b> Pagina 22	<i>MAURO ZUCHELLI</i>	57
<hr/>			
06/12/2020	<b>Il Tirreno</b> Pagina 23	<i>M.Z.</i>	59
<hr/>			
06/12/2020	<b>Il Tirreno</b> Pagina 23	<i>M.Z.</i>	60
<hr/>			
05/12/2020	<b>Ansa</b>		61
<hr/>			
05/12/2020	<b>Corriere Marittimo</b>		62
<hr/>			

## Piombino, Isola d' Elba

06/12/2020	<b>Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)</b> Pagina 15	<i>CLOZ</i>	63
<hr/>			
06/12/2020	<b>Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)</b> Pagina 23		65
<hr/>			
06/12/2020	<b>La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)</b> Pagina 48		66
<hr/>			

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

06/12/2020	<b>Corriere Adriatico</b> Pagina 19		67
<hr/>			
06/12/2020	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ancona)</b> Pagina 33		68
<hr/>			

05/12/2020 **Ship Mag** *Redazione* 69  
Ancona, imprese e sindacati in difesa di Giampieri: "Serve continuità per il porto, sbagliato cambiare"

---

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

06/12/2020 **Il Messaggero (ed. Civitavecchia)** Pagina 37 70  
Todde: «Sullo sviluppo nessuna scelta dall'alto»

---

06/12/2020 **Il Messaggero (ed. Civitavecchia)** Pagina 37 72  
Le onde cancellano di nuovo la Marina Non più rinviabile la barriera soffolta

---

## Napoli

05/12/2020 **Stylo 24** 73  
Porto, scaduto il mandato di Spirito: ecco i nomi dei papabili successori

---

## Salerno

05/12/2020 **Anteprima 24** 74  
Porto di Salerno, grandi novità in arrivo

---

## Brindisi

06/12/2020 **Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)** Pagina 15 75  
Svolta sul cono di atterraggio «Entro fine anno il via libera»

---

## Olbia Golfo Aranci

06/12/2020 **La Nuova Sardegna** Pagina 39 *DI GIANDOMENICO MELE* 77  
«Il porto verrà chiuso? Certo, se arriverà Grendi»

---

## Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

06/12/2020 **Gazzetta del Sud** Pagina 34 78  
Nuove strategie di traffico marittimo Ma manca una viabilità alternativa

---

06/12/2020 **Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)** Pagina 35 79  
«Bene i 25 milioni per Villa ma l'obiettivo è il porto a sud»

---

# CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821  
Roma, Via Campania 39 C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



**Oggi il Milan con la Samp**  
**L'Inter batte il Bologna**  
**Rimonta Juve nel derby**  
di **Mario Sconceri**  
alle pagine 48, 49 e 51



**Domani gratis**  
Export e investimenti:  
check up alle imprese  
per aiutare la ripresa  
di **Dario Di Vico**  
nell'inserto L'Economia



## Scuola e formazione

### UN'APATIA COLPEVOLE SUL SAPERE

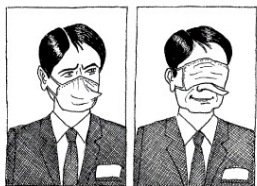
di **Ferruccio de Bortoli**

**S**e la scuola fosse un'attività economica, avesse un suo fatturato, l'avremmo trattata certamente meglio. Almeno ai pari di altri settori colpiti dal virus. Se le ore perdute di lezione si tradussero in una posta di bilancio aziendale, avessero la stessa importanza di un credito bancario in sofferenza o di una commessa perduta, l'allarme sociale suonerebbe forte. Incessante. Invece non è così pur essendo il nostro Paese quello che nell'Ocse (l'organizzazione dell'economie industriali) ha chiuso le scuole più a lungo (18 settimane contro una media di 14). Dell'ultimo Dpcm (acronimo che speriamo il 2021 si porti via) tutto è parso più importante del ritorno alle lezioni in presenza: dal cenone di Natale, al veglione della notte di San Silvestro, alla vacanza sugli sci. E irrilevante la differenza fra «riaprire» (in maggiore sicurezza, soprattutto nei trasporti) il 14 dicembre e il 7 gennaio. Quanto vale un giorno di lezione? Nulla. Dimentichiamoci per un attimo la lunga estate dei banchi a rotelle, l'eccesso di fiducia sulla didattica a distanza, il peso e l'egoismo dei sindacati di settore. E chiediamoci il perché, salvo rare eccezioni, un intero Paese abbia considerato, a differenza di altri, la sospensione delle lezioni il minore dei danni, un sacrificio sopportabile, la scuola — e la formazione in generale — un ramo complementare e dunque minore della vita sociale.

continua a pagina 32

## GIANNELLI

E' TEMPO DI MASCHERINE



ANTICOVID

ANTIMES

## Spostamenti, maxi controlli per Natale

### Piano del Viminale: in strada 70 mila agenti

di **Leonard Berberi** e **Rinaldo Frignani**

**I**l Viminale mobilita settantamila tra agenti e militari per i controlli durante le festività natalizie. È questo il piano del ministro Luciana Lamorgese per il rispetto delle norme anti assembramento: «Ma serve che tutti siano responsabili», dice. Picco di prenotazioni per i rientri al Sud per il 19 e 20 dicembre. A ruba i voli e costi triplicati.

a pagina 9

## IL MINISTRO MANFREDI

«Gli specializzandi? In corsia a gennaio»

di **Gianna Fregonara**

Il ministro dell'Università, Gaetano Manfredi sulle graduatorie dei nuovi specializzandi in corsia il 15 gennaio. La prova non si ripeterà.

a pagina 13

## IL GENERALE PORTOLANO

«Così le Forze armate smisteranno i vaccini»

di **Marco Galluzzo**

Ha le stellette l'operazione per distribuire i vaccini. «Al lavoro notte e giorno, siamo pronti, con 35 mila uomini e 2.500 mezzi», spiega il generale Portolano.

a pagina 11

Mercoledì voto sul salva Stati: è resa dei conti. Domani vertice sui fondi Ue. Franceschini: attenti, crolla tutto

## Mes, alta tensione nel governo

Cinque Stelle sempre più divisi. Zingaretti attacca: basta tirare a campare

Mercoledì la resa dei conti per il governo. Si andrà in Aula per il voto sulla riforma del Mes e cresce la tensione nella maggioranza e tra i ministri. Dario Franceschini avverte: così crolla tutto. Il segretario del Pd Nicola Zingaretti sfierza l'esecutivo e attacca: «Basta tirare a campare». Ma i Cinque Stelle sono sempre più divisi. Domani previsto un vertice sui fondi Ue.

da pagina 2 a pagina 5

## SALVA STATI

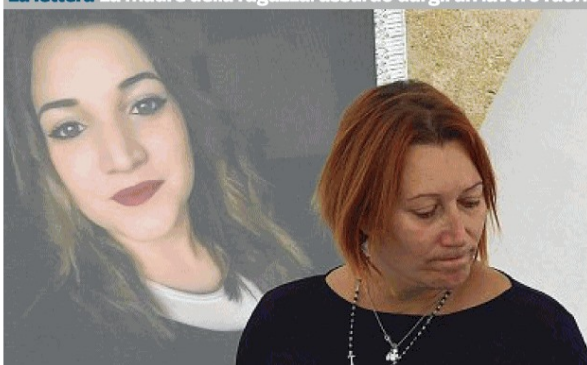
QUEI TROPPI (E INUTILI) DISTINGUO

di **Antonio Polito**

**L**e pose gladiatorie sul Mes andrebbero prese per quello che sono: manifestazioni di una collaudata commedia dell'arte politica all'italiana. Il temuto voto del Senato non richiederà infatti una maggioranza qualificata: basterà che i sì siano più dei no.

continua a pagina 32

La lettera La madre della ragazza: assurdo dargli un lavoro fuori



Immacolata Rizzo con alle spalle la fotografia della figlia Noemi, uccisa a 16 anni dal fidanzato di un anno più grande di lei

«Ha sepolto viva Noemi Deve restare in carcere»

di **Immacolata Rizzo**

Una lettera della mamma di Noemi, la 16enne uccisa in provincia di Lecce dal fidanzato nel 2017: «L'ha accoltellata, poi sepolta viva e non si è mai pentito. Ha chiesto di essere liberato per lavorare: è assurdo».

a pagina 25

## IL VICEPRESIDENTE DELLA UE

Timmermans: «Recovery fund, l'Italia sa quello che deve fare»

di **Francesca Basso**



L'Europa è pronta sul Recovery fund, «l'Italia sa cosa fare». Il vicepresidente della Ue al Corriere.

a pagina 6

## PIER CARLO PADOAN

«Mustier va via, ma non per Mps»

di **Federico Fubini**



Mustier via da Unicredit non per Mps. Intervista al presidente designato Pier Carlo Padoan.

a pagina 35

## PADIGLIONE ITALIA

di **Aldo Grasso**

### LA NOTTE PORTA CONSIGLIO (DEI MINISTRI) E DPCM

**L**a notte porta consiglio (dei ministri). Giuseppe Conte ha l'abitudine di far approvare nottetempo i decreti della presidenza del Consiglio (i famosi Dpcm) in materia di emergenza Covid. Eppure la notte è fatta per dormire, la notte è l'oscura malia dei ladri e degli amanti, la notte inospite è solo dei nottambuli. Perché convocare un consiglio al buio, quando i pensieri sembrano più grandi e forse un poco più tristi perché non c'è in giro nessuno?



**Abitudini E ipotesi semiserie sul perché il premier riunisca i ministri con il buio**

Proviamo ad avanzare alcune ipotesi.

a) Il premier convoca i ministri di notte perché di giorno sono occupati a far concorrenza ai virologi, passano da un talk all'altro e perdono tempo. b) Li convoca a tarda ora perché, come suggerisce il proverbio, di giorno tingi (i capelli), di notte fingi. c) Di notte siamo stanchi, meno lucidi, abbiamo l'occhio torpido. Solo il popolo dell'Oscurità comincia a vivere. d) Il Consiglio dei ministri è come una

canzone del Liga: certe notti fai un po' di cagnara, che sentano che non cambierai più. e) Certi ministri? Peggio che andar di notte. f) Conte si porta dietro un vizio accademico: le questioni più importanti nei consigli di facoltà si discutono all'imbrunire, quando il collegio docenti è esausto e non vede l'ora di andare a casa. g) I giorni vengono distinti fra loro, ma la notte ha un unico nome: Dupliciemme.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### L'UDIENZA IN EGITTO

#### Zaki, la speranza di tornare libero



di **Carlo Verdelli**

Una speranza per Zaki, prigioniero in Egitto. Oggi, a Torà, udienza per la scarcerazione. L'incubo di Patrick, «uno di noi».

a pagina 15

**Prolife**  
IL SISTEMA IMMUNITARIO è la TUA DIFESA  
**SOSTIENILO con la Vitamina D**  
Senza glutine, senza lattosio  
ZERO ZUCCHERI  
Integratore con 10 miliardi di probiotici e VITAMINA D PER IL SUPPORTO DEL SISTEMA IMMUNITARIO  
Dole Farmaceutici  
prolife-grandoli.it



9 771120 498008





**Tassare i ricchi: la petizione del Fatto per applicare un contributo di emergenza del 2% ai patrimoni oltre 50 milioni supera le 15mila firme in 24 ore: si può fare**



Domenica 6 dicembre 2020 - Anno 12 - n° 337  
 Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma  
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 15,00 con il libro "Bugiardi senza gloria"  
 Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)  
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

**E-CIG, LA VERA STORIA**  
 Casaleggio, Pmi e gli sconti fiscali di Renzi e Salvini  
 CANNAVÀ A PAG. 6 - 7

**PD DIVISO SUI 5STELLE**  
 Conte in pericolo sul Mes: i ribelli 5S non mollano  
 SALVINI A PAG. 5

**"PECUNIA NON OLET"**  
 Affari con l'Egitto e fregate: garanzie di Stato da 5mld  
 DI FOGGIA A PAG. 9

**BOMBE NUCLEARI USA**  
 Ghedi e Aviano, si rischiano 10 milioni di morti  
 DELLA SALA A PAG. 8

**» CLAUDIO BAGLIONI**  
 "Cantai travestito da barbone, però nessuno si fermò"  
 Silvia D'Onghia e Alessandro Ferrucci  
 Sono Claudio, ho appena scritto un album e ho smesso di fumare. Da 27 anni". Da seduto offre un certo richiamo. "(Ride) Sì, sembra una riunione dei cantantisti anonimi". E come nei cerchi della fiducia dove ognuno derubrica a se stesso per cercare una storia collettiva, così Baglioni ha un piglio di chi ha "sparato all'alba degli inganni".  
 PAG. 20 - 21

Mannelli



BRUSAFERRO Intervista al "Fatto" del presidente dell'Iss

**"Natale in pochi per i nonni Farò il vaccino, sarà sicuro"**

Contagi ancora in calo e 662 morti. 70mila agenti per i controlli di Natale. Novità nelle inchieste su Ranieri Guerra e sulle mascherine

BISIGLIA, CALAPÀ CROCE E MANTOVANI  
 A PAG. 2 - 3 - 4



**LA LETTERA AI PM PER I VACCINI SENZA GARA: SBEFFEGGIATO**

**Fontana, la tragedia di un uomo ridicolo**



**LO SCARICABARILE**  
 "VOGLIO COMPRARE ANTI-INFLUENZALI, MA NESSUNO FIRMA PER PAURA DI INDAGINI". LA REPLICA: "NESSUN RUOLO NEGLI ACQUISTI"

SPARACIARI A PAG. 3

INTERVISTA A YEHOSHUA

"Bibi pensa solo ai suoi processi: Israele affonderà"



ZUNINI  
 A PAG. 16

**LE NOSTRE FIRME**

- Padellaro Il merito dei soliti noti a pag. 10
- Colombo 41 bis, io con Woodcock a pag. 11
- Fini Il colpo di Stato dei mercati a pag. 19
- Mercalli L'anno caldo con neve a pag. 11
- Bernardini Evangelisti e lettori a pag. 11
- Luttazzi 20 secoli di doppi sensi a pag. 18

IL FILM "L'ARMINUTA"

Ciak si gira: il set nell'era Covid con ambulanza

PONTIGGIA A PAG. 22

**La cattiveria**

La ministra dei Trasporti De Micheli è coinvolta nel caso Suarez. Ecco perché il trasferimento non è andato a buon fine

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

**Che faccio, compro?**

» Marco Travaglio

Dopo le ultime performance sui vaccini antinfluenzali, più introvabili della pietra filosofale, si pensava che Giulio Gallera avesse definitivamente scalzato Attilio Fontana nell'ambito ruolo di capocomico del duo "I Nuovi Legnanesi". Invece, con una zampata da grande guitto, lo sgovernatore ha scavalcato l'assessore proprio sul finale, ricacciandolo al rango di spalla. La sua lettera ai quattro pm che l'hanno indagato per frode in pubbliche forniture per la commessa dei camici, affidata senza gara dalla sua Regione alla ditta di suo cognato, si iscrive nella nobile tradizione di quella di Totò e Peppino alla malafemmina e di Benigni e Troisi a Savonarola. Titolo: "Che faccio, compro?". Trama, semplice e travolgente: il presidente leghista, dopo averlo negato per mesi, si accorge finalmente che il "modello Lombardia" non riesce neppure a vaccinare dall'influenza medici, infermieri e i malati cronici over 80: "Regione Lombardia si trova, ancora una volta, al centro di un problema emergenziale relativo al vaccino antinfluenzale", la cui "reperibilità è, come è noto, assai problematica". Ma, anziché guardarsi allo specchio e spuntarsi solennemente in un occhio per manifesta incapacità, magari invitando alla cerimonia anche Gallera, se ne lagna con gli "Ill.mi Magistrati", che non centrano una mazzetta. E - dopo aver tentato invano di far importare dei vaccini indiani da un dentista di Bolzano (non autorizzato) tramite un intermediario turco con gli auspici di un conoscente cinese - li informa di aver finalmente trovato "un fornitore" addirittura "autorizzato: l'importatore svizzero Unifarma", che ne ha "350 mila dosi". Un po' pochine, per 10 milioni di abitanti, ma meglio di niente. Solo che, essendo dicembre con l'epidemia influenzale in pieno corso (infatti tutti si vaccinano a ottobre-novembre), non c'è tempo per bandire una gara (altrimenti il vaccino arriva per quella dell'anno prossimo): bisogna "addivene all'acquisto a trattativa privata", prima che "i suddetti vaccini spariscono dal mercato". E qui, anziché prendersela con chi non ci ha pensato a luglio-agosto (come si fa ogni anno dalla notte dei tempi), cioè con se stesso e la spalla, scarica tutto sui dirigenti della centrale acquisti regionale Aria Spa, indagati con lui per i camici del cognato, che "si rifiutano di procedere all'acquisto, salvo che il Presidente Fontana ottenga l'autorizzazione della Procura della Repubblica (!)". Il punto esclamativo è suo, ma pure nostro. Lui ovviamente è "lungi dal chiedere, seppur implicitamente, salvacondotti o autorizzazioni che appaiono indebitate", però li chiede. E "si assume la responsabilità" dell'acquisto.  
 SEGUE A PAGINA 24





# il Giornale



9 771124 883008

01206

DOMENICA 6 DICEMBRE 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 290 - 1.50 euro\*

www.ilgiornale.it  
ISSN 2532-4071 | Giornale (ed. nazionale)

CONTROCULTURA

Chiedimi chi era Pratt, l'uomo che dipinse Corto Maltese

Mascheroni e Crovi alle pagine 23 e 24-25

CONFLITTO STRISCIANTE

## I SILENZI CINESI E LA DIPLOMAZIA DEI VACCINI

di Paolo Liguri

Saranno necessari ancora mesi per mettere a fuoco e descrivere cosa ci è successo nel 2020. E forse non ne parleremo mai apertamente, perché le condizioni saranno ancora cambiate, a svantaggio della democrazia e della libertà di espressione. Spero di sbagliare la previsione, ma è già incredibile oggi il modo in cui descriviamo la guerra dell'umanità contro il Covid, perché di guerra si tratta, basta analizzare le conseguenze sulla nostra vita e sulle relazioni tra gli Stati: solo le guerre le hanno modificate così profondamente. Per evitare le solite reazioni interessate dei «veri negazionisti» - quelli che ci vogliono convincere da un anno che il virus è un evento naturale - comincio dalla fine, che è sotto i nostri occhi e fingiamo di non capire. La definirei la Diplomazia dei Vaccini, come fanno in molte parti del mondo e riguarda la penetrazione socio economica della Cina nel mondo. Naturalmente, partendo dall'Oriente, con una velocissima estensione che, al momento taglia fuori Europa e Usa. Dunque, la Cina dispone di 5 vaccini e 3 di questi ha cominciato ad usarli fin da giugno, iniziando dal loro esercito. Regolare, visti i mesi di vantaggi rubati con il silenzio sul virus. Ora ha promesso una fornitura a tutti i Paesi amici, intendendo quelli alleati come Iran e Corea del Nord, quelli con i quali voleva comporre a suo vantaggio antiche dispute di territorio e di pesca, ad esempio Malaysia e Indonesia e, soprattutto, quelli interessanti per sviluppo commerciale e penetrazione economica. Ricordate il Piano Marshall di aiuti del dopoguerra e il Patto Atlantico? La Cina ha proposto un quadro Asiatico di sostegni economici e sanitari. Ottimo, si dirà, ma la base non è quella di una grande Democrazia Mondiale, piuttosto un confronto muscolare a tutti i livelli con le economie occidentali. E la Diplomazia dei Vaccini, da agosto in poi si è estesa ad aree politicamente ed economicamente interessanti del Medio Oriente: Bahrain, Egitto, Giordania, Emirati Arabi, Arabia Saudita. Intanto Pakistan e Bangladesh entravano negli accordi, come anche in centro e sud America: Messico, Brasile, Argentina Perù. Vaccini, ma anche accordi economici, fino al massimo, raggiunto in queste settimane: vaccinazione (...)

segue a pagina 13

## FESTE BLINDATE GUERRA DI NATALE IN CAMPO 70MILA AGENTI Città e paesi presidati da forze dell'ordine e droni E LA APP PER I RIMBORSI È GIÀ UN INCUBO

IL CAMPIONE CHE RIPARTE DALLA SERIE B

### Ultima chiamata per Balotelli Il Monza si regala SuperMario

di Elia Pagnoni



RILANCIO Mario Balotelli era rimasto senza una squadra

La notizia è che c'è ancora qualcuno che crede in Mario Balotelli. O che Supermario possa improvvisamente cambiare vita a 30 anni dopo l'infinità di occasioni sprecate che hanno accompagnato la sua car-

segue a pagina 34  
Arosio a pagina 34

ATTACCO VERGOGNOSO

### La miseria del «bastardo» di Saviano

di Marco Gervasoni

a pagina 7

di Augusto Minzolini

Lo spiegamento è da guerra moderna: 70mila uomini, droni, controlli a tappeto. C'è da chiedersi se siamo in Italia o in Iraq. Il ministro dell'Interno non ha lesinato risorse per impedire che le feste di Natale si trasformino nel trampolino (...)

segue a pagina 9

servizi da pagina 4 a pagina 10

LA PAURA (DI PERDERE LA POLTRONA) FA 90

## Il Colle mette in riga i giallorossi sul Mes

di Laura Cesaretti

Il chiarimento del Colle sull'eventualità del voto anticipato in caso di crisi di maggioranza sul Mes costringe i giallorossi a scalare più di una marcia. Il premier è sicuro di non cadere il 10 dicembre in Senato. Ma gli alleati tedeschi sono preoccupati dalle mosse del governo per contrastare il Covid.

con Napolitano alle pagine 2-3

SCELTA OBBLIGATA

## Ecco perché l'aiuto sanitario è indispensabile

di Francesco Forte

a pagina 8

FURTO DI DATI SENSIBILI NELL'AZIENDA STRATEGICA

## Un hacker fa tremare Leonardo

Luca Fazzo

con Micalessin a pagina 16

L'articolo della domenica di Francesco Alberoni

## Come ci rialzeremo alla fine della tempesta

Alcuni pensano che dopo il Covid tutto tornerà come prima, altri pensano che ci sarà un cambiamento radicale. Io penso che come è sempre accaduto dopo le guerre e le epidemie, ci sarà un risveglio della voglia di vivere, il desiderio di recuperare il tempo perduto e di costruire.

Emergeranno persone nuove e idee nuove; verranno spazzati via i miti, i pregiudizi, le credenze ideologiche che ci tenevano prigionieri.

Veniamo da un periodo di globalizzazione, un lungo processo di unificazione del mondo che

simbolicamente è iniziato con la caduta del muro di Berlino, con la scomparsa del nemico e la diffusione del web.

Nel processo di globalizzazione sono scomparsi i limiti, le frontiere, è avvenuta una crescente standardizzazione.

La gente aveva un senso di onnipotenza e di libertà, sono crollati i costumi, le istituzioni tradizionali è aumentato il disordine sociale e morale.

L'avvento del Covid ha di colpo fatto crollare questo senso di libertà e l'esperienza di poter fare qualsiasi cosa, ha annullato il disordine perché ha reso perico-

losi i contatti, gli spostamenti personali. Ha fatto riapparire i limiti, i confini, statali, sovranazionali. Ha di colpo ridato importanza allo Stato, all'imperium, alla legge.

È un mutamento che riguarda tutte le aree. Un ritorno delle istituzioni dopo la fase di frantumazione creativa precedente.

Questo processo a livello geopolitico si presenta già come *decoupling*, cioè «disaccoppiamento» della economia occidentale e di quella orientale. Si va così verso la creazione di due grandi blocchi sempre più lontani e contrapposti.

Ma il processo di differenziazione, di individuazione, di ricostruzione, procederà in tutti i sensi.

Tutto questo sarà accompagnato da un'esplosione di vitalità e di orgoglio perché l'Occidente ha vinto la sua guerra del Covid senza l'aiuto della Cina, con i suoi sacrifici, i suoi vaccini, la sua scienza.

Scompare il senso di un tempo di colpa e di impotenza che proviamo verso la Cina e altri paesi, inventeremo, creeremo cose nuove e daremo una mano a costruire un riordinamento istituzionale del mondo.

glessegi





# IL GIORNO

DOMENICA 6 dicembre 2020  
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956  
www.ilgiorno.it

**CRASTAN**  
1870  
**100% ORZO ITALIANO**

Milano, la Prima alternativa è un evento in tivù

**Dalle bombe al Covid  
Lo spirito della Scala  
cambia ma non si perde**

Giudici a pagina 23, speciale di 24 pagine nelle Cronache



L'Avvento

**Perché Gesù  
scelse l'umile  
asino di Efraim**



Mario Delpini Arcivescovo di Milano  
A pagina 17

**ristora**  
INSTANT DRINKS

## Il Viminale: guai ai furbetti di Natale

Circolare ai prefetti sugli spostamenti delle festività. Ma il rischio è quello di un esodo massiccio prima del 21 dicembre  
La protesta dei piccoli comuni: noi confinati e isolati da tutti. Speranza e il vaccino: no all'obbligo. Spunta l'idea di un patentino

Servizi da p. 3 a p. 6

I sacrifici richiesti

### Responsabili sì ma valga anche per la politica

Sandro Neri

**I**l 2020, l'anno diverso per antonomasia, si avvia verso una chiusura in piena coerenza col percorso degli ultimi nove mesi. Senza neppure i riti più consolidati e, in alcuni casi, di grande valore simbolico. Domani Milano, impaurita dalla seconda ondata di contagi e dal numero dei morti di questi ultimi giorni, celebra il 7 dicembre senza la consueta Prima della Scala. O, perlomeno, senza la mondanità e la socialità collegate all'appuntamento lirico più importante al mondo. Sul palcoscenico del Piermarini, al posto dell'opera designata, un mega-evento trasmesso in mondovisione, con 24 fra i più famosi cantanti della scena internazionale ad alternarsi in arie altrettanto famose.

Segue a pagina 16

**INTERVISTA A BENVENUTI: L'INCUBO RICORRENTE? I POLIZIOTTI DI TITO GRIFFITH, MONZON E MAZZINGHI, GLI AVVERSARI DIVENTATI AMICI**



Nino Benvenuti, 82 anni, in una foto d'epoca

### IO SUL RING DELLA STORIA

Cutù alle pagine 12 e 13

DALLE CITTÀ

Milano, il progetto

### Nuovo San Siro Volumi ridotti ma un grattacielo di 152 metri

Mingoa nelle Cronache

Milano, la protesta

### Il flash mob dei pm onorari «Vogliamo tutele»

Gianni nelle Cronache

Milano, la discesa dei contagi

### Mille ricoveri in meno negli ospedali in una settimana

Bonezzi nelle Cronache



Baffino invita il rottamatore. Il nemico ora è Conte

### D'Alema ritrova Renzi C'eravamo tanto odiati

De Robertis a pagina 8



Caso Suarez, il manager della Juve è indagato

### «Sì, telefonai al ministro» Paratici: che male c'è?

Marchini e Pontini a pagina 11

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

Dalla ricerca scientifica nasce

**LAILA**  
Wing support nell'ipotesi di base

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 (GDP) che può essere consegnato solo dal farmacista. Accetta il tuo farmacista. Se i sintomi perdono dopo due settimane di trattamento dal prodotto, occorre consultare un medico o un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 09/09/2020.





Alias Domenica

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



Saharawi

LA GUERRA TRA PARENTESI Riesplode tra Marocco e Fronte Polisario un conflitto figlio del colonialismo

Rossella Urru pagina 9



Culture

MATHIAS ENARD Parla lo scrittore francese ospite oggi nell'ambito di «Vita Nova» del Salone del Libro

Guido Caldiron pagina 10

il manifesto quotidiano comunista oggi con ALIAS DOMENICA

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

DOMENICA 6 DICEMBRE 2020 - ANNO L - N° 291

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

foto di Filippo Attili/Palazzo Chigi/LaP

Recovery di fortuna



Mentre impazza il pallottoliere in vista del voto parlamentare sul Mes, Pd e M5S provano a puntellare il governo. Il numero dei dissidenti grillini si riduce e Conte per il suo intervento in aula apre l'ombrello del Recovery europeo. Gualtieri: «Sono assolutamente fiducioso» pagina 2

IL MOVIMENTO «PRIORITÀ ALLA SCUOLA» CONTRO LA DAD IN PIAZZA IN TUTTA ITALIA, OGGI A TORINO E A MILANO

«Torniamo in classe per restare»

Firenze, Bologna, Modena, Faenza, Ancona, Napoli e la Campania, Bari. Ieri è continuata la mobilitazione del movimento di genitori, studenti e docenti «Priorità alla scuola» che chiede il potenziamento immediato di spazi, trasporti e monitoraggio sanitario per ri-

aprire tutte le scuole in sicurezza. E oggi la staffetta passa a Torino e Milano. «È scandaloso che governo e enti locali non siano stati in grado di pensare a un rientro al 100% dal 7 gennaio, ma solo del 75% - sostiene il movimento - Fino ad ora hanno chiuso le scuole non per ri-

solvere i problemi, ma perché sono l'unica cosa da sacrificare senza che la popolazione insorga. Stanno sacrificando un'intera generazione». Ieri la ministra Azzolina ha chiesto una «corsia preferenziale per i test rapidi e i tamponi»

CICCARELLI PAGINA 6

INTERVISTA ALLA PROFESSORESSA NIGRIS «La pagella dalla parte dei bambini»

Dal voto numerico si passa alla valutazione descrittiva, a coordinare il gruppo di lavoro ministeriale che ha scritto le nuove linee guida per le scuole

elementari, la professoressa Elisabetta Nigris: «È un sistema di valutazione che ha un valore formativo e non sanzionatorio». PIETROBON A PAGINA 6

Censis e Governo L'istinto di classe della pandemia

MARCO REVELLI

Che il virus, come la sfortuna, non fosse cieco, anzi ci vedesse benissimo - che fosse dotato di una solida coscienza di classe alla rovescia, colpendo molto più duro in basso che in alto -, l'avevamo capito.

segue a pagina 4

Venezuela al voto La sfida di Maduro all'opposizione golpista che boicotta

ROBERTO LIVI

L'incognita e il metro politico delle elezioni politiche di oggi, sarà l'affluenza. È considerata scontata la vittoria del partito officialista del chavismo e del presidente Maduro.

segue a pagina 7

L'appello No al terrorismo di stato. L'Italia non deve tacere

\*\*\*

Vogliamo innanzi tutto manifestare il nostro sconcerto di fronte alla tiepidezza con cui i governi europei, a cominciare dal nostro, e i grandi media, a cominciare da quelli italiani, hanno reagito all'assassinio dello scienziato iraniano Mohsen Fakhrazadeh.

segue a pagina 8

Cronache dal Virus. LA RACCOLTA COMPLETA DI TUTTE LE STRISCE! ACQUISTALO NELLA TUA LIBRERIA O FUMETTERIA DI FIDUCIA!

STATI UNITI «Erba» e dreamers, dopo Trump si può



Il voto della Camera per depenalizzare la cannabis a livello federale ha un valore simbolico enorme nella patria della «War on Drugs». E un giudice ordina il ripristino del Daca, il programma di Obama per proteggere i migranti arrivati da minorenni. A PAGINA 7

all'interno

Sinistra D'Alema: «Ora un partito del 30%»

ANDREA CARUGATI PAGINA 3

Magistrati Santalucia, nuova guida per l'Anm

ANDREA FABOZZI PAGINA 3

Kurdistan Le donne all'Aia: «Processate Erdogan»

CHIARA CRUCIATI PAGINA 8

TERRITORI OCCUPATI La Palestina privata della sua infanzia



È stato ucciso il giorno del suo 14° compleanno il giovane palestinese Ali Abu Aliya, colpito da un proiettile sparato dall'esercito israeliano. Protesta della Ue. Una morte che riaccende l'attenzione sugli abusi israeliani contro i minori palestinesi. A PAGINA 12

Lele Corvi



01206 9 770025 213000





# IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXVII-N° 337 ITALIA  
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45%- ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Domenica 6 Dicembre 2020 •

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

ASCSA E PROCIDA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI", EURO LEO

**Miss Leavitt**  
L'esplosione delle stelle in un universo di uomini

Massimo Capaccioli a pag. 47



**La prima sul web**  
Lissner: «Gli hacker non fermano il San Carlo punto a 50mila contatti»

Donatella Longobardi a pag. 16



**I libri**  
Il bisogno di Dio nei romanzi al tempo della pandemia

Generoso Picone a pag. 17



## La Campania vuole il giallo

►Dati in forte miglioramento, la Regione pronta a chiedere la promozione tra 7 giorni  
Ma sul ritorno delle elementari in classe frena: meglio aspettare e ripartire a gennaio

**Il focus**  
Il tre per cento degli studenti già schiavo della cocaina

Daniela De Crescenzo

### L'analisi

**I FINITI E I VERI SACRIFICI PRIMA E DOPO LE FESTE**

Romano Prodi

**P**ausosi per quanto sta avvenendo, smarriti da un dibattito ormai diventato cicaleccio e scettici sulla possibilità di essere guidati da mano ferma, gli italiani cercano la loro sicurezza affidandosi alla conservazione delle proprie abitudini e tradizioni.

Di qui un dibattito senza fine su come trascorrere le prossime Feste e un'attenzione invece quasi distratta ai cambiamenti duraturi che dovremo affrontare in futuro. Questo non significa sottovalutare l'importanza degli appuntamenti familiari che hanno accompagnato tutti i Natali della nostra vita o la continuazione degli incontri con gli amici in occasione dell'ultimo dell'anno. Tutti avvenimenti che ho sempre considerato importantissimi, ma che debbono essere messi in atto con la flessibilità necessaria per evitare l'arrivo della terza ondata di contagi, prima che il vaccino ci liberi dal virus.

Penso infatti che la sacralità del Natale la si possa incontrare anche andando alla Messa di Mezzanotte qualche ora prima, e penso che sarà ancora più bello rinviare il cenone di San Silvestro a quando potremo celebrare tutti insieme non solo la fine dell'anno, ma anche la fine della pestilenza.

Continua a pag. 47

Maria Pirro Carlo Porcaro

**L**a Campania, da oggi, non è più rossa ma arancione, nonostante tutti i dati facessero propendere per il giallo: proprio per questo la Regione è al lavoro per chiedere l'ulteriore allentamento delle restrizioni già tra sette giorni. Ma sul ritorno in classe delle Elementari frena: meglio superare le Feste e ripartire a gennaio.

Alle pagg. 6 e 7

### L'intervista al presidente del Cts

**Miozzo: «Denuncia penale per chi viola i divieti Covid»**

Il coordinatore del Cts Agostino Miozzo è preoccupato, con il Natale alle porte, dai «furbetti» che proveranno ad aggirare le restrizioni: «Possono invalidare i sacrifici di tutti» spiega, «per questo sarebbe opportuno rafforzare controlli e attuare rigidamente diritto e pena».

Malfetano a pag. 3

### Non è andato tutto bene

**Mortalità da virus la giungla dei dati Italia maglia nera**

Perché in Italia si continua a morire (tanto) di Covid? Il nostro Paese maglia nera in Europa: più vittime di nazioni come Spagna o Germania.

Vazza a pag. 5

### La spy story Assunto per la sua abilità, ha rubato i segreti spaziali



## L'hacker che truffò Nato e Leonardo

Leandro Del Gaudio a pag. 13

## Mes, Pd e Renzi avvisano i 5Stelle «Sì o salta tutto»

►Pentastellati sempre più divisi, il soccorso centrista  
Il sottosegretario grillino Sibilla: «Voterò contro»

**Mes**, dal voto di mercoledì prossimo sulle comunicazioni del premier Conte in vista del consiglio Ue si misurerà non solo la tenuta della maggioranza ma anche il tasso di europeismo del governo. Pd e Renzi avvisano i cinque stelle: «L'ok al Salva Stati è nell'interesse del Paese». Il sottosegretario grillino Sibilla: «Voterò contro».

Conti e Di Giacomo alle pagg. 8 e 9

### Le idee

**LA POLITICA DEBOLE CHE SI NASCONDE DIETRO I TECNICI**

Massimo Adinolfi

**U**n cantiere per la sinistra: di questo hanno ragionato i principali leader politici italiani nel confronto promosso da Massimo D'Alema e dalla Fondazione Italianieuropei.

Continua a pag. 46

## L'ex giudice sportivo Alemi: bianconeri da punire Suarez, esame farsa in 48 ore Il manager Juve: rifarei tutto

Due giorni per organizzare l'esame «farsa», tanto passa tra la Juve e l'Università per stranieri e la predisposizione di corso ed esame per Luis Suarez. Intanto Paratici si difende. «Se rifarei le stesse cose? Sì, in questo senso sono molto tranquillo. Il comunicato del club di ieri chiarisce bene la posizione mia e della società - ha spiegato ai microfoni di SkySport - e non avrei altro da aggiungere».

Giordano, Miletto e Priolo a pag. 23

### Il Ferlaino dimenticato

**Sbagliato vivere la storia del Napoli come un peso**

Francesco De Luca

**U**na "dimenticanza": la foto di Corrado Ferlaino, il presidente degli unici due scudetti del Napoli, apparirà sui pannelli della stazione Mostra della Cumana.

Continua a pag. 46

**CAPSULE O PONTI STACCATI?**

**PONTEFIX®**  
FISSA PONTI E CAPSULE DENTALI

**PRODOTTO TASCABILE CHE CONSENTE DI RIFISSARE DA SOLI PONTI, CORONE, CAPSULE E DENTI A PERNO**

da **FIMO IN FARMACIA** [www.fimosrl.it](http://www.fimosrl.it)

**PONTEFIX®**  
FISSA PONTI E CAPSULE DENTALI

FISSAGGIO FACILE E VELOCE

PRODOTTO TASCABILE

PROVO INTERVENTO DENTALE

LEGGERE ATTENTAMENTE LE ISTRUZIONI PRIMA DELL'USO  
È UN DISPOSITIVO MEDICO CE AUT. MIN. SANITÀ DEL 29/04/2020





# Il Messaggero



€ 1,40\* ANNO 142 - N° 337 ITALIA

NAZIONALE



Domenica 6 Dicembre 2020 • S. Nicola di...

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](http://ILMESSAGGERO.IT)

**Il fenomeno di Rail Parla Cannoletta**  
«Famoso e ricco con l'Eredità, il mito è Alberto Angela»  
Ravarino a pag. 15



**Vincono Juve e Inter Immobile e Milinkovic**  
trascinano la Lazio lo Spezia va ko (1-2) Roma, esame Sassuolo  
Nello Sport



**Il Messaggero GOAL!**  
[ilmessaggero.it/sport](http://ilmessaggero.it/sport)

**Appello all'esecutivo I finti sacrifici per le Feste e quelli (veri) in agguato**

Romano Prodi

**P**ausosi per quanto sta avvenendo, smarriti da un dibattito ormai diventato cicalaccio e scettici sulla possibilità di essere guidati con mano ferma, gli italiani cercano la loro sicurezza affidandosi alla conservazione delle proprie abitudini e tradizioni.

Di qui un dibattito senza fine su come trascorrere le prossime feste e un'attenzione invece quasi distratta ai cambiamenti duraturi che dovremo affrontare in futuro.

Questo non significa sottovalutare l'importanza degli appuntamenti familiari che hanno accompagnato tutti i Natali della nostra vita o la continuazione degli incontri con gli amici in occasione dell'ultimo dell'anno. Tutti avvenimenti che ho sempre considerato importantissimi, ma che debbono essere messi in atto con la flessibilità necessaria per evitare l'arrivo della terza ondata di contagi, prima che il vaccino ci liberi dal virus.

Penso infatti che la sacralità del Natale la si possa incontrare anche andando alla Messa di Mezzanotte qualche ora prima, e penso che sarà ancora più bello rinviare il cenone di San Silvestro a quando potremo celebrare tutti insieme non solo la fine dell'anno, ma anche la fine della pestilenza.

Credo poi, senza temere di essere accusato di ottimismo, che quel giorno non sia così lontano.

Continua a pag. 18

## «Denuncia penale per i furbetti»

►Miozzo, capo del Cts: «Per le autocertificazioni fasulle si contesti il falso in atto pubblico»  
In campo 70mila agenti. I governatori potranno rinviare il ritorno a scuola in caso di criticità

ROMA Agostino Miozzo (Cts): «Autocertificazioni fasulle: si proceda con la denuncia penale». Servizi alle pag. 2 e 3

**Stupisce il film live del Barbieri (senza spettatori) firmato Martone**



**Opera, Roma sfida il vuoto in platea**

Il Barbieri di Siviglia in scena al Teatro dell'Opera di Roma

Antonucci a pag. 24

**Bloccati due siti**

**Lotteria sui morti il macabro gioco scoperto sul web**

ROMA Corona coin, la truffa web per speculare sui morti. Offrivano investimenti in criptovalute: il loro valore cresceva in base ai decessi. Oscurati due siti: i pm indagano sul raggio.  
Allegri e Pierucci a pag. 5

**Idea anti Covid**

**Izzo e Tognazzi «Famiglia allargata, faremo più Cenoni»**

Satta a pag. 7

## Il piano del governo: aumenti agli statali per evitare lo sciopero

►La ministra Dadone ai sindacati: bonus permanente per chi ora guadagna meno

Andrea Bassi

**C'**è un'offerta del governo ai sindacati per evitare lo sciopero del 9 dicembre: bonus permanente da 20 euro al mese per chi guadagna meno. In una lettera a *Il Messaggero* la ministra della Pa Fabiana Dadone tende la mano: «Guardiamo al futuro del lavoro, il contratto sarà uno spartiacque».

A pag. 16

**Le mosse di Eni**

**Il gap da colmare sulle retribuzioni di uomini e donne**

Lucia Calvosa

Il gender pay gap è un tema essenzialmente di uguaglianza (...)  
Continua a pag. 18

**Che cosa è importante per me Il nostro concorso**

### I presidi: ragazzi, scrivere vi servirà

ROMA «I pensieri anche quelli più nobili a volte non riescono a trovare il modo per venire alla luce, restano chiusi nei cuori, servono gli strumenti per tirarli fuori e un concorso, come quello indetto da *Il Messaggero*, serve». Il sostegno dei presidi all'iniziativa dedicata a Willy ed Emanuele. Possono inviare elaborati che parlano dei loro valori giovani tra i 14 e i 19 anni.  
Mozzetti a pag. 14



**Proposta Mancini (Pd) «Recovery Roma un patto bipartisan prima del voto»**

ROMA «Patto bipartisan sul Recovery Roma prima della corsa per il Campidoglio». Intervista a *Il Messaggero* del deputato pd Claudio Mancini: «Usiamo il giubileo per attrezzare una cabina di regia per la capitale con i fondi previsti in manovra».

A pag. 9

**ARIETE, PASSIONE E INCASSI**

Buogiorno, Ariete! Qualche bella e sensuale arietina sarà stragata da questa Luna in Leone, particolarmente passionale in aspetto con Marte nel vostro segno, gli uomini Ariete, invece, sono stimolati da una sensuolissima Venere scorpionica. Una domenica d'amore e per l'amore, quindi, ma dovete sapere che non sarà per niente male, cari Ariete, nemmeno nel campo finanziario: potete certamente guadagnare. Auguri.

L'oroscopo all'interno

### Napoli, due arresti per sottrazione dei dati a Nato e Difesa Leonardo, gli hacker erano in casa

Leandro Del Gaudio

Un trojan di nuova generazione, due responsabili della sicurezza informatica di un colosso mondiale in campo aerospaziale, l'incubo di un gruppo di pirati informatici in grado di gestire (e vendere) in modo occulto, i segreti aziendali dei nostri velivoli civili. Spy story a Pomigliano, colpita da un attacco di hacker la sede della Leonardo, società partecipata dallo Stato, tra i colossi mondiali dell'industria aerospaziale. Due arresti e perquisizioni.

A pag. 13 Mangani a pag. 13

**Dopo la copertina di Time 2020 anno più brutto di sempre? «Ma forse nel 536 andò peggio»**



Francesca Pierantozzi  
Il 2020 è l'anno più brutto, come dichiara il Time? «Veramente il 536 fu peggio». L'eruzione di due vulcani causò morte e carestia: per gli esperti è suo il «titolo». Fitussi: «Così nemmeno nel '29, c'è un mix di crisi: sanitaria, economica, sociale».  
A pag. 6

\* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tandem 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 Tuttamercato € 1,40; in Abruzzo, *Il Messaggero* - Corriere dello Sport Stadio € 1,40; nel Molise, *Il Messaggero* - Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, *Il Messaggero* - Nuovo Quotidiano di Puglia - Corriere dello Sport Stadio € 1,50



# il Resto del Carlino

DOMENICA 6 dicembre 2020  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it


**CRASTAN**  
1870

**100% ORZO ITALIANO**

Emilia Romagna, la nuova moda

«Con i 30mila euro di bonus, noi andiamo a vivere in montagna»

Pozzati a pagina 17



**ristora**  
INSTANT DRINKS

## Il Viminale: guai ai furbetti di Natale

Circolare ai prefetti sugli spostamenti delle festività. Ma il rischio è quello di un esodo massiccio prima del 21 dicembre. La protesta dei piccoli comuni: noi confinati e isolati da tutti. Speranza e il vaccino: no all'obbligo. Spunta l'idea di un patentino

Servizi  
da p. 3 a p. 6

Se il popolo preferisce l'ordine

### Golpe Borghese

Una strana notte mezzo secolo fa

Michele Brambilla

**I**l Censis ci ha informati ieri che il 43,7 per cento degli italiani è favorevole alla pena di morte, e una cospicua maggioranza è disposta a sacrificare le proprie libertà personali in cambio di benessere economico e sicurezza. È curioso che questi dati arrivino esattamente a cinquant'anni di distanza da un fatto probabilmente rimosso dalla memoria dei più vecchi, e sconosciuto ai più giovani: il tentato golpe Borghese. La notte fra il 7 e l'8 dicembre 1970 gruppi neofascisti, militari e uomini dei servizi segreti cercarono, con il favore delle tenebre, di occupare i centri nevralgici dello Stato.

Continua a pagina 2

INTERVISTA A **BENVENUTI: L'INCUBO RICORRENTE? I POLIZIOTTI DI TITO GRIFFITH, MONZON E MAZZINGHI, GLI AVVERSARI DIVENTATI AMICI**



Nino Benvenuti, 82 anni, in una foto d'epoca

### IO SUL RING DELLA STORIA

Cuto' alle pagine 12 e 13

DALLE CITTÀ

Bologna, la strage 30 anni dopo

**Salvemini, dodici alberi e una piazza per ricordare**

Mele in Cronaca

Sconfitta a San Siro per 3-1

Fragile Bologna, l'Inter passeggia con Lukaku-Hakimi

Servizi in Cronaca

Castel Maggiore, il colpo

**Saltano per aria due bancomat: presi 400mila euro**

Radogna in Cronaca



Baffino invita il rottamatore. Il nemico ora è Conte

**D'Alema ritrova Renzi**  
**C'eravamo tanto odiati**

De Robertis a pagina 8



Caso Suarez, il manager della Juve è indagato

**«Sì, telefonai al ministro»**  
**Paratici: che male c'è?**

Marchini e Pontini a pagina 11

**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 (SOP) che può essere consegnato solo dal farmacista. Accetta il tuo farmacista. Se i sintomi persistono dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico o un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 09/09/2020.



# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano  
Politico Economico Finanziario Normativo

A tavola con  
**Beppe Sala**  
LA CENTRALITÀ  
DI MILANO  
NON È SVANITA  
CON IL COVID

Paolo Bricco — a pag. 8



Natale, mobilità vietata ma sanzioni dimenticate — P.2    Il Governo: rinviare decisione su Vivendi-Mediaset — P.5    Wall Street, con Tesla un ciclone da 550 miliardi — P.12

**domenica**

**Musicisti & interpreti**  
E Ludwig van Beethoven discese dal cielo

di Riccardo Chailly — a pagina 1



**50 anni fa**  
Brandt al ghetto di Varsavia

di David Bidussa — a pagina VII

**lifestyle**

**Outdoor**  
Il terrazzo diventa caldo anche per l'inverno

di Fabrizia Villa — a pagina 18

**lunedì**

Parte il cashback  
Rimborsi a chi paga con carte e bancomat

## Bonomi: niente veti sul nuovo Mes e più crescita per creare lavoro

**Il confronto.** Allarme del presidente di Confindustria: potremmo perdere fino a 1 milione di posti. Sul voto per l'Europa resta l'incognita del M5S. Il ministro dell'Economia Gualtieri: nel 2021 il Pil aumenterà del 6%

Crescere, «solo così potremo restituire il debito». E creare lavoro: «Sono già stati persi mezzo milione di posti». Le previsioni parlano di un milione: «Non sono solo le nostre stime, è una delle volte in cui speriamo di esserci sbagliati». Il presidente di Confindustria Bonomi esordisce sui temi del lavoro, alla maratona di Sky Tg4 a Courmayeur, per arrivare al Recovery Fund: «Auspiamo di essere coinvolti». E al Mes: «Dobbiamo votarlo o viene

meno una stabilità politica in Italia e la credibilità in Europa». Il ministro Gualtieri ribadisce che il Recovery plan arriverà nei tempi e punterà su pochi progetti. E sul rilancio «siamo fiduciosi, avremo una robusta ripresa nel 2021 (+6%)». Mercoledì la votazione al Senato sul Mes. C'è una rassicurazione: il governo non cadrà. Ma nel M5S possibili 6 voti contrari. **Picchio, Colombo, Perrone** — pag. 3

Edizione chiusa in redazione alle 22

**I FONDI UE PER LA RIPRESA**

Recovery fund, scontro su risorse e task force  
Domani il piano al Cdm

Manuela Perrone — a pag. 3

**83**  
I miliardi che saranno destinati alla transizione green dal piano italiano

## Superbonus frenato da smart working Pa e archivi digitali al 10%

**BUROCRAZIA**

La miscela tra smart working negli uffici pubblici e mancata digitalizzazione degli archivi, che in molti comuni ha rallentato le pratiche edilizie nell'anno del Covid, ora rischia di frenare il Superbonus del 110%. In particolare, sono le dop-

pie verifiche di conformità urbanistica ed edilizia degli edifici che i professionisti devono allegare alle loro perizie, a richiedere tempi spesso infiniti. Lo stato degli archivi è drammatico: nella maggior parte delle città si attesta all'80-90% la digitalizzazione del patrimonio archivistico. **Pierotti e Santilli** — a pag. 4



Il ministro della Pubblica amministrazione, Fabiana Dadone

**L'agenda**  
Permessi edilizi più semplici

— Servizio a pagina 4

**6**  
I lavoratori (in milioni) che resteranno in smart working dopo il Covid

**Lavoro agile**  
Incentivi per il dopo emergenza

**Claudio Tucci** — a pag. 2

**LA CRISI DELLE SEGHERIE, DANNI DI 1 MILIARDO IN DIECI ANNI**



Andata e ritorno. Un camion di tronchi recuperati dai boschi distrutti dalla tempesta Vola diretto alla segheria austriaca

## Il Nord Est lavora i suoi tronchi in Austria

Settori decaduti e filiere in crisi. È il caso dell'industria del legname del Nord Est. Tir carichi di pregiati tronchi italiani percorrono pochi chilometri per essere lavorati nelle segherie di Tirolo e Carinzia per essere poi

reimportati in Italia come semilavorati e travi lamellari. Con danni stimati a 1 miliardo di euro in dieci anni per l'intera filiera nazionale. **Roberto Da Rin** — a pag. 11

**MES E NEXTGENERATION**

**SCELTE CHIAVE PER COSTRUIRE IL FUTURO DELLA UE**

di Sergio Fabbrini

Il 10-11 dicembre si terrà una riunione del Consiglio europeo dei capi di governo che dovrà dare il via libera alla riforma del meccanismo europeo di stabilità (Mes), concordata pochi giorni fa dai ministri economici e finanziari del "Barozzone". Il giorno prima, il nostro Parlamento dovrà votare per autorizzare o meno il premier Giuseppe Conte a sostenere la riforma in questione. Un gruppo di parlamentari del partito di maggioranza M5S si è dichiarato contrario a quella riforma. Se il Parlamento non autorizzasse il premier, si potrebbe verificare una crisi europea (con paralisi del Consiglio europeo, già prigioniero del veto di Ungheria e Polonia all'approvazione del Quadro finanziario pluriennale, 2021-2027, cui è collegato Next Generation EU) sia una crisi italiana (con scioglimento delle camere). Ciò in presenza di una seconda ondata pandemica più estenuante della prima. È giustificabile avvicinarsi a questo baratro per la riforma del Mes? La mia risposta è no, ma è bene capire come stanno le cose. L'Unione europea (Ue), in pochi anni, è passata attraverso due crisi con drammatiche implicazioni finanziarie, la crisi dell'euro (all'inizio dello scorso decennio) e la crisi pandemica (all'inizio dell'attuale decennio). Le due crisi sono state affrontate con due paradigmi diversi. La crisi finanziaria con un paradigma intergovernativo, la crisi pandemica con un paradigma federale. Il Mes emblematicamente il primo paradigma, Next Generation EU (NG-EU) il secondo. Per il primo paradigma, la crisi finanziaria era il risultato delle scelte sbagliate dei governi di alcuni Paesi, cui spettava quindi di pagarne le conseguenze. Per il secondo paradigma, la crisi pandemica non è responsabilità di nessun Paese, con la conseguenza che spetta all'Ue affrontarla. — Continua a pagina 8

**EMERGENZA COVID**

**OCCORRONO ALTRI AIUTI ALLE IMPRESE**

di Marcello Minenna

A novembre 2020 tutti gli indicatori anticiclici del nostro Paese e dell'attività economica nell'area Euro sono in netta flessione e segnalano per il 4° trimestre dell'anno un Pil negativo nell'ordine del -2, -3%. L'arrestazione "double-dip" si sta affacciando. Dopo un mese di dure restrizioni dovute al contenimento dell'epidemia, stavolta la crisi si è allargata sulla liquidità del settore dei servizi non-tradabili, che sulla manifattura che è stata risparmiata. Durante la prima ondata pandemica i governi europei si sono mossi in maniera tempestiva, anticipando la tempesta perfetta ai servizi. Ora sarebbe necessaria la stessa lungimiranza e un nuovo supporto al settore privato, anche se probabilmente di livello inferiore per via di un blocco delle attività meno severo. — Continua a pagina 13



**NOLEGGIO E VENDITA AUTO PER FAR CRESCERE IL TUO BUSINESS**

SESTO S.G.

CERNUSCO S.N.

## UniCredit, caccia al ceo Il cda si gioca il rinnovo

**IL DOPO MUSTIER**

Il presidente Padoan al lavoro per rassicurare sulla fase di transizione

A una settimana dal terremoto al vertice, il board di UniCredit inizia a tracciare la rotta del dopo-Mustier. Un percorso non facile e

il tempo stringe, il board è al lavoro e «con urgenza» per trovare (forse già entro fine mese) il banchiere che dovrà riportare la banca in carreggiata, dopo lo strappo di Jean Pierre Mustier. Al via così gli incontri tra il presidente Padoan con i grandi azionisti. Un banco di prova che il Cda non può permettersi di sbagliare anche in vista del rinnovo in programma per aprile. **Luca Davi** — a pag. 5

**LETTERA AL RISPARMIATORE**

Bper, capitale e qualità degli asset per contrastare la crisi economica

**Vittorio Carlini** — a pag. 13





# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Domenica 6 dicembre 2020  
Anno LXXVI - Numero 337 - € 1,20  
San Nicola di Bari 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 - Abbinamenti: 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 Tirrenica (da Follonica a Monte Argentario): Il Tempo + Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6990

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

## ZINGARETTI E BONACCINI: IL RECOVERY FUND VOGLIAMO GESTIRLO NOI

# Il Pd sfila i soldi europei a Conte

*I presidenti di Lazio ed Emilia non si fidano del premier e scrivono una lettera all'Ue*

*Il documento è stato firmato da 24 regioni dell'Unione e mandato alla Commissione*

*La richiesta: essere coinvolti nei piani finanziati da Bruxelles. Gli altri governatori che faranno?*

Il Tempo di Osho

## La Azzolina ci accusa ma ha mentito agli italiani



"Stamattina sò uscito co 39 de febbre"

"E che è febbre??"

Bechis a pagina 3

La Procura di Roma apre un'inchiesta su un sito internet che speculava sulle vittime

## Scommettevano sui morti di Covid

**La mappa dei contagi in città**  
Record di positivi a Monteverde e Trullo

Sbraga a pagina 18

... Scommettere sulla morte degli altri per arricchirsi. Gli «avvoltoi del web» speculavano sulla pandemia Covid-19 con una piattaforma internet sulla quale era possibile acquistare i «CoronaCoin», criptovaluta che si basa su un meccanismo sadico e perverso: per ogni decesso viene cancellato un «token».

Di Corrado a pagina 11

**Folla per le strade della Capitale**  
Grandi magazzini chiusi  
Assalto al centro storico

Verucci a pagina 16

DI FRANCESCO STORAGE

**C**abina di regia? Trecento consulenti? Sai che c'è. Giuseppe, noi i soldi del Recovery Fund ce li andiamo a prendere direttamente in Europa. Se aspettiamo la distribuzione del governo - che invece li vuole centralizzare - quei 209 miliardi (...)

Segue a pagina 4

**Palazzo Chigi e i suoi consulenti**

**La Consob ferma Giuseppe No alla task force di manager**

Bisignani a pagina 5

**Crimi e Di Maio: niente scherzi**

**I ribelli grillini minacciano Il governo balla sul Mes**

La Rosa a pagina 8

**Centro di stoccaggio a Pratica di Mare**

**I sei vaccini dell'Italia Ecco come funzionerà**

Mineo a pagina 10

**Serie A: oggi Roma-Sassuolo**

**La Lazio sbiadita vince con la testa all'Europa**



Pieretti, Rocca e Salomone alle pagine 28 e 29

**la S TORACIATA**

Il prossimo Dpcm manderà al rogo la scopa della Befana se non sanificheremo il camino di casa

le più "CROCCATE" in Italia!

Forno Damiani

se le crocchi non stai nella pelle!

MAK! CROCCANTELLI

**Il diario**  
di Maurizio Costanzo

Leggiamo tutti, avidamente, le notizie riguardanti il giorno di Natale e Capodanno, con le restrizioni dovute al Covid-19. Ho capito che si possono fare crociere, ma non i veglioni. Il problema è un altro. Se il pranzo di Natale, con annessa tombolata, deve essere per massimo cinque persone, mi chiedo che tombolata è? Se c'è il coprifuoco e si pensa alla possibilità che la Messa di Natale venga anticipata, non potremmo dire che siamo a Pasqua, alla Resurrezione, ci facciamo il tuccino e tutto va bene? C'era una canzone che diceva: "Facciamo finta che tutto va ben tutto va ben.". La cantava Ombretta Colli. Cantiamola tutti.

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

Dalla ricerca scientifica nasce

**LAILA**

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

Più spazio alla vita.



# LA NAZIONE

DOMENICA 6 dicembre 2020  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859  
www.lanazione.it

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

Investimenti sulle unità speciali

**Test, isolamento e cure  
Il piano della Toscana  
contro la terza ondata**

Ulivelli a pagina 16



**OGGI IN REGALO  
SPECIALE  
WEEKEND**

**ristora**  
INSTANT DRINKS

## Il Viminale: guai ai furbetti di Natale

Circolare ai prefetti sugli spostamenti delle festività. Ma il rischio è quello di un esodo massiccio prima del 21 dicembre  
La protesta dei piccoli comuni: noi confinati e isolati da tutti. Speranza e il vaccino: no all'obbligo. Spunta l'idea di un patentino

Servizi  
da p. 3 a p. 6

Nel silenzio della politica

**L'Italia, il virus  
e l'inconveniente  
della morte**

Agnese Pini

**U**na cosa più di altre ha suscitato la mia indignazione negli ultimi giorni. Mi riferisco al silenzio inaccettabile della politica sul numero di morti da Covid 19 nel nostro Paese: nella sola giornata di giovedì quel numero ha sfiorato quota mille. Un drammatico record. La sera stessa il premier Conte, in conferenza stampa per spiegare i dettagli dell'ultimo Dpcm, non ha speso un sussulto del suo tempo per parlare di una questione che dovrebbe essere al primo posto nel dibattito pubblico. E invece è all'ultimo. Nella graduatoria della Johns Hopkins University di fine novembre, l'Italia risulta terza al mondo per indice di letalità del virus.

Continua a pagina 16

**INTERVISTA A BENVENUTI: L'INCUBO RICORRENTE? I POLIZIOTTI DI TITO GRIFFITH, MONZON E MAZZINGHI, GLI AVVERSARI DIVENTATI AMICI**



Nino  
Benvenuti, 82  
anni, in una  
foto d'epoca

**IO SUL RING  
DELLA STORIA**

Cuto' alle pagine 12 e 13

DALLE CITTÀ

Firenze

**Buferata tamponi  
Test dai medici  
soltanto se gratis  
«Ora chiarezza»**

Servizi a pagina 18 e in Cronaca

Firenze

**Arrivano i buoni  
Due milioni di euro  
per chi ha bisogno**

Fichera in Cronaca

Place  
de ClichyAll'interno  
il racconto  
di Marco Vichi

Baffino invita il rottamatore. Il nemico ora è Conte

**D'Alema ritrova Renzi  
C'eravamo tanto odiati**

De Robertis a pagina 8



Caso Suarez, il manager della Juve è indagato

**«Sì, telefonai al ministro»  
Paratici: che male c'è?**

Marchini e Pontini a pagina 11

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

Dalla ricerca scientifica nasce

**LAILA**  
Sintesi scientifica sull'ansia e il sonno

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 (SOP) che può essere consegnato solo dal farmacista. Acquistare il tuo farmaco. Se continui a sentire dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico con expertise sanitaria qualificata. Aut. Min. 03/09/2020.





# la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

L'Espresso

Direttore Maurizio Molinari

Anno 45 - N° 289

Domenica 6 dicembre 2020

Oggi con L'Espresso

In Italia € 2,50

## L'editoriale

### Quattro priorità per far ripartire il Paese

di Maurizio Molinari

Con la presentazione del piano per il Recovery Fund il governo italiano inizia domani la difficile strada della ricostruzione economica del Paese flagellato dal Covid 19. In attesa di sapere quali e quante iniziative saranno adottate è legittimo auspicare che abbiano quattro priorità strategiche: sostegno per le famiglie delle vittime; rilancio della crescita economica; aumento dello spazio dei diritti; rafforzamento dell'Eurozona.

Il sostegno per le famiglie delle vittime è urgente e necessario perché gli oltre 59 mila morti che già sommiamo sono il prezzo più alto di vite che la nostra nazione ha pagato dalla fine della Seconda Guerra Mondiale. Non c'è un angolo del Paese senza lutti. Il nemico invisibile della pandemia che ci ha attaccato a sorpresa nel marzo scorso ha portato la morte nelle nostre case in maniera feroce: i nonni sono deceduti senza poter salutare figli e nipoti, dottori e infermieri sono caduti per soccorrere i contagiati, giovani e anziani hanno visto i loro polmoni divorati dal virus senza poter far altro che aspettare la propria fine. Migliaia di famiglie hanno avuto gli affetti più cari aggrediti, stravolti, stracciati, accumulando ferite profonde che è responsabilità di tutti affrontare con serietà e rispetto. Ogni vita vale un mondo intero e nulla la può restituire ai famigliari ma spetta al governo occuparsi dei parenti delle vittime per aiutarli a risollevarsi con misure efficaci e rapide.

● continua a pagina 43

## MAGGIORANZA A RISCHIO

# Ultimatum del Pd sul Mes "Il governo legato alla riforma"

Delrio avvisa gli alleati e Zingaretti incalza: "Non dobbiamo tirare a campare, no a battaglie ideologiche" I vertici dei Cinque Stelle rassicurano e minacciano la fronda interna: "Chi vota contro il premier è fuori" Landini: "Conte non escluda i sindacati dalla ricostruzione"

In un'intervista a Repubblica Graziano Delrio, capogruppo del Pd al Senato avverte i 5S sul Mes: «Non avrebbe senso portare avanti l'alleanza se ci fosse un no all'Europa». E se i Cinque Stelle si dicono sicuri che il governo reggerà e che chi voterà contro il Mes sarà espulso dal Movimento, anche Maurizio Landini, segretario Cgil, parla al premier: «Sbagliato non coinvolgere il mondo del lavoro per cambiare il Paese».

di Cuzzocrea, Lopapa, Mania Petrinì e Vecchio

● da pagina 2 a pagina 7

### Longform



▲ Ospedale Una delle due stanze che hanno ospitato Santelli a Nanchino

### Il caso Sinistra, il cantiere in scena su Zoom

di Filippo Ceccarelli

Si è consentito di restar fuori dai contenuti del ponderoso mattino digitale che la rivista Italiani Europei ha voluto intitolare: "Il Cantiere della Sinistra". Oltre che per ragioni di spazio, dato che il tele-meeting ha sfiorato le tre ore senza interruzioni, la dispensa è qui invocata anche perché la retorica del "cantiere" reca l'indubbia usura del tempo.

● continua a pagina 4

### Io positivo nella stanza "prigione" di Nanchino

di Filippo Santelli

● alle pagine 13, 14 e 15

### La storia

### Grazie Maradona con te ci sentivamo tutti Napoleone

di Paolo Sorrentino



Tutto quello che so è quello che mi ricordo. E io mi ricordo che c'è stata una stagione irripetibile, un momento in cui la disinvoltura ha avuto una precisa corrispondenza con la libertà. Valeva per la giovinezza della mia generazione e di quelle limitrofe. Valeva per Maradona. Lui era disinvolto e, dunque, libero. E anche noi. Adolescenti, ragazzi, giovani, adulti e anziani che ritrovarono una nuova, inattesa fanciullezza, almeno di domenica. Mio padre, amareggiato e deluso da quando avevano licenziato l'allenatore Vinicio, suo idolo, non aveva più messo piede al San Paolo. Tornò allo stadio dopo anni, per vedere la prima partita di Maradona. Io andai con lui. Pioveva a dirotto. Arrivò dalle nuvole un pallone a campanile, intriso d'acqua, pesante come un tavolino da salotto. Maradona lo incollò sul piede come se fosse una cosa di routine. Era meglio imparare che provare a contrastare. Avevano appreso in un istante la lezione di Amiel che tutti dimenticano: "Ogni resistenza diretta soffoca in un disastro".

● continua alle pagine 30 e 31

**RIPARTIRE, RICOSTRUIRE, RINASCERE**

il nuovo libro di **FEDERICO RAMPINI**

**I cantieri della storia**

MONDADORI



Gli automi da battaglia

### I guerrieri robot sono una realtà "Battono l'uomo"

di Gianluca Di Feo

● alle pagine 18 e 19

### Settant'anni dalla morte

### Carlo Ginzburg: "Vi racconto il Pavese segreto"

di Giulia Boringhieri

Carlo Ginzburg, qual è la tua idea, la tua opinione di Cesare Pavese? «Ho dei ricordi di Pavese. Lo ricordo proprio come persona fisica. Mi ricordo perfino una conversazione a cena, deve essere stato nel '48 forse o nel '49».

● alle pagine 44 e 45

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90  
Tel. 06/498121, Fax 06/4982393 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

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

NS



Francia La marcia contro Macron si trasforma in guerriglia urbana

LIONARDO MARTINELLI - PP. 18-19



Consumi Arriva il cashback di Stato Da martedì rimborsi a chi paga con carte

SANDRA RICCIO - PP. 22-23

Tecnologia Con la creatività l'uomo dominerà i robot globali

RICHARD BALDWIN - P. 28



# LA STAMPA

DOMENICA 6 DICEMBRE 2020



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N.335 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II DL.353/03 (CONV. IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DGB-TO II www.lastampa.it GNN

## L'EDITORIALE

### CONTE, IL VIRUS E L'EUTANASIA GIALLOROSSA

MASSIMO GIANNINI

Spaventata, dolente, indecisa tra risentimento e speranza. È l'Italia al tempo del Covid, ferita e atterrita nell'anno della "paura nera". Un Paese devastato dalla seconda ondata pandemica, che in due settimane ha fatto quasi 15 mila vittime e ha indotto il New York Times a correggere i giudizi lusinghieri sulla nostra "resilienza" durante la prima ondata. Un Paese che di fronte al dolore e al terrore è persino disposto ad accettare la "dicotomia ultimativa": meglio sudditi che morti. Meglio cedere quote di libertà personale in nome della salute collettiva. Lo dice Giuseppe De Rita, nel Rapporto annuale del Censis pubblicato l'altro ieri. Lo conferma Alessandra Ghisleri, nel rapporto Euromedia Research che pubblichiamo oggi. La maggior parte degli italiani divide il Natale "a sovranità limitata" al quale ci obbligano le misure appena varate dal governo.

Se questo è davvero il ritratto sociologico della nazione, nonostante le intemperanze della sua anima bambina, allora dobbiamo porci due domande cruciali. Perché non si placa questo insopportabile "rumore bianco", generato dal motore immobile della macchina del potere e alimentato dall'attrito costante dei suoi ingranaggi, governo e governatori, partiti e parti sociali, virologi e veterinari? E soprattutto: perché invece di accelerare verso l'uscita dal tunnel della bancarotta sanitaria e finanziaria quella macchina corre sempre più velocemente verso il muro della crisi politica? Purtroppo è quello che sta succedendo, nella settimana che inizierà domani e che culminerà mercoledì nel dibattito parlamentare sulla riforma del Fondo Salva Stati e poi nel Consiglio europeo convocato per ratificarla. Conte sembra in pericolo. Nelle ultime settimane ha deciso molto sul Covid, ma ha molto rinviiato sul resto.

CONTINUA A PAGINA 25

EMERGENZA COVID: IERI QUASI 700 MORTI E 21 MILA CONTAGI. STRETTA SUL NATALE, IL VIMINALE SCHIERA 70 MILA AGENTI

## “Recovery e Mes, ecco il piano”

Intervista al ministro Amendola: governo a rischio? Non possiamo dividerci sulla politica estera

### L'ANALISI

I VANTAGGI DEL MECCANISMO DI STABILITÀ

### IL SALVA-STATI CHE SALVA NOI

VERONICA DE ROMANIS

Mercoledì il premier dovrà motivare in Parlamento la scelta di sostenere la riforma del Meccanismo europeo di stabilità (Mes) in vista del Consiglio europeo del 10 e 11. - P. 25

### IL SONDAGGIO

DUE SU TRE FAVOREVOLI ALLE RESTRIZIONI

### FESTE VIGILATE L'ITALIA DICE SÌ

ALESSANDRA GHISLERI

Non siamo un popolo di irresponsabili. Il 66,2 per cento degli italiani intervistati infatti approva un periodo natalizio con restrizioni e lockdown parziali. - P. 5

ALESSANDRO BARBERA

Il governo rischia di cadere senza la riforma del Mes. In un'intervista a «La Stampa» il ministro degli Affari europei, Enzo Amendola, lancia l'allarme sul fondo salva-Stati: «Mi auguro che l'MSS sia favorevole, non restiamo inchiodati a dibattiti del passato». E riguardo gli effetti del veto di Polonia e Ungheria sul bilancio Ue, Amendola parla di «sciagura per tutti». Emergenza Covid: ieri quasi 700 morti, il Viminale schiera 70 mila agenti per la stretta di Natale. - P. 3 SERVIZI - P. 2-4

### IL CASO

CYBER-ATTACCO AL BIG DELL'AEROSPAZIO

### Leonardo, un hacker ruba i segreti militari

JACOPO IACOBONI

I dati, l'oro nero della cyberguerra globale, attorno alla quale danzano organizzazioni, rogue states di ogni tipo, dalla Cina alla Russia a tanti attori nei paesi arabi. Dati e informazioni per un totale di 10 GB, 100 mila file, sono stati hackerati in poco più di due anni, dal maggio 2015 al gennaio 2017, in una enorme operazione di hackeraggio, ma quello che è clamorosa è la vittima: Leonardo, l'azienda di cui è ad Alessandro Profittio. - P. 14 COLONNELLO - P. 15



### CALCIO, ALLO STADIUM FINISCE 2-1

### Juve spietata, Toro sbandato: Pirlo fa suo il primo derby



Bonucci, 33 anni, esulta dopo il gol del 2-1. Con lui McKennie, autore della prima rete. ANSA/ALESSANDRO DI MARCO BARILLA, BUCCHIERI E ODDENINO - PP. 32-33

LA FORBICE DI VALORI FRA LE DUE SQUADRE SEMPRE PIÙ LARGA

### UNA SFIDA CAMBIATA DAL PESO DELLE PANCHINE

GIGI GARANZINI

Una versione di Toro tra le migliori del suo svenurato avvio di stagione, una Juventus decisamente delle peggiori. Ma il prodotto del derby non cambia rispetto a una tradizione ormai consolidata da una forbice di valori che negli anni è rimasta sempre più larga. - P. 33

### LA STORIA

BELLA, 19 ANNI E 45 MILIONI DI FOLLOWER

### TIKTOK, 10 SECONDI E SEI SUBITO STAR

MARIA CORBI

C'era una volta una ragazza di 19 anni che viveva alle Hawaii. Inizia così, con il più classico degli incipit, la favola di Bella Poarch, 45 milioni di follower su Tik tok guadagnati in pochi mesi. Da aprile, quando ha aperto il suo profilo, ad oggi, l'ascesa è stata rapida per questa ragazza di origine filippina che nei suoi pochi anni ha concentrato passioni, dolore e anche esperienze, prestando servizio nella Marina degli Usa.



CONTINUA A PAGINA 25

### IL RACCONTO DELLA TALPA

## La mia lezione (non richiesta) al popolo no-dad

PAOLA MASTROCOLA

«La scuola è una priorità assoluta. La scuola non si deve fermare... A me sembra che, se al governo avessero pensato davvero così, avrebbero agito. Non pronunciato frasi, ma compiuto gesti. Avrebbero dovuto, da marzo a oggi, costruire aule, parchi, palchi, scalinate, anfiteatri,



giardini, loft, serre, verande, aiuole, piste di atterraggio, orti, piscine; attrezzare magazzini, teatri, chiesette di campagna, cantine, ovili, soffitte, condomini, terrazzi; approntare pulmini, trenini, carretti, metropolitane, elicotteri, battelli... Ci voleva fantasia. E intraprendenza. D'accordo, esagero...

CONTINUA A PAGINA 11

palzolo.it

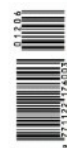
**PALFUOCO**

**Straszizoso**

cremoso eburinato al peperoncino

**NOBIS ASSICURAZIONI**

www.nobis.it



## Porti: Filt, Fit, Uiltrasporti, arrivare alla Corte di Giustizia Ue

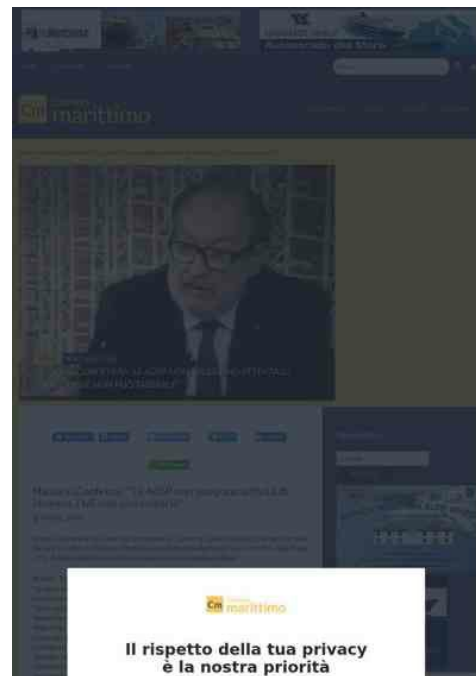
*"Individuare una soluzione, volta a salvaguardare l'attuale sistema".*

(ANSA) - GENOVA, 05 DIC - Dopo l'intervento della Commissione europea che considera incompatibili le esenzioni fiscali concesse ai porti italiani con le norme sugli aiuti di stato dell'Unione Europea Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti chiedono di "individuare una soluzione, volta a salvaguardare l'attuale sistema". "Se fosse necessario - scrivono in una nota - si deve ricorrere alla Corte di Giustizia dell'Ue perché il nostro sistema è sano e trasparente, non si configura alcuna concorrenza sleale e merita il giusto e dovuto rispetto". Le tre organizzazioni sindacali esprimono forte "preoccupazione per la tenuta del nostro sistema portuale, considerando la sua evidente strategicità nazionale oltre al conseguente stravolgimento della legge 84/94 che ne regola il contesto". "Non c'è stato da parte della politica un sufficiente impegno nel difendere le sostanziali differenze tra i nostri porti e quelli degli altri paesi Ue", lamentano anche. "E' assolutamente sbagliato ed improponibile paragonare le nostre Autorità di Sistema Portuale, enti pubblici non economici, a qualunque altra impresa - sottolineano tra l'altro - e conseguentemente sostenere che i canoni si configurano come utili e quindi da tassare. Il ruolo delle **AdSP**, svolto per conto dello Stato, è assolutamente rivolto al funzionamento dell'ente pubblico e allo svolgimento delle sue funzioni pubblicistiche che non perseguono fini di lucro", "svolgono funzioni di affidamento e controllo delle attività finalizzate alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale con precisi compiti di indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali". "Scongiuriamo fortemente e ci opporremo con determinazione - concludono Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti - alla trasformazione delle nostre **AdSP** in SpA che devono restare pubbliche a difesa dell'interesse generale affinché i nostri porti possano davvero continuare ad essere asset strategico per il Paese e la stessa Europa". (ANSA).



## Nicolini (Confetra): "Le AdSP non svolgono attività di impresa, l' UE non può tassarle"

05 Dec, 2020 Grido di denuncia da parte del presidente di Confetra, Guido Nicolini L' Europa non può tassare le Autorità di Sistema Portuale sono Pubbliche Amministrazioni centrali dello Stato - "Controllare le distorsioni alla concorrenza tra scali di diversi Paesi" ROMA - Tasse europee sui porti italiani interviene il presidente di Confetra, Guido Nicolini 'Le Adsp sono Pubbliche Amministrazioni centrali dello Stato, nella legislazione italiana, e conservano il profilo giuridico di istituzioni puramente regolatorie'. 'Non svolgono attività di impresa e non si capisce quali sarebbero gli utili che esse maturano riscuotendo canoni demaniali o altre imposte legate ai traffici marittimi per conto dello Stato e che per buona parte confluiscono nella fiscalità generale. Conclude Nicolini - "Più volte il Parlamento italiano si è espresso in tale direzione e confidiamo che il Governo sappia far valere a Bruxelles le proprie ragioni. Sarebbe interessante chiedere conto alla Commissione, invece, delle distorsioni alla concorrenza tra scali di diversi Paesi, dovute ad attuazioni non omogenee di norme e procedure tra le diverse Dogane'



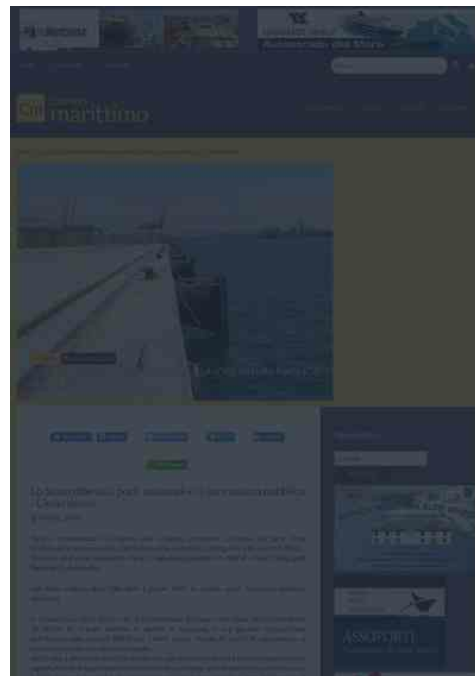
## Tasse Ue sui porti italiani - Duci, Merlo e Messina: "Assurda imposizione"

05 Dec, 2020 Da Federagenti, Federlogistica Confrtrasporto e Assarmatori Confrtrasporto un fermo no alle tasse imposte dalla Ue sui porti italiani Imposizione fiscale per le Autorità di Sistema Portuale italiane, che dovranno pagare tutte le tasse esattamente come un normale soggetto privato. Il diktat è arrivato in queste ore della Commissione Europea, che ha sollecitato il Governo italiano a porre fine immediatamente a qualsiasi regime di agevolazione fiscale, considerata alla stregua di un aiuto di Stato. 'Si tratta - reagisce Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti e neo-vice Presidente di Confrtrasporto - di un intervento che temevamo e su cui avevamo già espresso il timore che l'Unione potesse usare 'occhiali nordeuropei' per leggere il sistema portuale italiano. Ora è indispensabile che il Governo chiarisca e perimetri in maniera accurata quali sono le attività gestite dalle **AdSP** che dovranno essere qualificate come imponibili indicando i ricavi ed i costi da prendere in considerazione'. 'È necessario - prosegue Merlo, presidente di Federlogistica Confrtrasporto - che la risposta del governo italiano sia ferma e immediata. Imporre sulle Autorità portuali forme di tassazione analoghe a quelli delle società private senza entrare nel dettaglio delle attività regolate, significherebbe distruggere l'intero sistema sul quale si regge la portualità italiana. Il rischio è quello di imporre extracosti che si ripercuoterebbero sull'efficienza del sistema e anche sulle società concessionarie'. 'Un conto è adempiere a un obbligo di armonizzazione europea, che non crediamo possa discutersi, un altro è creare un ostacolo alla già difficile attività delle nostre Autorità di Sistema Portuale. - afferma Stefano Messina, presidente di Assarmatori-Confrtrasporto - Dobbiamo evitare che la cura uccida il paziente. Lo si potrà fare soltanto tenendo conto della natura di questi Enti e degli obiettivi che la legge affida loro definendo regole certe e univoche a partire dall'armonizzazione dei canoni concessori e delle condizioni per il rilascio di concessioni e autorizzazioni in ambito portuale'. È evidente che la probabile doppia contabilità che dovrà essere imposta alle **ADSP** ne aumenterà il carico di lavoro e quindi anche la burocrazia. Nelle prossime ore - annunciano i tre presidenti - faremo pervenire al governo un dossier dettagliato con il quale quantomeno tentare di contrastare il rischio che 'l'assurda imposizione europea che costringe uno Stato a pagare tasse a sé stesso possa incidere sui canoni pagati dai concessionari e quindi sui costi per gli utilizzatori dei porti italiani. Concessionari che anzi attendono ancora le riduzioni promesse dal Governo per fronteggiare l'emergenza Covid. Come dire: un altro favore fatto ai porti del Nord Europa'.



## Lo Stato difenda i porti nazionali e la loro natura pubblica - L' intervento

05 Dec, 2020 Alcune considerazioni in merito alla richiesta pervenuta all' Italia da parte della Commissione europea circa l' abolizione delle esenzioni dall' imposta sulle società (IRES) - Sul tema interviene Gaudenzio Parenti, consulente giuridico di ANCIP e della Compagnia Portuale Civitavecchia. «Lo Stato italiano deve difendere i propri Porti in quanto asset strategico pubblico nazionale. E' di poche ore fa la notizia che la Commissione Europea, nelle more del procedimento SA.38399, ha chiesto all' Italia di abolire le esenzioni, a suo giudizio, ingiustificate dall' imposta sulle società (IRES) per i Porti poiché falsano la parità di condizioni e la concorrenza leale nel mercato europeo. Per l' Italia, a differenza di altri Stati Membri, questa questione non è infatti relegata al mero aspetto fiscale, ma potrebbe incidere in maniera rilevante sull' infrastruttura giuridica su cui si basa la nostra portualità. Un rischio concreto nel vedere stravolta, dalle fondamenta, la Legge speciale portuale 28 gennaio 1994, n.84. Nel cercare di non entrare troppo tecnicamente nel merito, poiché sono altre le sedi per controbattere i molteplici aspetti tecnico giuridici sulla questione, anche alla luce dei differenti orientamenti giurisprudenziali nazionali e dell' Unione Europea, ritengo però utile condividere una precipua chiave di lettura. Innanzitutto, risulta quanto mai necessario evidenziare alcuni aspetti fondamentali. Il primo aspetto, in termini generali è che, a mio modestissimo parere, la Commissione Europea, nonostante la politica fiscale sia un settore non ricompreso nelle proprie competenze ai sensi dell' art. 3 TUE e 7 TFUE, è 'entrata a gamba tesa' aggirando tali articoli e ponendo la questione fiscale come distorsione della concorrenza e come aiuti di Stato vietati dall' articolo 107 TFUE. Partendo da questo assunto generale, potremmo paradossalmente e provocatoriamente denunciare il fatto che gli Stati Membri che attuano una politica fiscale molto vantaggiosa per le imprese alterano la concorrenza nel mercato europeo. Entrando, invece, nel merito della questione, la Decisione risulta erronea poiché non approfondisce il fatto che le Autorità di Sistema Portuale sono letteralmente 'Enti Pubblici non economici' per i quali non è neppure ipotizzabile il passaggio sotto controllo privato e a cui è precluso dalla Legge speciale 28 gennaio 1994, n.84, lo svolgimento di ogni attività economica inclusa la prestazione di servizi portuali. Le attività delle **AdSP**, infatti, sono quelle di regolazione del mercato portuale riguardanti le imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18 della medesima legge e di amministrazione dei beni demaniali pubblici. Le Autorità di Sistema Portuale, non essendo proprietarie dei beni demaniali, si limitano ad amministrare gli stessi nell' esclusivo interesse pubblico e dello Stato italiano. Come Enti Pubblici non economici, infatti, assegnano porzioni del demanio con modalità nettamente differenti da quelle di un locatore privato, poiché, inter alia, non possono determinare l' importo del canone demaniale che riscuotono dalle imprese concessionarie per conto dello Stato. Il canone è infatti prestabilito dal Legislatore secondo criteri certi e uniformi. Vi è più il fatto che in Italia non tutti i porti commerciali ricadono sotto l' autorità delle **AdSP**. Alcuni scali marittimi, infatti, rientrano nella gestione dell' Autorità Marittima. In questo caso, volendo seguire il ragionamento della Commissione EU, anche le Autorità Marittime, cioè le Capitanerie di Porto, dovrebbero essere equiparate a delle 'imprese' ed essere tassate poiché incamerano i canoni concessori. Un concetto alquanto assurdo. Negli altri Stati Membri destinatari di decisioni simili come Belgio, Francia e Paesi Bassi, le Port Authorities, contrariamente alla nostre Autorità di Sistema Portuale, gestiscono sia le aree portuali, alcune delle quali di loro stessa proprietà, che prestano servizi portuali dietro remunerazione. Inoltre, sempre a differenza del nostro





## Corriere Marittimo

### Primo Piano

---

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



competenza e capacità manageriale di alcuni vertici delle Autorità di Sistema Portuale. E questo è un dato di fatto. Che fare quindi. Il margine di manovra, arrivati a questo punto, è ormai ridotto. Le eventuali mediazioni avrebbero potuto avere un impatto ben maggiore se fossero avvenute con decisione e vigore negli anni passati in



## Corriere Marittimo

### Primo Piano

---

sede europea. Le ipotesi sul campo sono rimaste veramente esigue. Impugnare la decisione dinanzi al Tribunale ai sensi dell' art. 263 TFUE, ben sapendo però che gli orientamenti giurisprudenziali dell' Unione europea sono noti e quasi tutti contrari alla nostra difesa. Una doppia fiscalità in seno alle Autorità di Sistema Portuale con le problematiche che ne deriveranno. Stravolgere completamente la portualità italiana, trasformando la AdSP in SpA. Prima di tutto, però, bisognerebbe essere franchi e dire chiaramente cosa si voglia fare del futuro dei Porti italiani. Un futuro che, per quanto mi riguarda, non può prescindere dal rimanere un bene pubblico : il nostro asset strategico più importante.

## Stretta Ue sui porti, Munari: "E' troppo tardi per i confronti. Ministro, batta un colpo o sarà showdown in Corte di Giustizia europea"

Prof Francesco Munari

Alla fine ce l'abbiamo fatta: la Commissione ha adottato la decisione di procedere contro l'Italia per presunta violazione delle norme sugli aiuti di Stato, poiché le nostre Autorità di Sistema Portuale, in quanto imprese, non pagano le tasse sul reddito per i canoni demaniali percepiti. Poco importa che le **AdSP** siano amministrazioni dello Stato aventi funzioni regolatorie, e che i canoni demaniali sono tasse: la Commissione ha fatto un copia-incolla di precedenti decisioni adottate nei confronti di altri Stati membri, dove vige un regime diverso dal nostro, e ora siamo qui. Siamo cioè in uno stadio ultimativo della procedura, in una situazione in cui, e questo ha davvero dell'incredibile, l'Italia ancora non ha spiegato alla Commissione perché le nostre pubbliche amministrazioni portuali non devono pagare tasse sulle tasse. (Il professor Francesco Munari) Per inciso, e per puntualizzare anche rispetto alle consuete stucchevoli polemiche politiche postume, di cui francamente non si sente il bisogno, questo silenzio non è soltanto di questo Governo, ma anche del precedente: Conte I e Conte II hanno preferito fare ammuina sulle iniziative della Commissione, pensando forse che, come capita molto spesso

da noi, il cane abbaia ma non morde. Invece il morso è arrivato, e ora occorre cambiare passo: così, e con tutto il rispetto, non mi convincono affatto le dichiarazioni del ministro Paola De Micheli, la quale ha annunciato 'un confronto costruttivo' con la Commissione: siamo ormai fuori tempo massimo per i caminetti e i confronti, costruttivi o meno. Anche perché simili annunci erano stati fatti anche dal precedente ministro (peraltro in un momento della procedura diverso da quello nel quale ci si trova oggi), e forse la Commissione si è stancata. Del resto, a norma della disciplina applicabile, da gennaio 2020 l'Italia aveva trenta giorni di tempo per presentare osservazioni sulla precedente presa di posizione in argomento della Commissione. Non sono un matematico, ma da gennaio di giorni ne sono passati almeno trecento. E a certe latitudini la pazienza solitamente ha un limite. E i tempi dei procedimenti sono meno dilatabili dei nostri. Ahinoi, fa specie che, in questo momento, tra Next Generation EU ancora in ballo, bilancio pluriennale UE da concordare, e altre non banali priorità in agenda (Brexit?), si trovi il tempo di definire una procedura che, lato Bruxelles, forse non appare così prioritaria. Ciò posto, se i destini dell'Europa non dipendono certo da come si risolverà l'incresciosa vicenda, viceversa la portualità italiana si gioca molto, se non moltissimo, con questa procedura. Come altre volte mi è capitato di osservare, non è solo il tema fiscale che viene in rilievo, ma la natura pubblica dei nostri porti, il sistema di governance ad essi relativo, i rapporti tra regolatori e imprese concessionarie, il rischio di qualificare le **AdSP** come imprese, con tutto quanto ne consegue, anche, ma non solo, dal punto di vista dell'applicazione nei loro confronti del diritto antitrust. In altre parole, si sta per entrare in una selva oscura, capace di generare anni e anni di incertezza non solo giuridica, ma anche di pianificazione della nostra rete logistica, della nostra politica portuale e infrastrutturale. Una classe politica che costantemente parla (l'enfasi è voluta) di rilancio delle infrastrutture come volano per la crescita del Paese, queste cose dovrebbe saperle, e se non le sa è bene ricordarlo con garbata ma fermissima chiarezza. Non ci possiamo permettere di subire 'per caso', o peggio per ignavia, distrazione o superficialità, rivoluzioni involontarie di un settore così strategico per l'Italia. Anche perché, ai tempi della sentenza Siderurgica Gabrielli (nella vulgata, quella che ha abolito il monopolio dei camalli di Genova), l'



Stretta Ue sui porti, Munari: "E' troppo tardi per i confronti. Ministro, batta un colpo o sarà showdown in Corte di Giustizia europea"

10 DICEMBRE 2020 - Prof Francesco Munari



**A**lla fine ce l'abbiamo fatta: la Commissione ha adottato la decisione di procedere contro l'Italia per presunta violazione delle norme sugli aiuti di Stato, poiché le nostre Autorità di Sistema Portuale, in quanto imprese, non pagano le tasse sul reddito per i canoni demaniali percepiti.

Poco importa che le AdSP siano amministrazioni dello Stato aventi funzioni regolatorie, e che i canoni demaniali sono tasse: la Commissione ha fatto un copia-incolla di precedenti decisioni adottate nei confronti di altri Stati membri, dove vige un regime diverso dal nostro, e ora siamo qui.

Siamo cioè in uno stadio ultimativo della procedura, in una situazione in cui, e questo ha davvero dell'incredibile, l'Italia ancora non ha spiegato alla

Iscriviti alla newsletter

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

Europa e il suo sistema logistico erano molto diversi da oggi. Adesso, la filiera è quanto meno continentale, i players sono globali, gli investimenti miliardari (in euro). E se a casa nostra c'è confusione e poca chiarezza, facile prevedere la marginalizzazione della famosa piattaforma logistica



## Ship Mag

### Primo Piano

---

nel Mediterraneo. Come dicevo, adesso la questione è solo tecnica, non politica : si leggano dunque le norme del regolamento sulle procedure in materia di aiuti, si contino i giorni per rispondere e si batta un colpo . Forte. Oppure si attenda di poter impugnare la decisione della Commissione in Corte di Giustizia dell' Unione europea. E si vada allo show-down , possibilmente con la voglia (politica e giuridica) di vincere questa battaglia, avendo l' Italia ragioni da vendere.

## Aiuti di Stato, UE all' Italia: "Sui porti la decisione negativa è senza recupero"

Vito de Ceglia

Bruxelles - " Negative decision without recovery ". Tradotto: "Decisione negativa senza recupero". E' quanto scrive sul suo sito web la DG Competition , la Direzione generale della Commissione Europea che si occupa di vigilare sul rispetto delle regole comunitarie in tema di concorrenza e libero mercato , per definire la decisione del 4 dicembre di Bruxelles di procedere contro l' Italia per presunta violazione delle norme sugli aiuti di Stato , poiché le nostre Autorità di Sistema Portuale, in quanto imprese, non pagano le tasse sul reddito per i canoni demaniali percepiti. "La versione pubblica di questa decisione non è ancora disponibile. Verrà visualizzata una volta risolte eventuali questioni di riservatezza", puntualizza la DG Competition . Di fronte all' evidenza di queste parole risultano del tutto ininfluenti le dichiarazioni di ieri della ministra dei Trasporti Paola De Micheli , in merito al confronto avviato con la Commissione Europea sul tema della tassazione dei porti. "Un dialogo costruttivo per la definizione di una soluzione adeguata', afferma la ministra, aggiungendo "a breve arriveremo ad una proposta da formalizzare alle Autorità Europee in accordo con tutti gli attori del settore'. Purtroppo, come ricorda oggi su ShipMag il professore Francesco Munari , " siamo ormai fuori tempo massimo per i caminetti e i confronti, costruttivi o meno (). Adesso la questione è solo tecnica, non politica : si leggano dunque le norme del regolamento sulle procedure in materia di aiuti, si contino i giorni per rispondere e si batta un colpo . Forte. Oppure si attenda di poter impugnare la decisione della Commissione in Corte di Giustizia dell' Unione europea. E si vada allo show-down , possibilmente con la voglia (politica e giuridica) di vincere questa battaglia, avendo l' Italia ragioni da vendere". A questo punto, la strada più percorribile, salvo colpi di scena improbabili, sembra proprio la seconda!



### Aiuti di Stato, UE all'Italia: "Sui porti la decisione negativa è senza recupero"

05 DICEMBRE 2020 - Vito de Ceglia



Bruxelles - "Negative decision without recovery". Tradotto: "Decisione negativa senza recupero". E' quanto scrive sul suo sito web la DG Competition, la Direzione generale della Commissione Europea che si occupa di vigilare sul rispetto delle regole comunitarie in tema di concorrenza e libero mercato, per definire la decisione del 4 dicembre di Bruxelles di procedere contro l'Italia per presunta violazione delle norme sugli aiuti di Stato, poiché le nostre Autorità di Sistema Portuale, in quanto imprese, non pagano le tasse sul reddito per i canoni demaniali percepiti.

"La versione pubblica di questa decisione non è ancora disponibile. Verrà visualizzata una volta risolte eventuali questioni di riservatezza", puntualizza la DG Competition. Di fronte all'evidenza di queste parole risultano del tutto ininfluenti le dichiarazioni di ieri della ministra dei Trasporti Paola De Micheli, in merito al confronto avviato con la Commissione Europea sul tema della tassazione dei porti. "Un dialogo costruttivo per la definizione di una soluzione adeguata", afferma la

iscrittivi alla newsletter

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

ISCRIVITI

## Bianchi (Pd): "Dall' Europa attentato alla natura pubblica delle nostre Authority"

Redazione

Genova - La decisione della commissaria europea alla concorrenza Vestager di chiedere all' Italia di 'abolire le esenzioni dall' imposta sulle società di cui beneficiano i porti italiani allo scopo di allineare il regime fiscale nazionale alle norme Ue in materia di aiuti di Stato' costituisce un attentato al ruolo pubblico della Autorità di Sistema Portuale nell' ambito del complesso equilibrio di interessi che riguarda i porti italiani. La pretesa di vedere tassata una taxa richiede una forte e solida risposta giuridica, ma anche una mobilitazione politica e del cluster a sostegno dell' azione che il Governo Italiano deve mettere in campo con decisione. Perché in ballo non c' è solo l' aspetto fiscale, già di per sé importante e impattante, ma la concezione stessa della natura giuridica delle **Adsp** come enti pubblici non economici. Tanto è vero che nel comunicato della Vestager si sottolinea che 'se le **Adsp** generano profitti da attività economica, devono essere tassate come tutte le altre società'. Un ragionamento infondato e pericoloso, che arriva oltretutto in un momento in cui dalle istituzioni europee ci si aspetterebbe altro tipo di priorità e di sostegno, accompagnato da maggior flessibilità nel gestire i problemi.

Rischiamo l' aprirsi di una deriva che porti allo snaturamento del ruolo pubblico delle Autorità e il rischio di vederle qualificate come imprese . Appare estremamente discutibile il tema affrontato in termini di concorrenza tra porti all' interno dell' Unione, visto che le nostre Autorità non svolgono alcuna attività di impresa, e sono piuttosto i concessionari demaniali (la cui natura imprenditoriale nessuno disconosce e che difatti sono già adeguatamente tassati) i 'concorrenti' nel mercato rilevante, non certo le **Adsp**. L' incertezza che questa impostazione determina, può portare ad una lunga stagione di incertezza regolatoria e pianificatoria oltre che ad un aggravio di costi con conseguente perdita di efficienza per il nostro sistema portuale. Per questo la reazione italiana deve vedere il Governo mettersi alla testa di un fronte innanzi tutto giuridico, ma anche politico e diplomatico che possa difendere con forza in Europa la nostra impostazione pubblicistica. Lo dichiara Matteo Bianchi, responsabile mare e porti del Pd.



### Bianchi (Pd): "Dall'Europa attentato alla natura pubblica delle nostre Authority"

05 DICEMBRE 2020 - Italiani



Genova - La decisione della commissaria europea alla concorrenza Vestager di chiedere all' Italia di "abolire le esenzioni dall' imposta sulle società di cui beneficiano i porti italiani allo scopo di allineare il regime fiscale nazionale alle norme Ue in materia di aiuti di Stato" costituisce un attentato al ruolo pubblico della Autorità di Sistema Portuale nell' ambito del complesso equilibrio di interessi che riguarda i porti italiani. La pretesa di vedere tassata una taxa richiede una forte e solida risposta giuridica, ma anche una mobilitazione politica e del cluster a sostegno dell' azione che il Governo Italiano deve mettere in campo con decisione. Perché in ballo non c' è solo l' aspetto fiscale, già di per sé importante e impattante, ma la concezione stessa della natura giuridica delle Adsp come enti pubblici non economici. Tanto è vero che nel comunicato della Vestager si sottolinea che "se le Adsp generano profitti da attività economica, devono essere tassate come tutte le altre società". Un ragionamento infondato e pericoloso, che arriva oltretutto in un momento in cui dalle istituzioni europee ci si aspetterebbe altro tipo di priorità e di sostegno, accompagnato da maggior flessibilità nel gestire i problemi.

Iscriviti alla newsletter

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

## I sindacati: "La politica non ha saputo difendere le Authority italiane"

Redazione

Roma - 'E' forte la preoccupazione per la tenuta del nostro sistema portuale, considerando la sua evidente strategicità nazionale oltre al conseguente stravolgimento della legge 84/94 che ne regola il contesto'. Così Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti sulla conferma della posizione della Commissione europea che considera incompatibili le esenzioni fiscali concesse ai porti italiani con le norme sugli aiuti di stato dell' Unione Europea. Per le tre organizzazioni sindacali confederali dei trasporti 'si deve individuare una soluzione, volta a salvaguardare l' attuale sistema e, se fosse necessario, si deve ricorrere alla Corte di Giustizia dell' Ue perchè il nostro sistema è sano e trasparente, non si configura alcuna concorrenza sleale e merita il giusto e dovuto rispetto'. 'E' evidente - proseguono Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti - che non c' è stato da parte della politica un sufficiente impegno nel difendere le sostanziali differenze tra i nostri porti e quelli degli altri paesi UE, mettendo in forte discussione la natura giuridica del nostro sistema di governance nonchè la tenuta degli investimenti in una infrastruttura di interesse pubblico' . Secondo le tre organizzazioni sindacali: 'è assolutamente sbagliato ed improponibile paragonare le nostre Autorità di Sistema Portuale, enti pubblici non economici, a qualunque altra impresa e conseguentemente sostenere che i canoni si configurano come utili e quindi da tassare. Il ruolo delle **AdSP**, svolto per conto dello Stato, è assolutamente rivolto al funzionamento dell' ente pubblico e allo svolgimento delle sue funzioni pubblicistiche che non perseguono fini di lucro e non operano sul mercato in regime di concorrenza ma svolgono funzioni di affidamento e controllo delle attività finalizzate alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale con precisi compiti di indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali. La differenza tra le nostre **AdSP** e quella dei paesi sui quali è già intervenuta la UE, Belgio, Francia, Olanda e Spagna, è sostanziale, lì c' è la gestione diretta delle aree portuali e nel contempo sono loro stessi prestatori di servizi portuali a pagamento oltre a negoziare direttamente il corrispettivo'. 'Scongiuriamo fortemente e ci opporremo con determinazione - affermano infine Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti - alla trasformazione delle nostre **AdSP** in SpA che devono restare pubbliche a difesa dell' interesse generale affinché i nostri porti possano davvero continuare ad essere asset strategico per il Paese e la stessa Europa'.



### I sindacati: "La politica non ha saputo difendere le Authority italiane"

05 DICEMBRE 2020 - Redazione



Roma - "È forte la preoccupazione per la tenuta del nostro sistema portuale, considerando la sua evidente strategicità nazionale oltre al conseguente stravolgimento della legge 84/94 che ne regola il contesto". Così Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti sulla conferma della posizione della Commissione europea che considera incompatibili le esenzioni fiscali concesse ai porti italiani con le norme sugli aiuti di stato dell' Unione Europea. Per le tre organizzazioni sindacali confederali dei trasporti "si deve individuare una soluzione, volta a salvaguardare l'attuale sistema e, se fosse necessario, si deve ricorrere alla Corte di Giustizia dell' Ue perchè il nostro sistema è sano e trasparente, non si configura alcuna concorrenza sleale e merita il giusto e dovuto rispetto".

#### Iscriviti alla newsletter

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

[No thanks](#)



## Il Piccolo

Trieste

### Il Recovery fund dell' Ue per porto vecchio

ROBERTO MORELLI

Passi per la flemma con cui (non) si sta mettendo mano al Consorzio di gestione. Ma chissà se qualcuno, tra Regione, Comune e rappresentanti parlamentari, sta dispiegando l' energia, la lungimiranza e la fantasia necessarie all' inserimento del recupero del porto vecchio tra gli investimenti del Recovery Fund europeo. È un' occasione più unica che rara. Ve ne sono i presupposti normativi e comunitari. Ve ne sono le condizioni politiche: mai negli ultimi decenni Trieste e la regione hanno goduto di un novero d' interlocutori ascoltati a Roma così come oggi al governo e all' opposizione, dal ministro Patuanelli al presidente regionale Fedriga, dalla leader del Pd Serracchiani al sindaco Dipiazza. Qualcuno lo sta facendo? Non è dato saperlo, nell' alone di mistero che circonda i piani del governo e che speriamo frutto di riservatezza, per evitare assalti alla diligenza, e non invece - come temiamo - di mancanza d' idee generatrici di svolta. Ma che la causa sia l' una o l' altra, il recupero del porto vecchio ci può stare tutto. Cominciamo con il chiederci se qui le cose procedono. La risposta è sì e no, come ogni risposta a Trieste. Sì, se guardiamo all' energia e alla spinta del sindaco e della macchina comunale all' iter di riconversione, nei limiti in cui a un Comune in Italia si possa chiedere di spingere. No, se guardiamo ai passi fondamentali che non verranno fatti (o non completamente) per dare all' opera il respiro che merita: un piano complessivo, e non a spizzichi e bocconi prevedendo d' infilare nell' area più o meno quello che capita, guidato da un organo di gestione che abbia l' autonomia e la competenza per gestire una partita così complessa. La costituzione del previsto Consorzio di gestione tra Regione, Comune e **Autorità portuale** avanza a rilento, ed è chiaro che non c' è tutta questa smania di allestirlo. Eppure è un passaggio essenziale specie se seguito da quel che dovrebbe, ovvero l' ingresso dei privati destinati ad avere un ruolo chiave nell' area, come la Fincantieri e - se potessero impegnarsi - le Generali, e l' individuazione di un partner in grado di gestire l' enorme partita immobiliare sulla base di regole stringenti. Non è certo lasciando i privati (e le edificazioni residenziali) fuori dal cancello che il porto vecchio potrà trasformarsi e trasformare la città, bensì accogliendoli con criteri rigorosi sulla base di un piano complessivo. A questo piano, il Recovery Fund offre un' occasione unica. I 209 miliardi messi a disposizione da Bruxelles all' Italia saranno oggetto di un dossier che il nostro governo presenterà tra febbraio e marzo, sulla base di sei "missioni" e con assoluta priorità agli investimenti, con l' obiettivo di raddoppiare il tasso crescita del Pil. Ebbene, il risanamento del porto vecchio può ricadere in almeno quattro dei sei macro-obiettivi: infrastrutture, rivoluzione verde, digitalizzazione, cultura. Accedere a un simile serbatoio sarebbe uno straordinario fattore di accelerazione per un recupero che altrimenti rischia di durare trent' anni, rimanendo a mezz' aria, ibrido e senz' anima. E si tratterebbe di un obiettivo chiaro, visibile, incontestabile a Roma come a Bruxelles. Ma bisogna occuparsene ora, mentre i giochi si stanno facendo. E nell' assoluto silenzio che circonda le manovre, c' è da sperare che qualcuno se ne stia facendo carico, con un coordinamento senza distinzioni di colore politico: quel ch' è accaduto con la Ferriera e con l' intesa con il porto di Amburgo, due casi d' insperato successo. Non sarà facile: in primavera si vota per il sindaco. Ognuno vorrà intestarsi la medaglia; a maggior ragione se i contendenti saranno Roberto Dipiazza e Francesco Russo, entrambi con buone ragioni per intestarsela: il primo per aver traghettato il centro destra riottoso al recupero, il





## Il Piccolo

Trieste

---

famoso blitz parlamentare che condusse alla sdemanializzazione sei anni fa, senza il quale non saremmo qui. Ma una campagna elettorale che si giocherà in buona parte su questo tema non sarà un male. Dopo anni plumbei e in uscita - speriamo - dal Covid, parlare di futuro sarà un sollievo. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Il Piccolo

Trieste

la conferma degli impegni assunti a esof in un' intervista su "repubblica"

### Recovery Fund destinato al porto: la "benedizione" del premier Conte

*Trieste con Genova in cima alla lista degli investimenti per «connettere l' Italia al sistema europeo»*

DIEGO D' AMELIO

«Per rendere l' Italia più connessa al sistema dei trasporti europeo, sono previsti interventi per la logistica, la movimentazione merci e l' elettrificazione dei principali porti, a partire da Genova e Trieste». Il presidente del Consiglio Giuseppe Conte conferma l' intenzione del governo di impiegare una frazione del Recovery Fund sullo sviluppo dello scalo giuliano. Nell' intervista rilasciata ieri a Repubblica, il primo ministro torna sull' impegno assunto dal palco della cerimonia di chiusura di Esf 2020, quando disse che Trieste è luogo ideale per «costruire qualcosa destinato a svilupparsi anche in futuro». Conte colse l' occasione per confrontarsi poi riservatamente con il ministro dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli e il presidente dell' **Autorità portuale** Zeno D' Agostino sugli investimenti necessari per il porto. Pochi giorni dopo l' Authority presentò a Roma un articolato piano di interventi. Il programma "Adriagateway" vale un miliardo, ma la cifra che potrebbe arrivare a Trieste sarà immensamente più ridotta. L' esplicito riferimento del premier al porto lascia tuttavia immaginare che il coinvolgimento dell' esecutivo M5s-Pd possa rivelarsi importante. Dalle parti della Torre del Lloyd le bocche restano cucite e la sensazione è che si sia arrivati a una svolta decisiva. Domani Conte presenterà infatti il piano del Recovery Fund italiano al Consiglio dei ministri: «Ci ritroveremo - spiega al direttore Maurizio Molinari - per approvare il budget e tutti gli appostamenti». Sono una sessantina i progetti che hanno superato il vaglio preliminare e che «sono ormai in dirittura finale», precisa Conte, aggiungendo che assumerà direttamente la cabina di regia, affiancato dal ministro dell' Economia Roberto Gualtieri e dal collega triestino Patuanelli. "Adriagateway" si basa sulla cucitura delle diverse linee strategiche immaginate dall' **Autorità portuale**: ampliamento delle banchine, riduzione di impatto ambientale e aree inquinate, dragaggi, digitalizzazione delle procedure, espansione della ferrovia, collegamento fra interporti, riqualificazione dell' area industriale e della Ferriera, sviluppo di Monfalcone. L' esecutivo si è impegnato con Patuanelli, secondo cui «Adriagateway non è un progetto dell' **Autorità portuale** ma del governo, che ritiene Trieste porta mediterranea al cuore d' Europa». Conte sottolinea che al centro del piano italiano sarà posta la transizione energetica e digitale, come prevede la strategia della Commissione europea. E proprio di sostenibilità hanno parlato nei mesi scorsi a Trieste Conte, Patuanelli, D' Agostino e il ceo di Costa crociera Michael Thamm, a margine di Esf. Uno dei punti forti della proposta dell' **Autorità portuale** è l' operazione con cui, in collaborazione con Acegas e Terna, l' Ap punta a elettrificare i moli, permettendo alle navi ormeggiate di avere corrente senza tenere accesi i motori a combustibile fossile, con evidenti ricadute su inquinamento e rumore. Il progetto dell' Ap costa 15 milioni, per realizzare sottostazioni elettriche in Porto vecchio, alla Stazione marittima, sulle banchine del Porto nuovo e nelle aree di sviluppo a Est dell' oleodotto. Gli altri 30 milioni serviranno ad Acegas e Terna per incrementare la portata della linea elettrica che collega Redipuglia a Padriciano e rendere più efficiente la rete cittadina. Ne beneficeranno tutte le navi, ma soprattutto quelle da crociera, particolarmente dispendiose in termini di consumi. A leggere le parole di Conte, potrebbe essere questa la posta in gioco, ma in ballo c' è anche il possibile supporto statale alle operazioni di risanamento dell' area ex Aquila, dove sorgerà un terminal **portuale**





## Il Piccolo

Trieste

---

realizzato dal governo ungherese. Risale a pochi giorni fa la lettera scritta a Patuanelli dal ministro degli Esteri Péter Szijjártó, per auspicare l' uso del Recovery Fund a Trieste, dove la messa in sicurezza dei terreni inquinati e l' infrastrutturazione del terminal magiaro costeranno fino a cento milioni. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Venezia salvata dal Mose due giorni ma la marea lunga fa tremare il porto

Riaperta solo Malamocco, entrano 5 navi. Santi: presto conca e scalo H24. San Marco resta asciutta

Alberto Zorzi

VENEZIA Un centimetro su, un centimetro giù, in un'altalena interminabile. Ieri Venezia è rimasta per la quinta volta all'asciutto grazie alla difesa del Mose e residenti e negozianti ancora una volta hanno esultato per aver scampato gli allagamenti: in laguna l'acqua non ha mai superato gli 85 centimetri. Ma a «soffrire» è stato il porto. L'acqua alta, dopo il picco di 129 centimetri nella notte, è infatti risalita fino a quota 121 alle 10.05 (dato rilevato alla bocca di Lido), ma a quel punto è rimasta lì intorno per quasi tre ore, facendo sballare ogni previsione: in questo terribile weekend di pioggia e scirocco, il piano era infatti di tenere su le dighe per un giorno e mezzo, salvo una «finestra» di 5-6 ore a partire dalle 14 per far passare le navi del porto. Ma mentre l'acqua scendeva lentamente, cinque navi in entrata e altrettante in uscita attendevano con ansia il cosiddetto «equilivello»: perché il Mose si può abbassare solo quando la marea dentro la laguna è uguale a quella fuori. Condizione che si è creata verso le 16.30 e solo a quel punto sono iniziate le operazioni di abbattimento delle barriere: la «finestra» si era però ridotta di molto e si è così deciso di aprire solamente quelle di Malamocco, perché nel frattempo incombeva la nuova risalita della marea, con il rischio che, a Mose aperto, andasse sotto - e poi ci rimanesse, a dighe chiuse - piazza San Marco con la Basilica. E infatti intorno alle 18, pur soddisfatta perché «sta andando tutto bene», il commissario straordinario Elisabetta Spitz non nascondeva la tensione: «I commenti li rinvio a domani (oggi, ndr)». Fortunatamente però la bocca è stata rialzata alle 19 e la Basilica è rimasta indenne, con l'acqua arrivata appena tre centimetri sotto quella quota di 88 centimetri protetta dalle valvole installate due anni fa nelle parti più basse (il famoso «nartece»), a difesa dei preziosi mosaici. «Oggi il Mose ci ha salvato - ammette il primo procuratore Carlo Alberto Tesserin - in Basilica non è entrata acqua, tranne qualche infiltrazione». Con uno sforzo incredibile di tutto il cluster portuale - basti pensare ai 13 rimorchiatori in funzione in contemporanea, con vento a tratti intorno a quei 30 nodi che sarebbero il limite massimo per la navigazione - sono stati fatti entrare due traghetti, due navi portacontainer e una chimichiera, mentre sono state cancellate tutte le partenze, perché nel frattempo il sole era calato. «E' stato fatto uno sforzo impressionante nonostante condizioni meteo estreme - osserva il portavoce della Port Community veneziana Alessandro Santi - Oggi però abbiamo capito che va messa in funzione al più presto la conca di navigazione, perché il porto deve essere autonomo dal Mose, e che dobbiamo lavorare perché lo scalo sia H24, migliorando l'illuminazione dei canali e le infrastrutture». Un'altra petroliera più grande in ingresso, che non può navigare con il buio, è dovuta restare fuori. E probabilmente lo resterà anche oggi, potendo entrare in porto solamente domani. Le previsioni sono infatti ancora difficili: dopo il picco delle 3 di notte, che dovrebbe aver toccato i 130-135 centimetri, si replicherà con una quota simile alle 13.50. Il Mose sarà riaperto a metà pomeriggio dopo il principale «stress test» nella sua breve vita, visto che la prima difesa della città è stata solo due mesi fa, il 3 ottobre. «Abbiamo navigato a vista, fidandoci solo delle previsioni a sei ore - ammette Spitz - ma abbiamo sempre detto che siamo in fase sperimentale. L'alternativa sarebbe stata Venezia sott'acqua per due giorni, con tanti danni». Domani ci dovrebbe essere un picco di 110 alle 16 e anche martedì la curva è alta. «Grazie di cuore a tutti per il grande impegno per







## Corriere del Veneto

Venezia

---

il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro. Nelle operazioni sono stati impiegati cento tecnici di Consorzio Venezia Nuova, Comar e Thetis.

## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

due giorni di marea eccezionale

### Quattro maree da 130, Mose chiuso 40 ore Giù Malamocco per far passare cinque navi

*Manovra nella notte, vengono su le 78 paratoie. Qualche pozzanghera in Piazza per la marea a 81. Scirocco anche oggi*

ALBERTO VITUCCI

Quattro maree da 130 in due giorni. Serie nera che preoccupa. Ma che ha risparmiato la città. Il Mose ha funzionato, e Venezia è rimasta all' asciutto. Barriere che sono rimaste sollevate per quasi 40 ore ininterrottamente. Con l' apertura, nel pomeriggio di ieri, della sola schiera di Malamocco, per far entrare in **porto** cinque navi commerciali che si trovavano in rada. Alle 17, quando l' acqua è scesa sotto gli 80 centimetri, sono cominciate le operazioni per abbassarle, concluse alle 19.30. Poi di nuovo tutto chiuso. «Grazie di cuore a tutti per il grande impegno», twitta in serata il sindaco Luigi Brugnaro. Giornata impegnativa. Per le centinaia di volontari, tecnici e uomini delle forze dell' ordine impegnati nelle operazioni, diretti dalla commissaria Spitz e dal provveditore Zincone, dall' amministratore del Consorzio Venezia Nuova Francesco Ossola e dal direttore tecnico Davide Sernaglia. La decisione di sollevare il Mose è stata comunicata sei ore prima della manovra, come previsto dal protocollo. Alle 22.30 di venerdì sera le 78 paratoie nei quattro varchi delle bocche di **porto** (Lido, Treporti, Malamocco e Chioggia) erano tutte su. La città ha così risparmiato la punta di marea di 129 centimetri registrata in mare. Livello spinto dal vento di scirocco. L' acqua non è calata, mantenuta in laguna dal vento e in fase meteorologica di quadratura, cioè con il dislivelli minimi tra alta e bassa. Ieri mattina dunque nuova acqua a 130. Anche qui la città è rimasta asciutta, con una quota in piazza San Marco che ha raggiunto gli 81 centimetri. Pozzanghere e acqua davanti alle Procuratie vecchie e alla Basilica, e anche alla Zecca in Piazzetta, dove il livello è più basso. Ma i percorsi pedonali erano garantiti, e i negozi si sono salvati. «Per la prima volta abbiamo dormito e non siamo corsi a tirar su la merce», commenta un negoziante della Piazza. Ieri sera la manovra, limitata a Malamocco, di abbassamento delle dighe per due ore. Per consentire l' ingresso alle navi. «Bene, siamo soddisfatti», commenta Alessandro Santi, presidente di Assoagenti, «ma questo dimostra che occorrono soluzioni rapide per non bloccare l' economia del **porto**. Bisogna riparare la conca, che è stata realizzata sbagliata o fare altro. E garantire operatività 24 ore su 24». Non è praticabile quella ipotizzata nelle prime ore. Cioè la chiusura parziale della bocca di Malamocco. Troppo pericoloso. Esperimento fatto mercoledì, con il sollevamento di sole 7 paratoie su 19, poi 14 su 19. Nel varco ristretto è passata una vedetta della Capitaneria di **porto**. Ma gli effetti della corrente si sono visti e potrebbero causare erosioni anomale in profondità. «Il Provveditorato le definisce "non preoccupanti". Ma altri studiosi come l' ingegnere Luigi D' Alpaos lanciano l' allarme. «I dati saranno resi noti al più presto», garantisce la provveditora Zincone. Intanto la manovra del sollevamento è andata bene, per la prima volta in orario notturno e con una durata di molte ore, in condizioni meteo non ottimali. Ma con vento di scirocco teso e onde in mare. Ci sarà da verificare adesso quali sollecitazioni ha avuto il sistema non ancora completato e con impianti provvisori, che cosa sia di aggiustare fra le tante criticità non ancora risolte e sul fronte della manutenzione. Ma l' operazione è andata bene, e ha avuto un indubbio successo mediatico. «Venezia all' asciutto»





## La Nuova di Venezia e Mestre

### Venezia

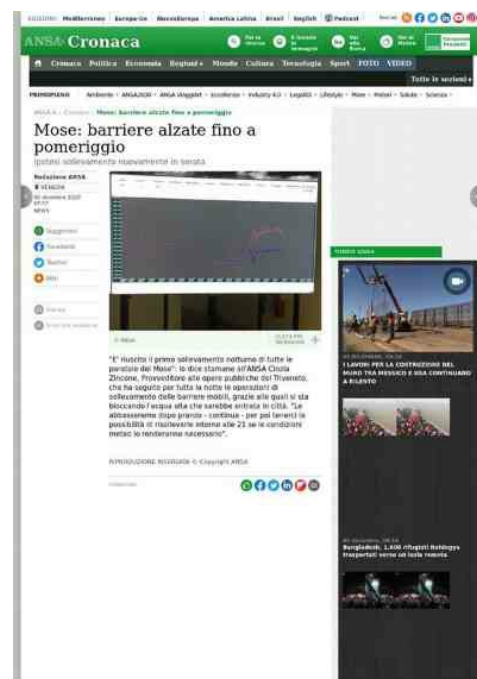
---

ha sicuramente ha fatto tirare un respiro di sollievo ai residenti. E sono già sette le maree sopra i 130 di questi ultimi due mesi. Diminuiscono le maree medio alte, quelle intermedie. Per cui sono attesi interventi urgenti da molti anni. Come la difesa locale di piazza San Marco e adesso la difesa "provvisoria" della Basilica con lastre di vetro. Il primo progetto è stato approvato e dovrebbe partire in gennaio. Del secondo invece non si ha più traccia, dopo essere stato bloccato in aprile dalla commissari a Spitz e "corretto" dalla studio milanese Boeri con varianti non accolte dalla Soprintendenza. Intanto il maltempo continua a imperversare, portandosi dietro ancora fenomeni di acqua alta. Scirocco in rinforzo oggi fino a metà giornata. Fiumi in allerta. Mose che sarà riaperto non prima di questo pomeriggio. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Mose, barriere giù per far passare 4 navi

*Ipotesi sollevamento nuovamente in serata*

Sono iniziate nel tardo pomeriggio le operazioni per far abbassare le paratoie del Mose alla bocca di **porto** di Malamocco. L'azione per far entrare quattro navi - due cargo e due traghetti - viene effettuata mantenendo comunque il livello di sicurezza in laguna. Le paratoie saranno rialzate al più presto, prima che la marea ricominci a salire. Verranno abbassate definitivamente domani pomeriggio. Si è dovuto attendere il picco più basso della marea, a 78 centimetri in laguna. Entro le 19.30 si prevede di richiudere tutte le paratoie, prima del nuovo innalzamento dell'acqua. A causa delle difficili condizioni meteorologiche è stato stabilito di far entrare velocemente le quattro navi, già pronte in rada. "E' riuscito il primo sollevamento notturno di tutte le paratoie del Mose": lo dice stamane all' ANSA Cinzia Zincone, Provveditore alle opere pubbliche del Triveneto, che ha seguito per tutta la notte le operazioni di sollevamento delle barriere mobili, grazie alle quali si sta bloccando l'acqua alta che sarebbe entrata in città. "Le abbasseremo dopo pranzo - continua - per poi tenerci la possibilità di risollevarle intorno alle 21 se le condizioni meteo lo renderanno necessario".



### Sostegno alle compagnie di lavoro portuale di Venezia e Chioggia

GAM EDITORI

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



### Sostegno ai lavoratori: 660 mila euro dal porto

MARITTIMI MESTRE Altri 660 mila euro per sostenere i lavoratori delle compagnie portuali di Venezia (Nclp) e Chioggia (Serviport) aiutandoli a superare questo momento di crisi dovuta al coronavirus che ha ridotto l'operatività in banchina. È un intervento del commissario straordinario dell'**Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale** (Adspmas), **Pino Musolino**, che così porta a 890 mila euro gli aiuti stanziati da agosto ad oggi. «Siamo stati tra i primi in Italia ad adottare provvedimenti utili a fornire misure di sostegno al reddito dei lavoratori portuali duramente colpiti dagli effetti della crisi causata dalla contrazione dei volumi di traffico a livello internazionale» ricorda **Musolino**: «L' erogazione di 500 mila euro per la Nuova Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia e di 160 mila euro per la Serviport di Chioggia è un sostegno concreto che confido sarà utile per sostenere le imprese di lavoro **portuale** e per alleviare le difficoltà delle famiglie dei lavoratori coinvolti». Per stanziare i fondi l' Ente ha applicato le indicazioni contenute nel Decreto legge 34 del 19 maggio scorso (c.d. decreto Rilancio) convertito con Legge 77 del 17 luglio, recante misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19: in ragione delle mutate condizioni economiche il Decreto autorizza le AdSP, compatibilmente con le disponibilità di bilancio, a riconoscere ai soggetti autorizzati ex art. 17 legge 84/94 (ossia i lavoratori delle compagnie portuali) un contributo di 90 euro per ogni minore giornata di avviamento rispetto al medesimo periodo del 2019. «Queste azioni sono possibili anche perché l' Ente gode di ottima salute dal punto di vista finanziario, grazie agli interventi apportati sottolinea **Musolino** . E nella previsione di bilancio 2021 l' **Autorità** è riuscita ad accantonare ben 51 milioni di euro per opere ed escavi fondamentali per il mantenimento della competitività futura degli scali lagunari». (e.t. ) © RIPRODUZIONE RISERVATA.

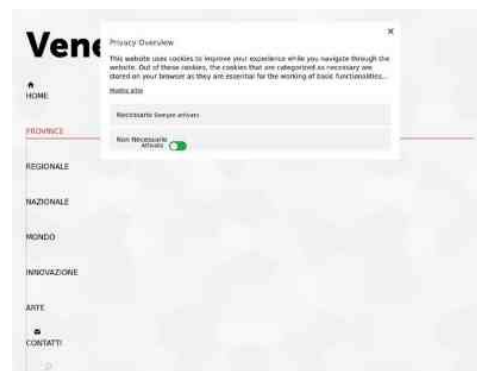


## Veneto Report

Venezia

### Erogati 660 mila euro per il sostegno delle compagnie di lavoro portuale di Venezia e Chioggia

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



Erogati 660 mila euro per il sostegno delle compagnie di lavoro portuale di Venezia e Chioggia





## Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

---

Per i gravi danni della mareggiata del 2018

### Terminal traghetti di Vado Lavori a inizio del 2021

G. V.

il caso Dopo due anni di attesa e gravi difficoltà nella gestione degli attracchi delle navi, finalmente è stato sbloccato l' iter per i lavori di rifacimento delle banchine del terminal traghetti Forship-Corsica Ferries di Vado. L' Autorità di **sistema portuale** ha fissato per il primo trimestre 2021 l' avvio dell' intervento di ripristino delle banchine distrutte dalla furia della mareggiata dell' ottobre 2018. Prima bisognerà attendere la fine dei lavori nella zona dei nuovi varchi doganali e delle strutture a terra collegate alla nuova piattaforma di Apm Terminals, che presumibilmente richiederanno ancora alcune settimane nel nuovo anno. Poi la luce dei riflettori si accenderà sullo scalo passeggeri di Vado. Il terminal traghetti ha dovuto fare i conti con un grave danno strutturale alla banchina, letteralmente sollevata dove vengono ormeggiate le navi. Da allora la compagnia è costretta a ormeggiare a Genova e nel porto di Savona alcune sue navi fuori servizio, per lasciare disponibili agli attracchi delle unità in servizio i due accosti più vicini al Reefer Terminal. Intanto resta fermo il progetto di adeguamento della diga foranea di Vado, la cui ricostruzione con l' allungamento è bloccata in attesa del giudizio del Consiglio di Stato sul ricorso presentato da un' impresa esclusa dall' appalto. --G. V.



## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Anche gli operatori logistici vogliono unirsi alla causa contro Aspi Sale così il conto dei danni, dopo i disagi patiti per i cantieri estivi

### Ma i Tir vanno all' attacco «Perso un milione di euro allo studio la class action»

MATTEO DELL' ANTICO

genova Il conto, salatissimo, per il solo mondo dell' autotrasporto arriva a un milione di euro in appena 24 ore. A tanto, infatti, ammonta la cifra complessiva che le imprese dei Tir hanno perso a causa del caos che, sabato scorso in piena emergenza neve, si è verificato sulla rete autostradale ligure, in particolare sul nodo genovese gestito da Autostrade per l' Italia. Non solo: sia il comparto dei camion che altri operatori del settore logistico e aziende liguri stanno pensando di organizzare una class action per chiedere ad Aspi i risarcimenti patiti proprio a causa dell' ultimo black-out in cui si sono ritrovati migliaia di mezzi pesanti il 4 dicembre. mancate consegne e costi extrall milione di euro di danno patito in una sola giornata dalle aziende dei Tir è dovuto soprattutto alle mancate consegne effettuate, ai ritardi e ai costi aggiuntivi patiti dalle imprese. «Molta merce che viaggiava a bordo dei Tir - spiega Giuseppe Tagnochetti, coordinatore ligure di Trasportounito - non è mai arrivata a destinazione. Altre consegne sono state fatte ma con enorme ritardo. Le imprese del nostro settore hanno poi dovuto pagare costi extra di personale, carburante e tariffe autostradali aggiuntive perché hanno dovuto in

molti casi allungare il viaggio programmato deviando su altre strade. Aspi - prosegue Tagnochetti - ha accusato gli autotrasportatori per il caos che si è verificato: sono tutte falsità». sul tavolo un' azione collettivaLe imprese dell' autotrasporto assieme a operatori portuali e aziende di vari settori stanno valutando di avviare una class action contro Aspi per via dei danni avuto lo scorso sabato. «Come Comitato "Salviamo Genova e la Liguria" - dice Giampaolo Botta, presidente di Spediporto - abbiamo già avviato un tavolo al ministero dei Trasporti perché la nostra regione venga risarcita di tutti i danni subiti per il caos sulle autostrade negli ultimi mesi. Potremmo, al conto che già abbiamo fatto, aggiungere anche le cifre di quanto abbiamo perso lo scorso 4 dicembre, visto che proprio nei prossimi giorni avevamo già programmato di fare un nuovo calcolo di quanto il nostro tessuto produttivo ha perso da dicembre 2019 a oggi per via di tutti i cantieri aperti e ancora in corso sull' intera rete autostradale ligure». Secondo il rappresentanti degli spedizionieri genovesi, Autostrade per l' Italia «deve pagare per gli errori commessi anche se nostro interlocutore deve restare il ministero dei Trasporti».un miliardo di danniGià nelle scorse settimane, il Comitato "Salviamo Genova e la Liguria" aveva calcolato che le aziende liguri hanno avuto un danno complessivo per oltre un miliardo di euro a causa dei cantieri autostradali aperti per la verifica e la messa in sicurezza delle gallerie che stanno ostacolato la circolazione di migliaia di mezzi pesanti da mesi. Il conteggio finale è già stato inviato al Mit che ha già convocato un incontro per discutere sugli indennizzi sui quali si dovrà poi trovare un accordo con Aspi. un settore in ginocchio Il settore dell' autotrasporto è certamente uno dei comparti più colpiti dai disagi sulle autostrade liguri. Del miliardo già conteggiato nei mesi scorsi, il mondo dei Tir aveva calcolato di avere perso un totale di 316 milioni di euro dal primo dicembre 2019 a fine luglio 2020, derivanti da ore di attesa in coda, allungamento delle tratte autostradali e impossibilità di fare più di un viaggio al giorno. Sono stati considerati circa tre milioni di viaggi per 1.500 imprese, di cui 1.100 nella sola provincia di Genova. Per l' intera partita dei rimborsi si punterà a seguire proprio la strada di quanto successo dopo il crollo di ponte Morandi con la regia affidata all' Autorità di sistema portuale di



Immagine  
non disponibile



## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

---

AI VARCHI

### Porto, apertura prolungata Le banchine reggono l'urto

Il porto di Genova ieri ha retto l'urto riuscendo a smaltire la mole extra di Tir che si è riversata sulle banchine dopo il caos che si è verificato sulle autostrade liguri lo scorso sabato. Molti terminal hanno aperto i varchi con un'ora di anticipo e chiuso almeno un'ora dopo l'orario previsto. La decisione, da parte di alcuni terminalisti, è stata presa dopo che la richiesta di allungare gli orari di apertura era stata inviata dal mondo dell'autotrasporto ai vertici di Palazzo San Giorgio. L'estensione dell'orario ha consentito ai Tir che erano rimasti bloccati in viaggio di caricare o scaricare la merce in banchina e fare rientro verso la destinazione finale prima della pausa programmata per oggi.



## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

così le navi potranno spegnere i motori e ridurre i fumi delle ciminiere

### Porto di Genova La svolta elettrica sarà entro il 2023

*L'annuncio di Conte: i soldi arriveranno dal Recovery Fund Il sindaco Bucci: «Era una delle nostre richieste al governo»*

SIMONE GALLOTTI

genova In tre anni il porto di Genova sarà quasi interamente elettrificato, mancherà solo la parte merci di Sampierdarena «che è in continua evoluzione» spiega Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale. Anche Savona si sta elettrificando: gli scali liguri, insieme a Trieste, sono al centro dei progetti che l'Italia vuole farsi finanziare dall'Europa, come ha spiegato il premier Giuseppe Conte nell'intervista rilasciata ieri a Repubblica. È il cold ironing la svolta verde della banchine: la possibilità per le navi di attaccarsi a speciali prese elettriche presenti in banchina, così da poter spegnere i motori durante la sosta in porto e ridurre a zero le emissioni, perché tutta l'energia di cui ha bisogno l'equipaggio viene fornita da terra. «È uno dei tasselli principali del programma di riduzione delle emissioni varato dallo shipping - spiega ancora Signorini -. L'elettrificazione delle banchine è un capitolo, poi c'è il carburante pulito come previsto dalle normative Imo 2020, infine il gas naturale liquefatto come nuovo propellente per le navi». E Genova sul primo fronte si è già mossa. «Era nella lettera che abbiamo mandato a Roma» conferma il sindaco Marco Bucci. I soldi dall'Europa E da

RomaSe le parole di Conte saranno confermate, per Genova si aprono opportunità diverse. Perché oggi gli interventi di cold ironing delle banchine sono già finanziati. «Fanno parte di quel tesoretto da 800 milioni che doveva ancora essere distribuito ai porti dal ministero delle Infrastrutture e trasporti» spiega Signorini. Significa che i 20 milioni per elettrificare la parte passeggeri dello scalo e i 10 per i moli di Savona, potrebbero essere liberati se a coprirli sarà il Recovery Fund. «Non è una mera partita di giro: si tratta di risorse che potrebbero essere così spostate sul waterfront genovese». «Il progetto è finanziato, ma c'è una parte del molo di sottoflutto della Fiera, sino al faro verde che va ristrutturato: abbiamo un piano e quella potrebbe essere la destinazione dei soldi "risparmiati"» spiega nel dettaglio il sindaco. In un colpo solo Genova accelererebbe su due capitoli, dando impulso alla trasformazione della città. Le spine in portoll piano per spegnere i motori delle navi in riparazione nei bacini del porto storico è già stato completato. L'Authority aveva dato il via all'installazione delle prese, e ora quella parte dello scalo così vicina alle case è stata elettrificata. Il prossimo passo è il terminal Psa nel ponente genovese. «A gennaio saremo in grado di offrire alle compagnie cargo che scalano al terminal Psa, la possibilità di usufruire dell'elettrificazione» dice Signorini, grazie ad un co-finanziamento dell'Unione Europea. Per il terminal traghetti e per quello crociere invece i tempi prevedono il completamento entro il 2023: «È il tempo necessario per aggiudicare e poi realizzare l'elettrificazione in quella parte dello scalo» spiega Signorini. Ma i tempi coincidono con i diktat europei, che impongono la realizzazione in tre anni e la spesa dei fondi in sei. Ecco perché Genova è in vantaggio su altri progetti, almeno sul fronte dell'elettrificazione della banchine. Per sfruttare appieno le potenzialità del servizio, le navi dovranno essere predisposte con una "spina" che consenta l'attacco all'infrastruttura terrestre: «Non è un servizio banale: dobbiamo garantire energia a navi sempre più grandi. Ma con i test effettuati, abbiamo verificato che il nostro sistema è in grado di reggere alla richiesta» dice Signorini. --



Immagine  
non disponibile



## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

### Le nuove opere di viabilità per il porto "benedette" dalla legge Genova segnano il passo, mentre ...

ANNAMARIA COLUCCIA

Le nuove opere di viabilità per il porto "benedette" dalla legge Genova segnano il passo, mentre il ponte sul Polcevera spinto dalla stessa legge è già in funzione. E, intanto, è al rush finale la prima tranche dei lavori di consolidamento di via Pionieri e Aviatori d' Italia, il viadotto che scavalca via Siffredi e dove, per motivi di sicurezza, da settembre 2018 è vietato il passaggio dei mezzi che pesano più di 7,5 tonnellate. Ma per vedere completato il consolidamento del viadotto, e per aprirlo a tutti i veicoli - fino a 44 tonnellate - bisognerà aspettare ancora, perché soltanto l' anno prossimo, probabilmente in estate, inizierà la seconda parte di lavori, più corposa e complessa, affidata alla regia di **Autorità portuale**, nell' ambito del piano straordinario di interventi infrastrutturali per il porto previsto dalla legge Genova, varata dopo il crollo del Ponte Morandi. I lavori in corso adesso in via Pionieri e Aviatori d' Italia sono stati appaltati, invece, dal Comune e finanziati con 1,4 milioni della legge Genova. I cantieri sono stati aperti a marzo e dovrebbero finire entro gennaio 2021, con tempi molto più lunghi rispetto a quelli ipotizzati dall' amministrazione comunale nel 2018. Una volta che questi cantieri saranno ultimati, all' inizio del prossimo anno, la strada tornerà percorribile ai camion fino a 7,5 tonnellate, con ricadute positive per il traffico dei Tir diretti al porto. Prima del crollo del Morandi, il viadotto era salito alla ribalta della cronaca per il "giallo" che aleggia sulla sua proprietà, ma in questa fase il problema è stato superato grazie ai finanziamenti della legge Genova e a una convenzione fra Comune, Arcelor Mittal, aeroporto e Rfi per eseguire i lavori. La manutenzione stradale ordinaria resterà comunque al Comune, mentre se in futuro si dovranno fare altri lavori straordinari serviranno probabilmente nuove convenzioni fra enti diversi. Sarà, invece, il raggruppamento di imprese guidato dalla parmense Pizzarotti ad avviare nel 2021 la parte più corposa del consolidamento statico della strada e a realizzare anche la demolizione e ricostruzione (cofinanziata da Rfi) del tratto che scavalca la ferrovia, per consentire la realizzazione della nuova stazione ferroviaria di Erzelli. Pizzarotti guida il gruppo di aziende che, un anno fa, si è aggiudicato l' appalto di circa 140 milioni (finanziati in parte con la legge Genova) affidato da **Autorità portuale** per realizzare un pacchetto di nove interventi di viabilità per il porto, usufruendo anche di alcune deroghe previste dalla legge Genova per accelerare l' iter autorizzativo. Fra questi interventi ci sono, per esempio, la riqualificazione e il prolungamento della sopraelevata **portuale**, per drenare il traffico diretto in porto separandolo da quello cittadino, il potenziamento dei varchi di San Benigno, il completamento di via della Superba. Ma, mentre il nuovo ponte San Giorgio sul Polcevera è già aperto al traffico, questi cantieri in porto non sono ancora stati aperti o, comunque, non sono ancora entrati nel vivo. Due velocità diverse per infrastrutture parimenti strategiche, difficili da comprendere essendo radicate nello stesso provvedimento accelera cantieri passato agli annali come il decreto o legge Genova. «I tempi sono inevitabilmente più lunghi rispetto a quelli del nuovo ponte perché nel porto di Genova non si può arrivare con le ruspe e spazzare via tutto: ci sono una serie di interferenze molto delicate e complesse con i terminal e con la viabilità che vanno prima sistemate» spiega Paolo Emilio Signorini, presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del mar Ligure occidentale. «Questo anno - spiega ancora Signorini - è stato impiegato per sviluppare la progettazione degli interventi, perché avevamo aggiudicato l' appalto sulla base di



Immagine  
non disponibile

uno studio di fattibilità, e per ottenere tutte le autorizzazioni necessarie. Sono anche iniziati, però, alcuni lavori preliminari, per esempio al varco di ponente e consideriamo di aprire i cantieri a gennaio-febbraio 2021, con tempi che mi sembrano più che accettabili vista la complessità





## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

---

delle opere». Signorini sottolinea anche che «i tempi delle autorizzazioni per il nuovo ponte sono stati del tutto straordinari. Noi - spiega - abbiamo usufruito di alcune accelerazioni ma, ovviamente, non poteva ripetersi una circostanza come quella del Consiglio superiore dei lavori pubblici che in una quindicina di giorni ha dato l' ok per il ponte». Secondo il crono-programma di **Autorità portuale**, comunque, le opere di viabilità dovrebbero essere concluse entro marzo 2023---© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Due nuove fermate ferroviarie Cornigliano e Aeroporto/Erzelli

*Rfi ha varato un bando da venti milioni di euro per rinnovare completamente la linea genovese a Ponente. I cantieri apriranno nel 2021, sarà demolito e ricostruito anche il cavalcavia di collegamento sopra a via Siffredi*

di Franco Capitanò Una stazione che permetterà di raggiungere direttamente l'aeroporto Cristoforo Colombo e dalla stessa fermata l'interscambio con il futuro collegamento per Erzelli, ma anche una nuova stazione ferroviaria a Cornigliano: è destinata a rinnovarsi completamente la rete ferroviaria genovese a Ponente. È stato infatti pubblicato il bando di gara di Rete Ferroviaria Italiana per la progettazione esecutiva e la realizzazione delle nuove fermate genovesi di Erzelli/ Aeroporto e Cornigliano Est, dal valore di circa 20 milioni di euro. Le due nuove fermate si inseriscono nel piano di riorganizzazione della linea costiera, ad integrazione del potenziamento del nodo di Genova e della separazione dei flussi di traffico, e sono sviluppate nell'ambito del progetto di collegamento tra l'aeroporto di Genova e la ferrovia con l'obiettivo di collegare l'aeroporto alle grandi reti ferroviarie di trasporto europee. Il progetto prevede la nuova fermata di Cornigliano Est e l'adeguamento del tracciato ferroviario della linea Genova- Ventimiglia, tramite lo spostamento verso monte dei binari che consentirà di ricavare, la nuova fermata Erzelli/ Aeroporto già predisposta per il futuro collegamento con l'aeroporto e con gli Erzelli, quest'ultimo ancora di là da venire. È già prevista invece, con un intervento che partirà a breve, cofinanziato da RFI e **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale, la demolizione e ricostruzione del cavalcavia di collegamento tra lo svincolo autostradale di Genova Sestri Ponente e l'aeroporto che passa sopra via Siffredi e la linea ferroviaria costiera. Il bando segue le fasi già concluse di progettazione preliminare e definitiva, il parere favorevole da parte del Provveditorato interregionale per le Opere Pubbliche e l'approvazione in Conferenza di Servizi. I cantieri apriranno nel 2021 al termine delle procedure di gara. Le nuove fermate saranno costituite da due banchine senza barriere architettoniche con percorsi per non vedenti, scale mobili ed ascensori. Completerà la stazione di Erzelli un collegamento pedonale tra la fermata e la futura area di interscambio con il collegamento verso l'aeroporto ed il Parco Tecnologico di Erzelli alla cui progettazione, commissionata dal Comune di Genova, partecipa la società di progettazione del Gruppo FSI, Italferr S. p. A., Erzelli/ Aeroporto. © RIPRODUZIONE RISERVATA



## Nuove fermate dei treni di Erzelli/aeroporto e Cornigliano: pubblicato il bando di gara

Importo di gara circa 20 milioni di euro. I lavori partiranno nel 2021

Redazione

Genova . Pubblicato il bando di gara di Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) per la progettazione esecutiva e la realizzazione delle nuove fermate genovesi di Erzelli/Aeroporto e Cornigliano Est , dal valore di circa 20 milioni di euro. Le due nuove fermate si inseriscono nel processo di miglioramento ferroviario metropolitano della linea costiera, ad integrazione del potenziamento del nodo di Genova e della connessa separazione dei flussi di traffico, e sono sviluppate nell' ambito del progetto di collegamento tra l' aeroporto di Genova e la ferrovia (GATE - Genoa Airport a Train to Europe) con l' obiettivo di collegare l' aeroporto alle grandi reti ferroviarie di trasporto europee (TEN-T railway corridor Genoa-Rotterdam). Foto 2 di 2 Il progetto prevede la nuova fermata di Cornigliano Est e l' adeguamento del tracciato ferroviario della linea Genova-Ventimiglia, tramite lo spostamento verso monte dei binari che consentirà di ricavare, pur in un contesto urbano fortemente antropizzato, la nuova fermata Erzelli/Aeroporto già predisposta per il futuro collegamento con l' aerostazione e con il polo collinare, tramite un innovativo **sistema** di trasporto di massa. Prevista inoltre, con altro intervento di prossimo avvio, cofinanziato da RFI e **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale, la demolizione e ricostruzione del cavalcavia di collegamento tra lo svincolo autostradale di Genova Sestri Ponente e l' aeroporto che sovrappassa Via Siffredi e la linea ferroviaria costiera. Il bando segue le fasi già concluse di progettazione preliminare e definitiva, l' ottenimento del parere favorevole da parte del Provveditorato interregionale per le Opere Pubbliche e l' approvazione in Conferenza di Servizi. La fase realizzativa è prevista in avvio per il prossimo anno (2021) al termine delle procedure di gara. Le nuove fermate saranno costituite da due banchine che garantiranno elevato comfort e sicurezza e l' abbattimento delle barriere architettoniche con percorsi per non vedenti, scale mobili ed ascensori. Completerà la stazione di Erzelli un collegamento pedonale tra la fermata e la futura area di interscambio con il collegamento verso l' aeroporto ed il Parco Tecnologico di Erzelli alla cui progettazione, commissionata dal Comune di Genova, partecipa la società di progettazione del Gruppo FSI, Italferr S.p.A.



## Dalla Comunità portuale spezzina pieno sostegno a Di Sarcina

05 Dec, 2020 Laghezza: 'Garantire al nuovo Commissario gli strumenti per rilanciare il porto di La Spezia' - Dalla Comunità Portuale pieno sostegno a Di Sarcina, già Segretario dell' AdSP. Continuità, ma anche accelerazione dei processi per il completamento del Piano Regolatore Portuale, sia per quanto riguarda il traffico merci che crocieristico, secondo il percorso ben illustrato dal Documento di Pianificazione Strategica di Sistema, che attende una pronta realizzazione delle nuove infrastrutture, in particolare quelle relative allo sviluppo delle aree container, alla logistica che ne consegue, e alle crociere, che viaggiano purtroppo sul consueto ritardo della tabella di marcia burocratica. 'E, affinché ciò accada - sottolinea Alessandro Laghezza, presidente di Confetra Liguria, rivolgendosi direttamente al Ministro De Micheli - è indispensabile che Francesco Di Sarcina, nuovo Commissario nominato al timone dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, sia dotato dei poteri indispensabili per andare oltre alla gestione dell' ordinaria amministrazione, disponendo di una garanzia di continuità che gli consenta di completare, con il sostegno coeso, che già la Comunità portuale gli assicura, il percorso iniziato come Segretario Generale dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, percorso che oggi merita di essere valorizzato'. Secondo Laghezza 'il porto di La Spezia, che è stato per molti anni un punto di riferimento per efficienza e competitività di tutta la portualità nazionale, contribuendone in modo determinante alla definizione, alle principali innovazioni normative e procedurali, dalla legge 84/94 alla prima applicazione dello Sportello Unico Doganale, si trova ad affrontare sfide importanti, che richiedono una guida salda e specialmente uomini, come Di Sarcina, che conoscano a fondo il porto e non siano precipitati invece da altri mondi, come la burocrazia ministeriale o la politica. È quindi indispensabile che non venga interrotto un processo virtuoso che si traduca in una rapida realizzazione delle nuove opere alle quali è legata la competitività del porto'. 'La Comunità Portuale - conclude Laghezza - segue con attenzione questo percorso, al quale ha sempre contribuito e continuerà a contribuire con idee e progetti, nell' auspicio che La Spezia mantenga e sviluppi il suo ruolo centrale nel sistema logistico e portuale italiano'.



## Nastrotrasportatore in fiamme, paura allo stabilimento Yara

*Denso fumo provocato dalla gomma, ma nessun ferito Non coinvolti i magazzini contenenti il nitrato di ammonio*

RAVENNA Diversi mezzi dei vigili del fuoco sono intervenuti ieri mattina nella zona industriale per un incendio divampato all' interno dello stabilimento della Yara di Ravenna. Secondo una prima ricostruzione, sembra che il rogo, circoscritto nonostante il denso fumo visibile da distante, si sia sviluppato in un nastro trasportatore nell' area dei fertilizzanti ma all' esterno dei capannoni. Non si sono registrati feriti, ma oltre alle squadre antincendio interne è stato richiesto a supporto anche l' intervento dei pompieri per la presenza nel complesso produttivo del nitrato di ammonio (sostanza utilizzata in campo agricolo all' origine della devastante esplosione dei mesi scorsi a Beirut che però in Italia viene prodotta con la presenza di agenti antidetonanti proprio al fine di scongiurare il pericolo di deflagrazioni) e per i possibili rischi che il fumo avrebbe potuto generare per il traffico marittimo vista la vicinanza al Candiano del nastro trasportatore coinvolto dal rogo. Stando a quanto accertato sarebbe andata bruciata la parte in gomma del macchinario utilizzato per le movimentazioni di carico e scarico del magazzino fertilizzanti. L' intervento, scattato alle 8.40 e concluso verso le 14, ha visto intervenire sul posto anche Polizia e Capitaneria di **porto** oltre ad Arpae. Dai primi accertamenti non vi sarebbero state emissioni di sostanze inquinanti nell' aria.



L' allarme

**Porto, incendio alla Yara: in fiamme un nastro trasportatore**

*Fumo nero e denso ben visibile da lontano ma fortunatamente senza grosse conseguenze*

Tanto fumo denso, ma nessuna particolare conseguenza. È l' epilogo dell' incendio che si è sviluppato ieri mattina poco dopo le 8 alla Yara, azienda presente nel distretto chimico di via Baiona. Le fiamme sono scaturite in seguito al surriscaldamento di un nastro trasportatore gommato che corre all' esterno dei magazzini. La gomma, bruciando per diversi metri, ha provocato una densa nuvola di fumo nero, ben visibile anche sulla sponda opposta del canale portuale. Come è scattato l' allarme sono state attuate tutte le procedure standard previste dai vari protocolli sulla sicurezza nel distretto chimico. Sul posto sono arrivati i vigili del fuoco, la Capitaneria di **porto**, i tecnici di Arpae, il 118 per ogni evenienza. Nessun problema al resto del complesso industriale. Il nastro trasportatore in questione non ha nulla a che fare con l' area produttiva del nitrato. Con oltre 1 milione di tonnellate vendute in Italia, Yard è il principale produttore di fertilizzanti azotati e complessi ed è leader di mercato nei prodotti chimici azotati e per applicazioni industriali ed ambientali. Il lavoro dei vigili del fuoco è proseguito fino dopo mezzogiorno, anche se la colonna di fumo non era già più visibile alle 10.



## Incendio in uno stabilimento del porto: al lavoro diverse squadre di Vigili del Fuoco

Incendio al **porto di Ravenna**, allo stabilimento Yara. Il rogo si è propagato da un nastro trasportatore all'esterno dei capannoni. L'alta colonna di fumo nero ha attirato l'attenzione di molti ravennati. Sul posto sono impegnate diverse squadre dei Vigili del Fuoco, via terra e via mare. Al momento non si registrano feriti. Fra le varie produzioni dell'azienda c'è anche il nitrato d'ammonio, che, contrariamente a quanto avvenuto in Libano, in Italia viene prodotta per essere non esplosiva.

The screenshot shows the website interface for RavennaWebTV. At the top, there is a navigation bar with categories: CRONACA, CULTURA, ECONOMIA, POLITICA, SCUOLA & UNIVERSITÀ, SOCIALE, SPORT. Below this is a search bar and social media icons. The main content area features a large headline: "Incendio in uno stabilimento del porto: al lavoro diverse squadre di Vigili del Fuoco". Below the headline is a video player showing a scene of the fire at the port facility. To the right of the video, there are several smaller news snippets with images and brief text. At the bottom right, there is a promotional banner for "SUPERBONUS110% SUPERASSISTENZA" by SEDAR CNA SERVIZI.

## Rottame Berkan B al Porto di Ravenna. Italia Nostra: "risposte shock del Vicesindaco"

La posta dei lettori

Abbiamo ascoltato la discussione nel Consiglio Comunale di martedì 1 dicembre del question time presentato dal consigliere Massimo Manzoli del gruppo **Ravenna** in Comune dal titolo: 'Perché non si sta rimuovendo la Berkan B?'. Ebbene, la risposta data dal vicesindaco con delega al **porto** lascia di stucco. Innanzitutto, egli dichiara che la competenza diretta sulla questione non è del Comune, quando invece il responsabile della salute pubblica sul territorio del Comune di **Ravenna** è proprio il sindaco. Da quel che risulta, l'inquinamento provocato dagli sversamenti di idrocarburi del cargo non bonificato che continuano in vario modo da ottobre 2017, ha causato, oltre alla morte per contaminazione di decine e decine di uccelli, anche l'avvelenamento di fauna ittica. I pesci non vengono fermati dalle panne antinquinamento: cosa pescano i capannisti della Pialassa dei Piomboni? Senza contare coloro che potrebbero aver consumato inconsapevolmente vongole raccolte di frodo, sequestrate a quintali anche quest'anno in Pialassa. Dichiara il vicesindaco che la zona dove sono posti i capanni è 'separata fisicamente'. Immaginiamo si riferisca all'arginatura

prevista da un progetto che dura un decennio ed ora è bloccato; ma, com'è noto, l'arginatura non è mai stata terminata, e l'acqua, specialmente nella parte nord prossima alla Berkan, in condizioni di bassa marea entra dai manufatti incompleti delle paratoie, e in condizioni di alta circola liberamente ovunque. Parla poi di una associazione che avrebbe raccontato, in modo non veritiero, che le panne non siano state sufficienti a trattenere gli idrocarburi sversati. Ebbene, di certo non si riferisce ad Italia Nostra, perché le nostre affermazioni sono sempre state supportate da sopralluoghi e filmati resi pubblici, che dimostrano, come è facile comprendere, che le panne galleggianti non possono esser continuativamente a tenuta stagna nel punto di aggancio con le banchine, fosse anche solo per l'andamento delle maree. A tal proposito, alleghiamo qualche prova, dove è ben visibile ciò che avrebbe potuto verificare anch'egli e che accadeva quasi ad ogni sopralluogo: nonostante il gran lavoro degli addetti alle bonifiche, una scia oleosa partiva dal punto di aggancio per disperdersi nelle acque della Pialassa. Per quello era necessario rimuovere il rottame al più presto, già dal 2017! Ed invece, da quanto pare di capire dalle sue parole per nulla preoccupate, 9 milioni di euro non bastano a Micoperi per giudicare vantaggioso l'appalto, e quindi, quasi che la salute dei cittadini e dell'ambiente possano essere trascurabili rispetto alla convenienza economica, dopo un anno dall'aggiudicazione del bando, possiamo attendere ancora e rifarne addirittura uno nuovo. Si giunge poi al punto che lascia attoniti: il vicesindaco parla di una consulenza tecnica predisposta dalla Procura che dimostrerebbe, a dispetto delle affermazioni dell'associazione di cui sopra, come non vi sia stato inquinamento nella Pialassa. Ebbene, com'è possibile che la Procura predisponga una consulenza, la consulenza certifichi che è tutto a posto, ma poi, come accaduto, gli indagati vengano ugualmente portati a processo? L'unica cosa che si può supporre è che il vicesindaco si riferisca a qualche consulenza presumibilmente commissionata dagli indagati a loro difesa. Ma se così fosse, davanti ad un reato di inquinamento ambientale, il Comune di **Ravenna** si premura di smentire senza documentarsi un'associazione di cittadini, per schierarsi invece dalla parte degli accusati e dei loro consulenti? Per quale motivo? Invitiamo quindi il vicesindaco a chiarire quanto affermato, verificando con attenzione ciò che gli hanno dato da

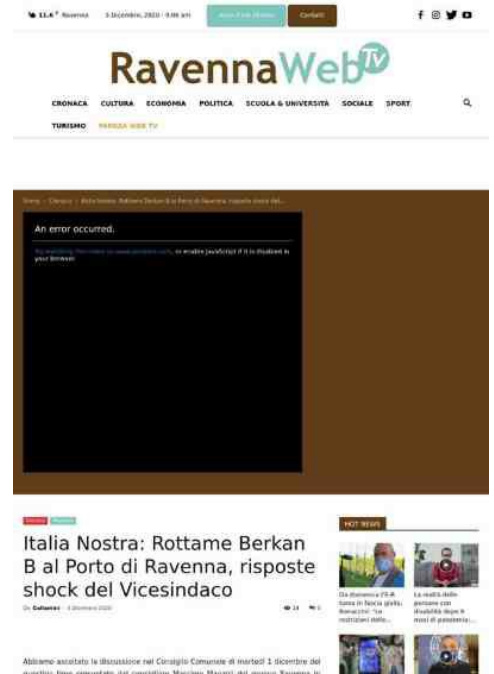






## Italia Nostra: Rottame Berkan B al Porto di Ravenna, risposte shock del Vicesindaco

Abbiamo ascoltato la discussione nel Consiglio Comunale di martedì 1 dicembre del question time presentato dal consigliere Massimo Manzoli del gruppo **Ravenna** in Comune dal titolo: 'Perché non si sta rimuovendo la Berkan B?'. Ebbene, la risposta data dal vicesindaco con delega al **porto** lascia di stucco. Innanzitutto, egli dichiara che la competenza diretta sulla questione non è del Comune, quando invece il responsabile della salute pubblica sul territorio del Comune di **Ravenna** è proprio il sindaco. Da quel che risulta, l'inquinamento provocato dagli sversamenti di idrocarburi del cargo non bonificato che continuano in vario modo da ottobre 2017, ha causato, oltre alla morte per contaminazione di decine e decine di uccelli, anche l'avvelenamento di fauna ittica. I pesci non vengono fermati dalle panne antinquinamento: cosa pescano i capannisti della Pialassa dei Piomboni? Senza contare coloro che potrebbero aver consumato inconsapevolmente vongole raccolte di frodo, sequestrate a quintali anche quest'anno in Pialassa. Dichiara il vicesindaco che la zona dove sono posti i capanni è 'separata fisicamente'. Immaginiamo si riferisca all'arginatura prevista da un progetto che dura un decennio ed ora è bloccato; ma, com'è noto, l'arginatura non è mai stata terminata, e l'acqua, specialmente nella parte nord prossima alla Berkan, in condizioni di bassa marea entra dai manufatti incompleti delle paratoie, e in condizioni di alta circola liberamente ovunque. Parla poi di una associazione che avrebbe raccontato, in modo non veritiero, che le panne non siano state sufficienti a trattenere gli idrocarburi sversati. Ebbene, di certo non si riferisce ad Italia Nostra, perché le nostre affermazioni sono sempre state supportate da sopralluoghi e filmati resi pubblici, che dimostrano, come è facile comprendere, che le panne galleggianti non possono esser continuativamente a tenuta stagna nel punto di aggancio con le banchine, fosse anche solo per l'andamento delle maree. A tal proposito, alleghiamo qualche prova, dove è ben visibile ciò che avrebbe potuto verificare anch'egli e che accadeva quasi ad ogni sopralluogo: nonostante il gran lavoro degli addetti alle bonifiche, una scia oleosa partiva dal punto di aggancio per disperdersi nelle acque della Pialassa. Per quello era necessario rimuovere il rottame al più presto, già dal 2017! Ed invece, da quanto pare di capire dalle sue parole per nulla preoccupate, 9 milioni di euro non bastano a Micoperi per giudicare vantaggioso l'appalto, e quindi, quasi che la salute dei cittadini e dell'ambiente possano essere trascurabili rispetto alla convenienza economica, dopo un anno dall'aggiudicazione del bando, possiamo attendere ancora e rifarne addirittura uno nuovo. Si giunge poi al punto che lascia attoniti: il vicesindaco parla di una consulenza tecnica predisposta dalla Procura che dimostrerebbe, a dispetto delle affermazioni dell'associazione di cui sopra, come non vi sia stato inquinamento nella Pialassa. Ebbene, com'è possibile che la Procura predisponga una consulenza, la consulenza certifichi che è tutto a posto, ma poi, come accaduto, gli indagati vengano ugualmente portati a processo? L'unica cosa che si può supporre è che il vicesindaco si riferisca a qualche consulenza presumibilmente commissionata dagli indagati a loro difesa. Ma se così fosse, davanti ad un reato di inquinamento ambientale, il Comune di **Ravenna** si premura di smentire senza documentarsi un'associazione di cittadini, per schierarsi invece dalla parte degli accusati e dei loro consulenti? Per quale motivo? Invitiamo quindi il vicesindaco a chiarire quanto affermato, verificando con attenzione ciò che gli hanno dato da leggere in risposta al question time del consigliere Manzoli.





## Expartibus

### Marina di Carrara

---

## Porto Carrara, presentazione del progetto di sviluppo delle attività di Project cargo

Il 7 dicembre a Palazzo Strozzi Sacratì conferenza stampa con il Presidente Giani Riceviamo e pubblichiamo da Agenzia Toscana Notizie. Sarà presentato lunedì 7 dicembre alle 12:00, il progetto di sviluppo delle attività di Project cargo sulla banchina del porto di Carrara che scaturisce da un' intesa fra Regione Toscana, Comune di Carrara, **Autorità di sistema portuale del Mar ligure orientale**, Nuovo Pignone S.r.l.-Baker Hughes, F2i Holding **Portuale** S.p.A. A presentare il progetto sarà il Presidente della Regione Eugenio Giani, presente in Sala Pegaso, Palazzo Strozzi Sacratì, piazza Duomo 10, Firenze, insieme al Sindaco di Carrara Francesco De Pasquale, al Presidente di Nuovo Pignone Spa Baker-Hughes Michele Stangarone, al Commissario straordinario dell' **Autorità di sistema portuale Mar Ligure Orientale** Francesco Sarcina, al Presidente di FHP Umberto Masucci.

Utilizziamo i cookie per offrirti la migliore esperienza sul nostro sito. Puoi scoprire di più su quali cookie stiamo utilizzando o come gestirli.

Accetta

Rifiuta

## Il Tirreno

Livorno

### Moby, che odissea fra i guai Salvagente dal fondo inglese

*n extremis soldi da Manchester in soccorso del gruppo in concordato preventivo E non è finita: ma è una scialuppa dopo due anni in mezzo al mare in tempesta*

MAURO ZUCHELLI

LivornoL' impero marinaro della famiglia Onorato - così radicato fra Livorno e Piombino - in questi giorni sembra, da un lato, prendere finalmente una boccata d' ossigeno puntando a una intesa con un socio finanziario che ne puntelli il risanamento con un po' di soldi e, dall' altro, tornare in alto mare con una proroga a metà della convenzione con lo Stato che garantisce un flusso di 70 milioni di euro annui solo per i collegamenti via mare che assicurino la continuità territoriale per la Sardegna e quasi la metà relativamente all' Elba. Adesso su tutto questo piomba il macigno di una puntata di "Report", la trasmissione d' inchiesta (creata da Milena Gabanelli e ora condotta da Sigfrido Ranucci) che ha alle spalle l' intervista choc all' origine del tragicomico tourbillon della sanità calabrese: il reportage è annunciato per domani sera. il salvataggio e il cavaliereL' ultima puntata della telenovela ha a che fare con l' arrivo del "cavaliere bianco": riprende il cammino in direzione di un accordo per la ristrutturazione del debito, come anticipato dal Tirreno già nel novembre 2019 e poi confermato agli inizi dell' estate con il gruppo della famiglia Onorato che si è messo sotto l' ombrello del concordato preventivo per proteggersi da eventuali attacchi dei creditori. A quanto è dato sapere - ma non esistono ancora note ufficiali che lo confermino - è stata trovata l' intesa per far affluire capitali in Moby. Ad apportarli sarà Europa Investimenti, la controllata italiana di Arrow Global Group Plc, fondata da Zachary Lewy, quartier generale a Manchester in Booth Street fra il municipio e la Barclays. Non è chiaro al momento se Arrow avrà una quota in Moby, risulta però che la famiglia Onorato rimarrà non solo azionista ma anche in plancia di comando. Ed è questa forse la prima operazione importante della gestione di Achille Onorato in tandem con Alessandro, i figli di Vincenzo. Sia chiaro, non è tutto risolto: adesso c' è da passare al vaglio dei creditori e bisogna vedere se i sì saranno sufficienti a rendere operativo il piano proposto. Intanto, erano stati chiesti al tribunale di Milano due mesi extra per arrivare in **porto**. i fondi attaccano, un fondo salvaUn fondo arriva come salvagente, un pool di fondi avevano scatenato la guerra. Il siluro contro Moby l' avevano lanciato un anno e mezzo fa un gruppo di fondi ad alto rischio (soprattutto Sound Point Capital, Cheyenne Capital e York Capital) che ha in pugno buona parte del bond lussemburghese da 300 milioni di euro al 7,75% scadenza 2023 con cui la compagnia della Balena Blu aveva cercato di tenere a galla le proprie finanze negli anni scorsi. Come? Con una istanza di fallimento: respinta al mittente dal tribunale fallimentare di Milano nell' autunno dello scorso anno, ma in quell' altolà ai fondi speculativi il collegio presieduto da Alida Paluchowski ha messo nero su bianco anche la richiesta di una sterzata nella guida della società. Riassumibile in estrema sintesi così: può tornar anche utile vendere alcune navi della flotta ma guai a pensare che un piano di risanamento possa stare tutto lì perché se le navi non ci sono più, non viaggiano e dunque non si fa fatturato. Ma intanto una parte del piano si appoggiava alla compravendita incrociata di traghetti fra la compagnia danese Dfds e Moby: due belle navi in cambio di due un po' più vecchiotte, rimediando una differenza di prezzo che avrebbe dato fiato alle casse degli Onorato. Ma quando è tutto già fatto e si sbrigano le formalità burocratiche, ecco che salta fuori lo stop delle banche creditrici della compagnia italiana. Il motivo? Entrano quattrini ma si perde patrimonio, che vale come garanzia





## Il Tirreno

Livorno

---

per chiunque vanti un credito nei riguardi di Moby. Bruxelles e l'effetto boomerang Non è questo l'unico pericoloso iceberg nel mare in tempesta in cui naviga la flotta della Balena Blu. Nel marzo scorso è piombata sul tavolo una decisione della commissione europea risultata favorevole per la compagnia armatoriale degli Onorato ma solo a metà o forse meno: gli oltre 800 milioni di euro versati dal 2009 nelle casse della Tirrenia (ex pubblica) non sono impropri aiuti di Stato, dunque Onorato non deve restituirli. Occhio all'effetto boomerang, però: la decisione di Bruxelles ha reso esigibile il pagamento della privatizzazione finora congelato (e stiamo parlando di oltre 100 milioni di euro). A catena, dopo il no del passato, ottiene il via libera dei giudici romani la richiesta di sequestro conservativo delle navi di Onorato per un importo pari a 55 milioni di euro. Bene o male, viene messa una pezza all'uno come all'altro guaio: ma il problema è che arriva non l'uno dopo l'altro. Ma soprattutto c'è la fine della convenzione ereditata con la privatizzazione dell'ex compagnia pubblica Tirrenia (e sottoscritta il giorno prima del passaggio ai privati): un pacco di milioni, come detto, dati dallo Stato al gruppo Onorato perché al di fuori dai canoni di mercato sia garantito agli abitanti delle isole il collegamento alla terraferma. La convenzione scaduta È scaduta a luglio, manco a dirlo nel bel mezzo del caos della pandemia che ha sconvolto il settore dei trasporti marittimi. Il governo l'ha prorogata ma risulta al Tirreno che l'abbia fatto senza formalizzarlo alla compagnia: anzi, senza pagare, secondo quanto emerge da indiscrezioni (anche se, sembra di capire, un certo ritardo nel saldo è quasi prassi). Fatto sta che, in assenza di un impegno formale, la compagnia ha dato l'ultimatum: o la proroga assume tutti i rischi o non continuiamo a garantire i collegamenti. Beninteso, è un problema che non riguarda Livorno: la linea merci per Cagliari non rientra fra quelle dell'ultimatum, i traghetti da e per Olbia sono una rotta talmente forte da reggersi sulle proprie gambe (e le leggi di mercato). Ma, dopo che l'armatore aveva deciso di fermare le navi dal 1° dicembre, poi slittando al 3 (per via dell'apocalisse meteo in Sardegna), in extremis sono arrivate dalla politica le rassicurazioni richieste: a far da garanti una schiera di parlamentari sardi Pd e M5s. A metà mese decollerà il meccanismo in vista della gara per l'affidamento: anzi, di una serie di gare, una per ciascuna tratta. Lo scontro con Grimaldi Era stata proprio, da parte della compagnia armatoriale di Emanuele Grimaldi, colosso da oltre 3 miliardi di ricavi, l'attivazione di un nuovo collegamento Livorno-Olbia a far divampare la guerra con Moby. Anche se forse lo scontro ha radici più lontane: nella rottura dell'alleanza che avevano costruito per acquisire insieme Tirrenia. Fatto sta che la guerra fra i due big ha contrassegnato gli ultimi anni: Vincenzo Onorato ha tirato bordate contro Grimaldi in nome del sostegno pubblico solo a chi imbarca marittimi italiani; Grimaldi ha contestato al rivale la convenzione invitando il governo o a lasciare in mano al mercato i collegamenti con le isole o a utilizzare il modello spagnolo che offre l'aiuto non all'armatore bensì al cliente (che poi può scegliere di viaggiare con chi gli pare). --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Il Tirreno

Livorno

La mappa degli interessi

### Ecco le radici di Onorato nel porto di Livorno Quanto pesa, dove e come

M.Z.

L'analisi Non è davvero un segreto che nello scontro frontale fra i gruppi armatoriali Onorato e Grimaldi, il porto di Livorno sia stato uno dei principali campi di battaglia: del resto, così come Grimaldi è con la sua flotta uno dei più importanti clienti dello scalo labronico e, come terminalista, ha radici sia in Sintermar che in Sdt (e ha acquisito di recente l'ex fabbrica Trinseo per utilizzarne le aree a scopi marittimo-portuali), anche Onorato è uno dei più rilevanti operatori sulle banchine labroniche. Il gruppo ha tre compagnie di navigazione: Cin-Tirrenia, Moby e Toremar. La prima ha un fatturato 2019 di 271,2 milioni di euro, la seconda di 197 e la terza di quasi 31. Quest'ultima ha il quartier generale a Livorno e nei porti di Livorno e (soprattutto) Piombino il cuore della propria attività di trasporto di persone, mezzi e merci fra terraferma e isole. Non solo: da Renzo Conti nel marzo di tre anni fa ha rilevato il controllo di Ltm, quasi 14 milioni di euro di giro d'affari per un terminal di "autostrade del mare" che cioè si occupa dei traghetti merci che imbarcano camion e li spediscono via nave (anche se sulle banchine c'è chi sottolinea una ripresa di iniziativa da parte di Conti su questo versante). Di più: in tandem con Marininvest del gigante Msc, che ha già uno zampino (50%) anche nel terminal Lorenzini, il gruppo Onorato si è aggiudicato la privatizzazione della Porto di Livorno 2000, la società ex pubblica messa in vendita da Authority e Camera di Commercio (che comunque hanno conservato quote di minoranza con un 17% a testa). Anche in questo caso stiamo parlando di una società che mette nei conti ricavi poco al di sopra dei 13 milioni di euro. Proprio la Porto 2000 è al centro di uno dei più importanti scontri all'interno del porto. È andata all'attacco contro Grimaldi per la tensostruttura che fa da stazione marittima in radice della Sponda Ovest: una patata talmente bollente da essere sotto i riflettori dell'inchiesta che ha portato alla decapitazione momentanea dei vertici dell'Authority, sostanzialmente in linea con quanto sostenuto dal gruppo Onorato. Al tempo stesso, i giudici amministrativi hanno dato torto al ricorso che Porto 2000 aveva presentato al Tar per far annullare i provvedimenti di affidamento a Sdt. --

M.Z.





## Il Tirreno

Livorno

### LA SCIAGURA DEL MOBY PRINCE

#### I familiari delle 140 vittime «Non ci interessano i soldi, noi vogliamo la verità»

M.Z.

**livorno** La battaglia di noi familiari dei 140 marittimi e passeggeri morti nel rogo del Moby Prince «non è certo per ottenere un risarcimento materiale dei danni, ma solo perché la mancanza di giustizia è per noi intollerabile ed inaccettabile». Parole di Loris Rispoli, presidente del Comitato 140 e di Luchino Chessa, alla guida dell' Associazione 10 Aprile, le due realtà protagoniste della lotta per riportare sotto i riflettori l' apocalisse senza colpevoli a pochi mesi dal 30° anniversario. Arriva a pochi giorni dalla proposta del deputato leghista Manfredi Potenti di istituire un fondo risarcitorio. Già lo stesso esponente del centrodestra si premura di precisare che deve servire anche «alla coltivazione della memoria» e che non è questa «la risposta al dolore che rimarrà eterno», ma il fronte dei familiari delle vittime tengono fin dal titolo della loro lettera aperta a dire che si muovono «per verità e non per vil denaro». Stavolta questo sussulto della coscienza civile è dettato dalla reazione alla sentenza del tribunale di Firenze che ha respinto la causa civile intentata dai familiari delle vittime del traghetto Navarma ritenendo che tutto sia prescritto e siano scaduti i termini per qualunque azione legale di questo tipo. Gli esponenti dei due comitati mettono in evidenza quel che li ha spinti a promuovere la causa civile chiamando in causa i ministeri della difesa e delle infrastrutture (che ha assorbito ciò che un tempo era il dicastero della marina mercantile), «dopo il deposito della relazione conclusiva da parte della commissione parlamentare di inchiesta»: «Non è stata l' intenzione di ottenere un risarcimento dei danni, ma - viene sottolineato - quella di ottenere, finalmente, il riconoscimento in una sede giudiziaria delle gravissime responsabilità della Capitaneria di **Livorno** per non avere garantito la sicurezza della navigazione all' interno della rada del **porto** di **Livorno** e per l' assenza di soccorso al traghetto Moby Prince». Ecco, dunque, un doppio "grazie": da un lato, a «tutti i parlamentari per l' attenzione e la sensibilità che hanno espresso verso i familiari delle vittime del Moby Prince e per il richiamo alla necessità di coltivare la memoria di una strage di cui, a distanza di 30 anni, ancora nessuno è stato chiamato a rispondere»; dall' altro, a tutti gli esponenti delle istituzioni che, appresa la recente notizia del rigetto della nostra domanda da parte del Tribunale civile di Firenze, si sono impegnati a sostenere ogni iniziativa utile all' accertamento dei fatti e delle responsabilità. «In questi lunghi anni noi familiari delle vittime \_ dicono Rispoli e Chessa - abbiamo sostenuto una lunga, dolorosa ed estenuante battaglia nelle aule giudiziarie, nel tentativo e con la speranza che le inchieste della magistratura potessero accertare quanto accaduto quella terribile notte ed individuare e condannare i responsabili di quella strage». Lo dicono rimarcando di aver fatto «tutto quanto nelle nostre possibilità anche per non disperdere la memoria di quel tragico evento, partecipando ed organizzando iniziative di sensibilizzazione e di informazione». E aggiungono: «Abbiamo sollecitato un' iniziativa parlamentare e la nostra richiesta è stata finalmente raccolta da quei parlamentari che si sono fatti promotori della istituzione della commissione parlamentare di inchiesta che ha svolto un lavoro importantissimo e che ha individuato precise e gravissime responsabilità per quanto accaduto ai nostri familiari». --





## Moby Prince: familiari vittime, continueremo la battaglia

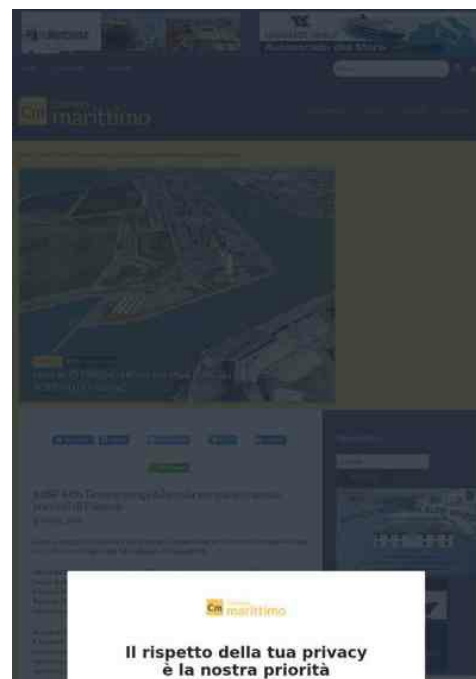
*"Avanti non per risarcimenti, ma per avere giustizia"*

(ANSA) - CAGLIARI, 05 DIC - "Non vogliamo risarcimenti economici, ma giustizia. Continueremo la nostra battaglia". È in sintesi la lettera aperta delle associazioni 140 e Familiari-Vittime Moby Prince Onlus a pochi giorni dal rigetto da parte della sezione civile del Tribunale di Firenze per la causa risarcitoria promossa contro lo Stato per la morte a bordo del traghetto andato a fuoco 29 anni fa, il 10 aprile 1991, dopo la collisione con la petroliera Agip Abruzzo nella rada del porto di Livorno. "Ciò che ci ha spinto a promuovere la causa civile - si legge in una lettera firmata dai presidenti Loris Rispoli e Luchino Chessa - dopo il deposito della relazione conclusiva da parte della Commissione Parlamentare di inchiesta, non è stata l'intenzione di ottenere un risarcimento dei danni, ma quella di ottenere, finalmente, il riconoscimento in una sede giudiziaria delle gravissime responsabilità". Le associazioni ringraziano parlamentari e istituzioni che si sono impegnati e che si impegneranno in questa battaglia. "In questi lunghi anni noi familiari delle vittime abbiamo sostenuto una lunga, dolorosa ed estenuante battaglia nelle aule giudiziarie, nel tentativo e con la speranza che le inchieste della magistratura potessero accertare quanto accaduto quella terribile notte e individuare e condannare i responsabili di quella strage. Abbiamo fatto tutto quanto nelle nostre possibilità, anche per non disperdere la memoria di quel tragico evento - scrivono ancora - Abbiamo fatto tutto questo e continueremo a farlo, non certo per ottenere un risarcimento materiale dei danni, ma solo perché la mancanza di giustizia è per noi intollerabile ed inaccettabile". (ANSA).



## AdSP Alto Tirreno eroga 626 mila euro alle imprese portuali di Livorno

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



## Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

produce maxi scafi e occupa 120 persone

### Sicmi dà l' addio ma Ferrari non ci sta «Vicini all' azienda, cerchiamo soluzioni»

*Il Pd accusa l' Amministrazione: «Dopo due anni di governo assoluta incapacità di dotarsi di nuovi strumenti urbanistici»*

CLOZ

PIOMBINO L' annuncio del ritiro di Sicmi dal territorio, condito dallo sfogo del suo patron, Pasquale Di Napoli, rispetto alla poca considerazione nei confronti della sua azienda - che occupa 120 dipendenti diretti, ormai terza o quarta del comprensorio - producono i primi effetti, con l' intervento del sindaco Francesco Ferrari, che assicura l' impegno dell' amministrazione per tentare di risolvere il caso. Il problema di Sicmi è quello della collocazione, tale da rendere complessa ogni operazione di movimentazione sulla Geodetica dei suoi scafi giganteschi, che dopo essere stati realizzati in azienda devono raggiungere via mare altri luoghi per le successive lavorazioni. Terna per consentire il passaggio del carico eccezionale deve staccare la corrente (in orari notturni o di primo mattino) per un massimo di 25 minuti, ma ultimamente avrebbe sempre opposto problematiche che glielo impedivano, così che un trasporto fissato per il 2 dicembre poi è stato spostato al 9, e ora addirittura slitterebbe al 22 dicembre. Sicmi paga salato ogni giorno di ritardo nella consegna, ma non è solo l' aspetto economico a contare, dovendo considerare che l' affidabilità nei tempi di consegna è uno di quei valori che fanno la differenza sul mercato. Ma nella decisione di Di Napoli c' è anche probabilmente un malumore più profondo, seguito alla bocciatura al bando per le nuove aree sul porto, che secondo Sicmi avrebbero procurato altre assunzioni in azienda. Ferrari si dice dispiaciuto di aver appreso dal Tirreno della decisione di Di Napoli, spiega che si «sarebbe aspettato un distinguo» rispetto alle accuse del patron di Sicmi, sostenendo peraltro che «il Comune, nella persona del sindaco e degli assessori competenti, è sempre stato vicino all' azienda, sempre pronto a recepirne le necessità e a fare il possibile per abbattere gli ostacoli, esattamente come cerchiamo di fare quotidianamente per tutte le aziende del territorio e sempre disponibili al dialogo e a farci portavoce del settore». Il sindaco cita quindi l' esempio dell' ultimo trasporto eccezionale, sostenendo che «nonostante i continui rinvii dettati dalle difficoltà riscontrate dall' azienda con Terna, abbiamo sempre messo a disposizione gli agenti della Polizia Municipale, anche con pochissimi giorni di preavviso, per chiudere e monitorare il traffico sulla Geodetica. Così come abbiamo fatto precedentemente in tutte le occasioni simili». Da qui, spiega Ferrari, «si è creata una naturale collaborazione con Confindustria per limare le criticità logistiche di un' azienda la cui sede operativa, purtroppo, non si affaccia direttamente sul mare. Per questo continueremo a lavorare, di concerto con Confindustria - con cui già la prossima settimana è previsto un incontro sul tema - e con ogni altro soggetto competente, per favorire lo sviluppo delle aziende locali, Sicmi Sea Style compresa. Il nostro territorio ha un potenziale enorme anche grazie al porto e alle sue banchine: è ora di sfruttarlo». Se questa è la posizione di Ferrari, il Pd da parte sua accusa esplicitamente l' Amministrazione, chiamata dalla segreteria della Federazione «ad attivare subito insieme all' **Autorità portuale**, alla proprietà e ai sindacati un tavolo di confronto con l' obiettivo di superare i problemi lamentati dall' azienda». Perché per il Pd «è estremamente grave, nella situazione complessa di crisi economica ed occupazionale in cui trovano Piombino e la Val di Cornia, lasciare che un' azienda come la Sicmi See Style, che con 120 dipendenti si occupa della





## Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

---

altrove la propria attività. Da anni si parla di diversificazione economica, dello sviluppo della filiera dell' acciaio, di economia del mare e di cantieristica. È una contraddizione incomprensibile che di fronte a grandi spazi inutilizzati e alle potenzialità del nostro porto, sia proprio un' azienda cantieristica costretta a gettare la spugna per carenze infrastrutturali». Per i democratici «la responsabilità di questa ulteriore doccia fredda per la città è dovuta alla carenza di programmazione territoriale sbandierata sui social ma lasciata al palo da un' Amministrazione incapace dopo quasi due anni di dotarsi di nuovi strumenti urbanistici e più incline a tagliare nastri di opere progettate e finanziate da altri che ad affrontare i problemi reali. Un' assenza di ascolto legata a una assoluta incapacità di costruire una prospettiva in grado di sollevare il territorio dalla crisi in cui si è trovato in seguito al ridimensionamento della siderurgia. Il cambiamento - è la conclusione - non è una merce da vendere sul mercato dei social. È fatto di progettualità di cui finora non si è vista l' ombra». -cloz.

## Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

l' autorità di sistema portuale

### «Sui porti investiamo regolarmente per i servizi e le manutenzioni»

PORTOFERRAIO «Le critiche mosse dall' Elba all' **Autorità portuale** non tengono conto delle somme regolarmente impiegate dall' ente per i servizi di interesse generale e per le manutenzioni straordinarie e ordinarie nei porti di giurisdizione elbani». È quanto afferma in una nota l' **Autorità di sistema portuale**. «In primis - spiegano dall' **Authority** - si specifica che nel bilancio dell' ente per il 2021 sono stanziati le somme relative al completamento della progettazione di interventi infrastrutturali come la nuova stazione marittima (centro servizi portuali) presso l' ex Cromofilm, che richiede ancora l' approvazione del Comune, e per l' Atf del porto di Rio Marina (adeguamento tecnico-funzionale), di cui è disponibile il progetto preliminare. Sono invece previsti nel programma triennale delle opere pubbliche per il 2022 i finanziamenti per la realizzazione delle opere della stazione marittima per circa 1,6 milioni di euro e per l' Atf del porto di Rio Marina per circa 6 milioni di euro, stanziamenti che non potrebbero essere utilizzati quest' anno per i motivi suddetti. Nel corso dell' anno potranno quasi certamente essere invece reperite nell' ambito del bilancio le risorse per l' avvio della progettazione dell' Atf di Portoferraio, recentemente approvato».

L' **Autorità portuale** sostiene inoltre come annualmente siano significative le spese «per servizi di interesse generale e manutenzioni relative ai porti di giurisdizione elbani (a titolo esemplificativo e non esaustivo: manutenzione impianti elettrici, illuminazione, fornitura di energia elettrica, servizio di pulizia aree a terra e specchi acquei, fornitura idrica, manutenzioni ordinarie e straordinarie, manutenzioni aree verdi, pulizie sale di attesa, servizi di sicurezza e security) senza peraltro percepire introiti diretti da tali scali; al riguardo si specifica, nell' anno 2019, l' AdSP ha sostenuto una spesa di circa 900.000 euro per l' erogazione degli anzidetti servizi». Un ultimo cenno, infine, ad un articolo apparso recentemente sulla stampa, in cui l' ex assessore elbano Del Mastro sostiene che il presunto mancato stanziamento di fondi per l' Isola d' Elba nel bilancio sia da attribuirsi all' assenza di un rappresentante elbano in Comitato di Gestione. «Tale rappresentanza non è prevista dalla Legge n. 84/94 e una siffatta previsione dovrebbe essere posta, tramite gli opportuni canali, all' attenzione del Parlamento - spiegano dall' **Autorità di sistema portuale** del Mar Tirreno settentrionale - In ogni caso si specifica che al Comitato di gestione partecipano membri di diritto e designati da Regione e sindaci. Il Comitato di gestione è un organo collegiale, talora attivo, quando ha il compito di esprimere la volontà dell' ente, talora con funzioni consultive, quando richiesto dall' organo decisionale (il presidente dell' AdSP) o quando la legge prevede che debba essere sentito dal presidente o dal segretario generale, e svolge le funzioni attraverso un procedimento coordinato dal presidente del comitato». --





# La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Piombino, Isola d' Elba

## «Aree portuali da sfruttare meglio»

Il sindaco Ferrari interviene sulla vicenda Sicmi che sembra intenzionata a lasciare per le difficoltà

PIOMBINO «E' ora di sfruttare il porto e le sue banchine». Il sindaco Francesco Ferrari vuole voltare pagina e puntare su un' imprenditoria nuova e ambientalmente compatibile, passando dal rilancio della siderurgia. Lo spunto per una riflessione su una nuova pianificazione urbanistica per potenziare l' imprenditoria dopo la vicenda Sicmi. Pasquale Di Napoli avrebbe deciso di trasferire le produzioni piombinesi della sua Sicmi Sea Style a causa di difficoltà per l' accesso al mare. «L' attuale pianificazione urbanistica della nostra città, purtroppo, ha generato cortocircuiti a cui abbiamo tutta l' intenzione di porre rimedio - spiega il sindaco Ferrari - molti spazi affacciati sul mare sono occupati inutilmente dalla fabbrica con impianti ormai dismessi da decenni o da cumuli che si estendono per ettari ed ettari. Queste aree devono essere liberate, bonificate e messe a disposizione di una nuova, moderna e ambientalmente evoluta imprenditoria, che disegni un futuro nuovo per Piombino. Un futuro rivolto alla logistica, alla cantieristica navale e a molto altro, confidando, al contempo, in quel concreto rilancio dell' attività siderurgica che da tempo aspettiamo». «Siamo ben consapevoli delle difficoltà che gli imprenditori si trovano a fronteggiare e siamo sempre disponibili al dialogo e a farci portavoce del settore, se non a risolvere i problemi quando di nostra competenza. Nè è un esempio l' ammaraggio citato da Di Napoli: nonostante i continui rinvii dettati dalle difficoltà riscontrate dall' azienda con Terna, abbiamo sempre messo a disposizione gli agenti della Polizia Municipale». m.p.



### «Il porto è in crescita, deve mantenere la sua guida»

Il monito di Cgil, Cisl e Uil «Le interferenze politiche non pregiudichino il futuro»

LO SCALO **ANCONA** «In un contesto di crisi economica e sociale quale quello che caratterizza da tempo le Marche e la provincia capoluogo - drammaticamente accentuato dalla pandemia e dai forti rischi occupazionali che si addensano nei prossimi mesi (specie allo scadere del blocco dei licenziamenti) - il **porto di Ancona** è uno dei pochi elementi dinamici e di possibile rilancio di imprese e lavoro sul quale è possibile contare, già dal 2021, a beneficio dell'intera regione». Così Marco Bastianelli, Cgil **Ancona**, Alessandro Mancinelli, Cisl **Ancona** e Claudio Mazzucchelli, Uil **Ancona**. In questi ultimi anni seppure appesantiti da difficoltà strutturali e strozzature burocratiche, proseguono «il **porto di Ancona** ha visto una crescita importante di flussi, ricchezza e occupazione: con oltre 6 mila ingressi giornalieri, è il più grande sito lavorativo della regione ed un vettore di crescita sostanziale per il territorio, che trascina imprese e indotto di varia natura per numeri enormi per le Marche». Restituito alla città anche come elemento identitario, storico e culturale è di importanza strategica per tutta la regione Marche. Per i sindacati «Importanti progettualità si sono costruite ed avviate in questi anni, sia in termini infrastrutturali che di acquisizione di attività, dimostrando la giustezza di un'idea di scalo a missione plurisetoriale: che ne ha costituito valvola di sicurezza nei momenti di peggiori difficoltà e motore del successivo forte rilancio». In un paese (ed una regione) che guarda alle scelte che si compiranno nei prossimi anni sul tema delle grandi infrastrutture logistiche potendo magari contare su scelte coerenti di impiego del Recovery Fund, rimarkano Cgil, Cisl e Uil, «portare a positiva conclusione opere e riorganizzazione dello scalo dorico è una priorità assoluta a cui nessun attore politico, economico, sociale e, soprattutto, istituzionale può sottrarsi». Concludono Bastianelli, Mancinelli e Mazzucchelli: «Avendo anche memoria di passate esperienze non certo positive, non possiamo che sostenere, con forza, l'idea di una piena continuità alla guida dell'Autorità di Sistema Portuale del medio Adriatico. Sarebbe grave se interferenze politiche, improprie quanto improvvise, pregiudicassero il futuro della più grande risorsa economica e lavorativa della regione Marche». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

**Ancona**  
Corriere Adriatico  
Domenica 6 dicembre 2020

### Scalinata a rischio crolli Sigilli e doppia inchiesta

Tramontato il via Regi Comitati onessa sicurezza indagini la procura

**Il porto è in crescita, deve mantenere la sua guida**

Il monito di Cgil, Cisl e Uil «Le interferenze politiche non pregiudichino il futuro»

**LO SCALO ANCONA** «In un contesto di crisi economica e sociale quale quello che caratterizza da tempo le Marche e la provincia capoluogo - drammaticamente accentuato dalla pandemia e dai forti rischi occupazionali che si addensano nei prossimi mesi (specie allo scadere del blocco dei licenziamenti) - il porto di Ancona è uno dei pochi elementi dinamici e di possibile rilancio di imprese e lavoro sul quale è possibile contare, già dal 2021, a beneficio dell'intera regione». Così Marco Bastianelli, Cgil Ancona, Alessandro Mancinelli, Cisl Ancona e Claudio Mazzucchelli, Uil Ancona. In questi ultimi anni seppure appesantiti da difficoltà strutturali e strozzature burocratiche, proseguono «il porto di Ancona ha visto una crescita importante di flussi, ricchezza e occupazione: con oltre 6 mila ingressi giornalieri, è il più grande sito lavorativo della regione ed un vettore di crescita sostanziale per il territorio, che trascina imprese e indotto di varia natura per numeri enormi per le Marche». Restituito alla città anche come elemento identitario, storico e culturale è di importanza strategica per tutta la regione Marche. Per i sindacati «Importanti progettualità si sono costruite ed avviate in questi anni, sia in termini infrastrutturali che di acquisizione di attività, dimostrando la giustezza di un'idea di scalo a missione plurisetoriale: che ne ha costituito valvola di sicurezza nei momenti di peggiori difficoltà e motore del successivo forte rilancio». In un paese (ed una regione) che guarda alle scelte che si compiranno nei prossimi anni sul tema delle grandi infrastrutture logistiche potendo magari contare su scelte coerenti di impiego del Recovery Fund, rimarkano Cgil, Cisl e Uil, «portare a positiva conclusione opere e riorganizzazione dello scalo dorico è una priorità assoluta a cui nessun attore politico, economico, sociale e, soprattutto, istituzionale può sottrarsi». Concludono Bastianelli, Mancinelli e Mazzucchelli: «Avendo anche memoria di passate esperienze non certo positive, non possiamo che sostenere, con forza, l'idea di una piena continuità alla guida dell'Autorità di Sistema Portuale del medio Adriatico. Sarebbe grave se interferenze politiche, improprie quanto improvvise, pregiudicassero il futuro della più grande risorsa economica e lavorativa della regione Marche». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



# Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

### SPEDIZIONIERI E SINDACATI

#### «Lo scalo progredisce anche con la pandemia»

«E' importante che L' Autorità di sistema prosegua nel piano di investimenti»

Il **porto** e il Covid, la crisi e un futuro incerto. Per l' Amsea, l' associazione marchigiana degli spedizionieri e degli autotrasportatori, è indispensabile non interrompere la progettualità dello scalo dorico: «In questa delicata fase che lascia sperare in una ripresa a partire dal 2021, rispetto ai minimi storici toccati nel 2020 sul fronte dei traffici commerciali e crocieristici, è importante che l' Autorità di Sistema Portuale possa proseguire con il massimo slancio verso il completamento di tutte quelle iniziative ed investimenti». In tale contesto e per non vanificare il percorso fino ad ora intrapreso «si ritiene essenziale garantire continuità alla guida dell' Authority. Ci riferiamo in particolare alle operazioni di dragaggio ed a quei progetti di potenziamento delle infrastrutture che sono in attesa di completare complessi iter burocratici o sono in stallo a causa di lunghi contenziosi. Si tratta di opere di estrema importanza che possono rappresentare un volano importante per non perdere posizioni rispetto alle altre realtà dell' Adriatico». «Il **porto** di **Ancona** è uno dei pochi elementi dinamici e di possibile rilancio di imprese e lavoro sul quale è possibile contare, già dal 2021, a beneficio dell' intera regione» scrivono Cgil, Cisl e Uil.



## Ancona, imprese e sindacati in difesa di Giampieri: "Serve continuità per il porto, sbagliato cambiare"

Redazione

**Ancona** - Il 2 dicembre è scaduto il mandato di Rodolfo Giampieri ( nella foto ) da presidente dell' Autorità di Sistema Portuale Marche e Abruzzo. Il rinnovo sembrava cosa fatta, ma negli ultimi giorni il futuro di Giampieri sembra in bilico. Lo dimostra la discesa in campo, in difesa del numero uno dell' ente, di sindacati, agenti marittimi, spedizionieri, autotrasportatori di Marche e Abruzzo . Che all' unisono chiedono 'continuità' alla guida dell' Authority: 'In questa delicata fase che lascia sperare in una ripresa a partire dal 2021 rispetto ai minimi storici toccati nel 2020 sul fronte dei traffici commerciali e crocieristici, si ritiene particolarmente importante per il **porto di Ancona** che l' Autorità di Sistema Portuale possa proseguire con il massimo slancio verso il completamento di tutte quelle iniziative ed investimenti, le cui procedure sono state avviate nel corso degli ultimi anni', rivendicano insieme l' associazione Marchigiana degli spedizionieri e autotrasportatori e l' Associazione Agenti Raccomandati Mediatori Marittimi di Marche e Abruzzo 'Ci riferiamo, in particolare, alle operazioni di dragaggio ed a quei progetti di potenziamento delle infrastrutture che sono in attesa di completare complessi iter burocratici o sono in stallo a causa di lunghi contenziosi', dicono gli imprenditori . 'Si tratta di opere di estrema importanza che, proprio in un momento in cui è necessario programmare una ripartenza, possono rappresentare un volano importante per non perdere posizioni rispetto alle altre realtà dell' Adriatico e presentarsi a pieno titolo come protagonisti della nuova fase che ci attende'. 'Una fase - sottolineano - caratterizzata da opportunità che si dovranno cogliere ma anche da una competizione ancora più serrata tra le aziende del mondo dello shipping, che si confronteranno anche sulla base delle potenzialità che le strutture portuali saranno in grado di esprimere. In tale contesto e per non vanificare il percorso fino ad ora intrapreso, si ritiene essenziale garantire continuità alla guida dell' Autorità di Sistema Portuale '. Forte è anche l' appello del sindacato , con la voce dei tre presidenti - Marco Bastianelli (Cgil **Ancona**), Alessandro Mancinelli (Cisl **Ancona**) e Claudia Mazzucchelli (Uil **Ancona** Marche): 'In un contesto economico e sociale quale quello che caratterizza le Marche, drammaticamente accentuato dalla pandemia e dai forti rischi occupazionali, specie allo scadere del blocco dei licenziamenti, il **porto di Ancona** è uno dei pochi elementi dinamici e di possibile rilancio di imprese e lavoro sul quale è possibile contare, già dal 2021, a beneficio dell' intera regione'. I sindacati certificano che 'in questi ultimi anni, seppure appesantiti da difficoltà strutturali e strozzature burocratiche il **porto di Ancona** ha visto una crescita di flussi, ricchezza e occupazione: con oltre 6 mila ingressi giornalieri , è il più grade sito lavorativo della regione ed un vettore di crescita sostanziale per il territorio, che trascina imprese e indotto di varia natura per numeri enormi per le Marche'. E ancora: ' Importanti progettualità si sono costruite ed avviate in questi anni, sia in termini infrastrutturali che di acquisizione di attività, dimostrando la giustezza di un' idea di scalo a missione plurisettoriale che ha costituito una valvola di sicurezza nei momenti di peggiore difficoltà e motore del successivo forte rilancio'. I sindacati avvertono che, alla luce delle importanti risorse che muoverà il Recovery Fund , sarebbe strategico in questo momento 'portare a positiva conclusione opere e riorganizzazione dello scalo dorico', magari sfruttando proprio lo strumento europeo. Proprio per tutti questi motivi, e ' avendo memoria di passate esperienze non certo positive ', i sindacati chiedono 'con forza la piena continuità alla guida dell' Autorità di Sistema Portuale. Sarebbe grave se



Ancona, imprese e sindacati in difesa di Giampieri: "Serve continuità per il porto, sbagliato cambiare"

Il DOCUMENTO: Redazione



Ancona - Il 2 dicembre è scaduto il mandato di **Rodolfo Giampieri** (nella foto) da presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Marche e Abruzzo. Il rinnovo sembrava cosa fatta, ma negli ultimi giorni il futuro di **Giampieri** sembra in bilico.

Lo dimostra la **discesa in campo**, in difesa del numero uno dell'ente, di **sindacati, agenti marittimi, spedizionieri, autotrasportatori di Marche e Abruzzo**. Che all'unisono chiedono "continuità" alla guida dell'Authority: "In questa delicata fase che lascia

Iscriviti alla newsletter

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

interferenze politiche, improprie quanto improvvide, pregiudicassero il futuro della più grande risorsa economica e lavorativa della regione Marche '.



## Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Todde: «Sullo sviluppo nessuna scelta dall'alto»

*Tavolo al Mise: il sottosegretario rassicura le istituzioni, ma chiede progetti concreti Regione, Autorità portuale e parti sociali spingono con forza su ZIs e Contratto d'area*

IL DIBATTITO SUL FUTURO «Sulla transizione energetica e sullo sviluppo il Mise sarà al fianco del territorio prendendosi le proprie responsabilità, ma senza imporre scelte dall'alto. Anzi, si aspetta dal territorio un contributo fondamentale per costruire il suo futuro». Con queste parole, venerdì sera il sottosegretario del ministero per lo Sviluppo Economico Alessandra Todde ha chiuso i lavori (durati oltre 5 ore in videoconferenza) del tavolo sulla transizione energetica e lo sviluppo organizzato dal Mise. «Ascolteremo con attenzione le istanze provenienti dall'area e fungeremo da cabina di regia per capire come conciliare le proposte che arriveranno dalle istituzioni e dalle parti sociali con le esigenze di carattere nazionale. Abbiamo però l'esigenza ha concluso Todde, garantendo che presto calendarizzerà un nuovo appuntamento - che le progettualità arrivino dal territorio». INCONTRO AI MASSIMI LIVELLI Al tavolo, che era stato preceduto da un appello contro la riconversione a gas di Torre Valdaliga Nord, sottoscritto da oltre 400 cittadini, hanno partecipato oltre al sindaco Ernesto Tedesco, i rappresentanti di Tirreno Power, Enel, Terna, il presidente dell'**Autorità portuale** Francesco Maria di Majo, l'assessore regionale Claudio Di Berardino con la consigliera regionale Marietta Tidei e numerosi rappresentanti di associazioni datoriali, sindacati e associazioni ambientaliste. La partecipata riunione si è aperta con gli aggiornamenti relativi alle richieste delle aziende elettriche per le autorizzazioni di impatto ambientale delle centrali di Tvs e Tvn, che attualmente sono in fase di analisi. Le relazioni presentate degli esperti dei due gruppi energetici hanno suscitato un dibattito tra i rappresentanti istituzionali, che hanno ribadito le proprie posizioni. Su tutti, quella del comune di Civitavecchia che ha votato una mozione contro la riconversione a gas dell'impianto Enel. Da parte dei rappresentanti della Regione, la richiesta di valutare il discorso dello sviluppo economico nella sua complessità, anche andando a individuare strategie e strumenti dedicati, con il rilancio del progetto della ZIs (i cui lavori ormai dovrebbero essere in dirittura d'arrivo). Una prospettiva ripresa con forza da Unindustria con la proposta del Contratto d'area, sposata pienamente dai sindacati territoriali, Cgil in testa. Forte dalle parti sociali territoriali è stato il richiamo alla concretezza: sviluppo del traffico merci e cantieristica per rilanciare il porto, ma anche creazione di impianti produttivi di rinnovabili e sperimentazione sull'idrogeno. I FINANZIAMENTI EUROPEI Questi alcuni dei punti su cui basare il rilancio del territorio, anche in alternativa alla monocultura energetica. Da molti è arrivato poi l'invito a interpretare al meglio gli stimoli del Recovery Fund. Sul tema del porto verde e sulla Zona franca doganale si è soffermato il presidente di Molo Vespucci di Majo, che sta coordinando il gruppo di lavoro sulla ZIs. In vari interventi è stata sottolineata anche l'esigenza di progettualità strategiche, come l'eolico offshore o la creazione di una linea di costruzione di pannelli fotovoltaici come quella Enel di Catania, che potrebbe essere utile alla crescita di capacità solare da installare nei prossimi anni. Non ci si è dimenticati del fabbisogno formativo per la riqualificazione dei lavoratori e di quello infrastrutturale. Di carne al fuoco nel lungo meeting di venerdì, dunque, ne è stata messa parecchia: i progetti ci sono e potrebbe esserci finalmente una capacità progettuale unica in grado di passare dalle parole al reale sviluppo di tutta l'area che ha Civitavecchia come fulcro. Azioni che però, ed è stato questo l'auspicio arrivato dai componenti del tavolo, vanno messe in pratica il prima possibile, per non rischiare che diventino





## **Il Messaggero (ed. Civitavecchia)**

**Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta**

---

inutili. Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Le onde cancellano di nuovo la Marina Non più rinviabile la barriera soffolta

MALTEMPO L' ultima spiaggia. Il modo di dire sembra calzare a pennello per l' arenile della Marina, ancora una volta completamente sparito dopo la violenta mareggiata che si è abbattuta sul litorale tra venerdì notte e ieri. La spiaggia del lungomare civitavecchiese non c' è più, ancora una volta. Anzi, stavolta è stata del tutto annullata come mai era accaduto negli anni passati. Le onde che si sono infrante sulla riva l' hanno mangiata senza lasciare nemmeno un granello di sabbia. Solo detriti. Il problema si ripete puntualmente in autunno e in inverno, da quando la spiaggia è stata realizzata circa vent' anni fa. E della barriera soffolta, necessaria per proteggere l' arenile, si parla da sempre ma non è stata posata neanche una pietra. Eppure l' impressione è che quell' opera risolverebbe definitivamente il problema. Del resto, basterebbe andare a guardare nel mare del vicino per rendersene conto. La spiaggia sotto la Passeggiata di Santa Marinella è lì da sempre e ha fatto la fortuna degli stabilimenti balneari che la gestiscono. Ogni estate si riempie di turisti, oltre che di santamarinellesi. «La barriera soffolta è una delle due opere che l' amministrazione ha messo come priorità. L' altra sono le terme - afferma il sindaco Ernesto Tedesco. Stiamo lavorando, anche insieme all' **Autorità portuale**, allo studio di fattibilità di quest' opera. Con Molo Vespucci c' era un accordo di massima anche per parte del finanziamento della barriera (che ora bisognerà riprendere col nuovo presidente Pino Musolino, ndc). Di tutto l' iter per realizzarla se ne sta comunque occupando, e so che ci sta lavorando alacremente, l' assessore Manuel Magliani». Intanto il maltempo di ieri non ha causato solo l' ennesima sparizione della spiaggia della Marina. In serata su input della Capitaneria, la Protezione civile ha interdetto piazza degli Eventi proprio per la violenza della mareggiata. In porto, invece, già dalla mattina, sono state fatte uscire tutte le navi da crociera. Si tratta di una precauzione che viene presa quando si verificano situazioni meteo simili. Le navi da crociera, per evitare rischi, escono in mare aperto e vanno a posizionarsi solitamente in zone di acque basse, per ridurre al minimo la forza del mare contro le chiglie. Per il resto, per fortuna, non ci sono stati grossi problemi, a parte qualche vaso di fiori sui balconi caduto, piccoli pezzi di vecchi cornicioni, qualche cartello pubblicitario, ma senza che questi abbiano causato gravi conseguenze. Stefano Pettinari © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Porto, scaduto il mandato di Spirito: ecco i nomi dei papabili successori

Il tempo è scaduto, oggi termina ufficialmente il mandato (della durata di quattro anni) del presidente dell' **Adsp** del Mar Tirreno centrale, Pietro Spirito . Tra qualche giorno, il ministro Paola De Micheli (Mit), dovrà per forza di cose inviare il nome di chi siederà a Piazzale Pisacane, alla Regione Campania, e quindi a Vincenzo De Luca , per il gradimento. Sarà un mandato bis per Spirito (le cui quotazioni sono in ribasso da mesi), oppure si avrà un avvicendamento? Per la seconda opzione, secondo quanto riporta il quotidiano *Il Mattino* , nell' articolo a firma di Antonino Pane , tra i favoriti ci sarebbe un salernitano. Si tratta di Andrea Annunziata (ex sottosegretario ai Trasporti nel Governo Prodi, e già presidente della Sicilia orientale), che per due mandati ha retto le sorti dell' Authority di Salerno, prima che, insieme a quella di Castellammare e di Napoli confluisse nella **Adsp** del Tirreno centrale. Oltre ad Annunziata, si fa il nome anche di Francesco Messineo , anche lui salernitano, attuale segretario generale dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Tirreno centrale. Messineo, però, non sarebbe gradito ad alcuni ambienti dell' **Adsp**. Altri nomi che circolano per il dopo Spirito, sono quelli di Pasqualino Monti , ischitano; di Francesco Di Sarcina e di Andrea Agostinelli . ad.



STYLO24  
GIORNALE D'INCHIESTA - SABATO 05 DICEMBRE 2020

HOME ATTUALITÀ CRONACA ECONOMIA INCHIESTE POLITICA SOCIETÀ SPORT ADVERTISING

Porto, scaduto il mandato di Spirito: ecco i nomi dei papabili successori

LA STORIA DELLA CAMORRA

La guida dell'Adsp del Mar Tirreno centrale potrebbe essere affidata a un salernitano

Il tempo è scaduto, oggi termina ufficialmente il mandato (della durata di quattro anni) del presidente dell'Adsp del Mar Tirreno centrale, **Pietro Spirito**. Tra qualche giorno, il ministro **Paola De Micheli** (Mit), dovrà per forza di cose inviare il nome di chi siederà a Piazzale Pisacane, alla Regione Campania, e quindi a **Vincenzo De Luca**, per il gradimento. Sarà un mandato bis per Spirito (le cui quotazioni sono in ribasso da mesi), oppure si avrà un avvicendamento? Per la seconda opzione, secondo quanto riporta il quotidiano *Il Mattino*, nell'articolo a firma di

## Anteprima 24

Salerno

### Porto di Salerno, grandi novità in arrivo

Tempo di lettura: 2 minuti Mentre come anticipato da Anteprima 24 (leggi qui), manca solo una firma per il ritorno di Andrea Annunziata alla guida dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale (oggi scade la nomina di Pietro Spirito) continuano nel Porto di Salerno i due grandi interventi destinati a rivoluzionare la funzionalità di questa infrastruttura. La prossima settimana sarà decisiva perché sono in arrivo due grandi novità. Per mercoledì mattina è atteso l'ingresso (intorno alle 12) al porto di Salerno della più grande draga mai utilizzata per lavori di scavo in Italia. Si tratta della Congo River, con una capacità di dragaggio tre volte superiore alla sorella 'minore' già al lavoro nel Porto di Salerno che, con l'arrivo della nuova e imponente imbarcazione, potrà dare una accelerata ai lavori che attualmente sono al 25% dell'intervento previsto. La Congo River consentirà di completare la seconda fase dei lavori di dragaggio del porto commerciale dove contemporaneamente sono in corso anche i lavori per l'ampliamento dell'imboccatura per consentire l'ingresso di navi più grandi e con un pescaggio maggiore. Anche per questo cantiere è atteso un importante arrivo al porto di Salerno. Si tratta del bacino di Dario, un impianto galleggiante per la prefabbricazione di cassoni che serve per questa fase dei lavori.



Anteprima 24.it

REGIONE ATTUALITÀ POLITICA CRONACA ECONOMIA E LAVORO SPORT CULTURA

SPETTACOLI GOSHP

Porto di Salerno, grandi novità in arrivo

Tempo di lettura: 2 minuti

Mentre come anticipato da Anteprima 24 (leggi qui), manca solo una firma per il ritorno di Andrea Annunziata alla guida dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale (oggi scade la nomina di Pietro Spirito) continuano nel Porto di Salerno i due grandi interventi destinati a rivoluzionare la funzionalità di questa infrastruttura. La prossima settimana sarà decisiva perché sono in arrivo due grandi novità.

Per mercoledì mattina è atteso l'ingresso (intorno alle 12) al porto di Salerno della più grande draga mai utilizzata per lavori di scavo in Italia. Si tratta della Congo River, con una capacità di dragaggio tre volte superiore alla sorella 'minore' già al lavoro nel Porto di Salerno che, con l'arrivo della nuova e imponente imbarcazione, potrà dare una accelerata ai lavori che attualmente sono al 25% dell'intervento previsto. La Congo River consentirà di completare la seconda fase dei lavori di dragaggio del porto commerciale dove contemporaneamente sono in corso anche i lavori per l'ampliamento dell'imboccatura per consentire l'ingresso di navi più grandi e con un pescaggio maggiore. Anche per questo cantiere è atteso un importante arrivo al porto di Salerno. Si tratta del bacino di Dario, un impianto galleggiante per

OPINIONI DI PRIMO PIANO

## Svolta sul cono di atterraggio «Entro fine anno il via libera»

*In questo modo passa da 35 a 50 metri il limite di altezza delle navi autorizzate Il progetto esecutivo è ora al vaglio di Enac che si esprimerà definitivamente tra pochi giorni*

A due anni dall'annuncio, durante una conferenza stampa di Aeroporti di Puglia nello scalo brindisino, sta per sbloccarsi la situazione autorizzativa relativa ai lavori che consentiranno l'elevazione del cono di atterraggio dell'aeroporto Papola-Casale. Lavori la cui conclusione era stata annunciata per l'estate 2019 e che, in realtà, non sono mai cominciati. Una questione che riguarda, più che lo scalo aereo, il porto del capoluogo messapico, visto che proprio a causa del cono di atterraggio le dimensioni delle navi che possono ormeggiare a Costa Morena o anche solo attraversare il porto sono limitatissime. Ad annunciarlo, dopo che la questione era stata affrontata nei giorni scorsi durante un incontro tra gli Operatori portuali salentini guidati da Teo Titi e l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale, alla presenza del presidente Ugo Patroni Griffi, è il vice sindaco e assessore alle Grandi infrastrutture Tiziana Brigante. «Entro fine dicembre - dice infatti l'assessore - Enac approverà la progettazione esecutiva, presentata qualche settimana fa, che riguarda lo spostamento del punto di soglia». Del resto, appena qualche ora prima era stato proprio Titi, dal suo profilo Facebook, a lasciare intendere che qualcosa in questo senso si stava muovendo. Abbiamo già ottenuto - aveva scritto infatti al riguardo - un primo riscontro sulla problematica del cono d'atterraggio che renderemo pubblico dando merito a chi ha operato, appena si risolverà. Lo spostamento del punto di soglia del quale parla il vice sindaco è sostanzialmente la traslazione della pista di atterraggio. Cosa che consentirà, per l'appunto, di elevare il limite dell'air draft da 35 a 50 metri di altezza. Il via libera definitivo al progetto esecutivo, trattandosi di un appalto integrato, dovrebbe portare in tempi brevi all'avvio dei lavori per la realizzazione dell'intervento. Atteso ormai da molti mesi dagli operatori portuali. Una questione sulla quale, periodicamente, è tornato spesso ad insistere il presidente di Ops Teo Titi. E proprio giovedì scorso, tra l'altro, dell'intervento si era discusso in un faccia a faccia col presidente dell'Authority Patroni Griffi. Il quale, secondo quanto riferito dagli Operatori portuali salentini, invitato a farsi portavoce della necessità di un rapido via libera, aveva risposto che l'ente non può intervenire direttamente presso Enac ma allo stesso tempo si era impegnato comunque a sollecitare l'assessore regionale ai Trasporti ed a sensibilizzare la politica locale. Proprio Patroni Griffi, tra l'altro, poco meno di due mesi fa, prima che il progetto passasse al vaglio di Enac, aveva annunciato che i lavori sarebbero stati pronti per l'inizio della stagione estiva 2021. La traslazione della soglia della pista, prosegue il vice sindaco Brigante, «è un tutt'uno con il progetto, che ha visto partecipare anche l'amministrazione comunale, del fascio luminoso lungo pista atterraggio. Interventi che consentono l'efficientamento delle due grandi infrastrutture della città. Il porto che, con l'elevazione del cono di atterraggio, non avrà più quegli impedimenti che tanti problemi creano, ad esempio, per l'ingresso delle navi da crociera. E l'aeroporto, che potrà diventare ancora più attrattivo visto che in questo modo sarà possibile effettuare l'atterraggio in sicurezza anche in condizioni particolari». Ovvero con scarsa visibilità, come accade ad esempio in caso di maltempo, ed anche in notturna. «Insomma - conclude il vice sindaco - siamo molto soddisfatti di entrambi questi interventi».





# Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

---

F.R.P. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

### «Il porto verrà chiuso? Certo, se arriverà Grendi»

*Golfo Aranci, il sindaco Mulas risponde alla minaccia dell' Autorità di sistema «La viabilità non reggerebbe più. Ma confido in Deiana: non devono attraccare»* **IL NO ALLE NAVI MERCI» IL COMUNE NON ARRETRA**

DI GIANDOMENICO MELE

OLBIA «Chiusura del porto? Certo, se arriverà la Grendi. L' impatto sulla viabilità sarebbe più pesante. Sono io il primo a lanciare l' allarme. Per questo la nave Grendi non deve attraccare qui da noi». Mario Mulas, sindaco di Golfo Aranci, non retrocede di un millimetro. Il giorno dopo l' incontro con Massimo Deiana, presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del Mare di Sardegna, che ha messo sul tavolo la possibilità che il porto venga chiuso davanti all' allarme inviato dall' amministrazione, il primo cittadino ribadisce una posizione condivisa da gran parte dei cittadini. «Io confido nelle valutazioni del presidente Deiana, soprattutto dopo quello che ha sentito ieri - sottolinea Mulas -. Sono convinto che Grendi non arriverà a Golfo Aranci, ma non sono io che decido. Se succederà, vedremo. Tutto comunque può cambiare, soprattutto dopo l' apertura del tavolo tecnico che vedrà impegnate tutte le parti in gioco». Porto off limits? Ma quali sono le condizioni di sicurezza del porto? Perché, Grendi a parte, in ballo c' è il traffico passeggeri, oltre che merci, della Sardinia Ferries. «La circonvallazione - osserva il sindaco - è stata asfaltata da noi per permettere lo sbarco dalle navi, per 18 anni è andata bene e non vedo perché si dovrebbe minacciare di chiuderla domani. L' incontro con il prefetto è stato a margine di una riunione sulla viabilità, nessuno ha avanzato l' ipotesi di pericoli attuali. Fino a venerdì, quando Deiana ne ha riferito nell' aula consiliare, non eravamo a conoscenza del numero di mezzi pesanti della Grendi che si sarebbero potuti aggiungere al traffico esistente». Impatto Grendi. La Grendi dovrebbe cominciare a operare con tre corse settimanali. I volumi dovrebbero raggiungere, presumibilmente, nell' arco di tutto l' anno, le 180mila tonnellate. Per quanto riguarda invece il numero di mezzi in movimento per lo scarico e il carico delle merci sui traghetti, dalla Grendi parlano di circa 13mila mezzi complessivi nel 2021, che andrebbero di fatto a raddoppiare i 12.567 transitati a Golfo Aranci nel 2019. «La Provincia - spiega Mulas - ha sbloccato un progetto per migliorare il tratto di asse viario che va dal ponticello dietro il Comune fino al passaggio a livello del porto. Parliamo di nuovi marciapiedi, illuminazione e fondo stradale. Si tratta del proseguimento della circonvallazione in direzione porto. Poi c' è il problema del tratto di strada comunale collegato al cavalcaferrovia. Grendi, mi pare chiaro, appesantirebbe una viabilità già compromessa. Per questo chiediamo a gran voce di portare Grendi in un altro porto». Tavolo tecnico. «L' apertura del tavolo tecnico con l' **Autorità di sistema portuale**, al quale contiamo di far sedere tutti i soggetti coinvolti, a partire da Regione e Rete ferroviaria italiana - spiega il primo cittadino -, servirà a definire la riconversione di Golfo Aranci. Deiana ci ha spiegato che esistono esigenze strategiche per cui i binari non potranno essere dismessi completamente, ma noi sappiamo che da anni le Ferrovie ci hanno abbandonato. Noi vogliamo la riqualificazione ambientale, restituire le spiagge cancellate, ma servono tanti soldi. Questo è un passaggio storico, la concessione per le ostriche e la questione Grendi dimostrano che le decisioni non possono mai essere calate dall' alto».







## Nuove strategie di traffico marittimo Ma manca una viabilità alternativa

milazzo L' **Autorità portuale** intende conoscere la posizione del Comune di Milazzo in merito alla richiesta presentata, ormai da diversi mesi, dall' azienda di shipping & tourism Lisciotto di Messina nella quale si fa presente di essere stata incaricata da un vettore marittimo europeo di verificare la possibilità di intraprendere un servizio di linea di traghettamento di mezzi pesanti. Un servizio che prevedeva un arrivo giornaliero da Napoli alle 7 e partenza, sempre nella stessa giornata, da Milazzo alle 24, a mezzo di due motonavi aventi capacità di carico di circa 1.500 metri lineari. È chiaro che ogni discorso che sarà aperto con la nuova Amministrazione non può non passare da una viabilità alternativa - come ha avuto modo di sottolineare nel suo primo incontro col presidente Mega, il sindaco Pippo Midili -. Una posizione che oggi viene ribadita anche dal Comitato grande porto che da anni si batte per ottenere il collegamento tra il porto e l' asse viario. «Percorso tra l' altro semplice da seguire visto che - si afferma - esiste uno studio effettuato da professionisti messinesi, nel 2014, che prevedeva diverse ipotesi. È noto che un porto senza vie di collegamento non ha prospettive di sviluppo perché è come una cattedrale nel deserto. Per questo motivo i nostri avi avevano provveduto, all' atto della sua nascita, a collegarlo con la stazione ferroviaria a quei tempi unica via di accesso con il mondo esterno. Considerato che per realizzare la bretella di collegamento porto-asse viario il Comune di Milazzo dovrebbe impegnarsi a cofinanziare l' opera per la quota parte di sua competenza, - prosegue Sciotto - conoscendo la totale mancanza di risorse finanziarie dell' ente riteniamo che l' **Autorità portuale**, così come ha fatto per tante altre occasioni per il porto di Messina, debba adottare, anche per il porto di Milazzo, la stessa strategia se si vuole realizzare la struttura». r.m.



## «Bene i 25 milioni per Villa ma l'obiettivo è il porto a sud»

Plaudono l'amministrazione e il circolo del Pd

VILLA SAN GIOVANNI «Il lavoro produce risultati, l'impegno va riconosciuto e premiato. Così ha davvero senso un percorso partito da lontano»: il circolo del Pd plaude ai 25 milioni di euro per Villa San Giovanni nel bilancio dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** dello Stretto. «Il senso della tutela dei disabili e dei passeggeri, il senso di un Porto moderno che superi i pericoli attuali di un transito senza protezione in mezzo alla strada, il senso di una centralità naturale che viene riscoperta anche dalle istituzioni. E, finalmente, una stazione passeggeri degna di questo nome e una continuità territoriale davvero operativa, con gli aliscafi da e per le Eolie sempre in funzione». Il portavoce del circolo Enzo Musolino ringrazia il presidente Mega e il componente del Comitato di gestione Mimmo Battaglia «sempre vicino a Villa e ai suoi interessi». La soddisfazione del PD è perché «si apre una nuova via per sviluppo, lavoro, qualità della vita» e per «l'attenzione sempre puntata verso il Porto di Bolano», ricordando che il Circolo del PD di Villa con la conferenza organizzata nel 2019 su "Area integrata, reti e servizi di qualità per una mobilità sostenibile", ha dato il via ad un approfondimento tematico che i Democratici dello Stretto non hanno mai abbandonato nel corso di questi anni e che comincia a dare i primi frutti nei termini di visione, di finanziamenti, di progettazione. Anche l'Amministrazione, sulla pagina Facebook, ringrazia Mega e Battaglia per il «primo passo, molto importante per la nostra città, che consentirà il miglioramento del servizio passeggeri nell'area dello Stretto, valorizzando la posizione e funzione baricentrica di Villa», ma rilancia: «L'obiettivo è e resta lo spostamento degli approdi a sud con la realizzazione del nuovo porto di Villa lontano dal centro abitato. L'interlocuzione con il presidente Mega è continua, l'**Autorità** ha assicurato sul fatto che l'intervento per lo spostamento degli approdi a sud verrà inserito nel nuovo piano regolatore generale dell'Adsp dello Stretto». g.c.

