



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 08 dicembre 2020



Prime Pagine

08/12/2020	Corriere della Sera	7
	Prima pagina del 08/12/2020	
08/12/2020	Il Fatto Quotidiano	8
	Prima pagina del 08/12/2020	
08/12/2020	Il Foglio	9
	Prima pagina del 08/12/2020	
08/12/2020	Il Giornale	10
	Prima pagina del 08/12/2020	
08/12/2020	Il Giorno	11
	Prima pagina del 08/12/2020	
08/12/2020	Il Manifesto	12
	Prima pagina del 08/12/2020	
08/12/2020	Il Mattino	13
	Prima pagina del 08/12/2020	
08/12/2020	Il Messaggero	14
	Prima pagina del 08/12/2020	
08/12/2020	Il Resto del Carlino	15
	Prima pagina del 08/12/2020	
08/12/2020	Il Secolo XIX	16
	Prima pagina del 08/12/2020	
08/12/2020	Il Sole 24 Ore	17
	Prima pagina del 08/12/2020	
08/12/2020	Il Tempo	18
	Prima pagina del 08/12/2020	
08/12/2020	Italia Oggi	19
	Prima pagina del 08/12/2020	
08/12/2020	La Nazione	20
	Prima pagina del 08/12/2020	
08/12/2020	La Repubblica	21
	Prima pagina del 08/12/2020	
08/12/2020	La Stampa	22
	Prima pagina del 08/12/2020	
08/12/2020	MF	23
	Prima pagina del 08/12/2020	

Primo Piano

08/12/2020	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 1	24
	Tasse ai porti, si cambia	
08/12/2020	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 14	25
	Tasse ai porti	
08/12/2020	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 1	26
	Cgil, Cisl, e Uiltrasporti pronte a impugnare decisione alla Corte Ue	

08/12/2020	Bollettino Avvisatore Marittimo	Pagina 14		27
<hr/>				
08/12/2020	Il Secolo XIX	Pagina 11		28
<hr/>				
07/12/2020	FerPress			30
<hr/>				
07/12/2020	Il Nautilus			31
<hr/>				
07/12/2020	Messaggero Marittimo		Redazione	33
<hr/>				
07/12/2020	Messaggero Marittimo			34
<hr/>				
07/12/2020	Ship Mag		Redazione	35
<hr/>				
07/12/2020	Ship Mag		Redazione	36
<hr/>				
07/12/2020	The Medi Telegraph			37
<hr/>				

Trieste

08/12/2020	Il Piccolo	Pagina 22	DIEGO D'AMELIO	38
<hr/>				

Venezia

08/12/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 23	GIANNI FAVARATO	39
<hr/>				
08/12/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 30	ELISABETTA B. ANZOLETTI	40
<hr/>				

Savona, Vado

08/12/2020	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 51	GRAZIANO CONSIGLIERI	41
<hr/>				

Genova, Voltri

08/12/2020	Il Secolo XIX	Pagina 12	ALBERTO GHIARA	42
<hr/>				
08/12/2020	Il Secolo XIX	Pagina 12	A. G.	44
<hr/>				
08/12/2020	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 1		45
<hr/>				
08/12/2020	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 7		46
<hr/>				
08/12/2020	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 53		48
<hr/>				

07/12/2020	Ansa		49
<hr/>			
07/12/2020	BizJournal Liguria		50
<hr/>			
07/12/2020	Genova24	<i>Redazione</i>	51
<hr/>			
07/12/2020	PrimoCanale.it		52
<hr/>			
07/12/2020	PrimoCanale.it		53
<hr/>			
07/12/2020	PrimoCanale.it		54
<hr/>			
07/12/2020	Ship Mag	<i>Redazione</i>	55
<hr/>			
07/12/2020	Shipping Italy		56
<hr/>			
07/12/2020	The Medi Telegraph		57
<hr/>			
08/12/2020	La Stampa (ed. Savona) Pagina 50	<i>ALESSANDRA PIERACCI</i>	58
<hr/>			
07/12/2020	Genova24		59
<hr/>			
07/12/2020	Shipping Italy		60
<hr/>			

La Spezia

07/12/2020	Informare		62
<hr/>			

Marina di Carrara

08/12/2020	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara) Pagina 26	<i>LUCA BARBIERI</i>	63
<hr/>			
08/12/2020	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara) Pagina 26	<i>L.B.</i>	65
<hr/>			
08/12/2020	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara) Pagina 26		66
<hr/>			
08/12/2020	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 24		67
<hr/>			
08/12/2020	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 46		68
<hr/>			
07/12/2020	Ansa		69
<hr/>			
07/12/2020	Corriere Marittimo		70
<hr/>			
07/12/2020	Expartibus		71
<hr/>			
07/12/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	73
<hr/>			

07/12/2020	Shipping Italy	85
Nuovo Pignone occuperà per i prossimi due anni una banchina del porto di Marina di Carrara		
07/12/2020	Toscana24 Sole24Ore	76
Porto di Carrara, project cargo per crescere		

Livorno

08/12/2020	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 1	77
Livorno e Venezia, arriva il ristoro per i loro portuali		
08/12/2020	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 14	78
Arriva il ristoro		
07/12/2020	Messaggero Marittimo	79
Bilancio di Corsini: quali novità?		
07/12/2020	Shipping Italy	80
Dall' AdSP di Livorno 626mila euro a sostegno di Cpl e Uniport		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

08/12/2020	Corriere Adriatico Pagina 12	81
«Non si sfascia ciò che funziona» Mancinelli è per il Giampieri-bis		
08/12/2020	Corriere Adriatico Pagina 13	83
L' appello in coro: «Politica unita alle istituzioni per la riconferma»		
08/12/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 33	84
Giù le mani da ciò che funziona		
08/12/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 34	85
La cattiva politica non può vincere		
08/12/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 34	86
«La mia candidatura non è contro Giampieri»		
08/12/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 34	87
«No alle interferenze politiche»		
08/12/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 34	88
«Non vanifichiamo il lavoro fatto»		
08/12/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 35	89
«Non siamo terra di conquista per nessuno»		
08/12/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 35	90
«Ottenuti grandi risultati, adesso occorre continuità nella governance»		
08/12/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 35	91
«Si rischiano pesanti ricadute»		
07/12/2020	Cronache Ancona	92
Futuro del porto, Mancinelli: «L' Authority ha fatto bene, continuare su questa strada»		
07/12/2020	Cronache Ancona	93
Nomina presidente Autorità Portuale: "Serve continuità"		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

08/12/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 33	94
Porto, polemiche sulle tasse che vuole imporre l' Europa		

Napoli

08/12/2020	Il Mattino Pagina 3	95
Infrastrutture e innovazione al Sud cento miliardi in 3 anni		

07/12/2020	Shipping Italy		97
Spirito: "Trasformare le AdSP in Spa in mano pubblica o in enti pubblici economici"			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

08/12/2020	Bollettino Avvisatore Marittimo	Pagina 1	101
Screening portuale, a Gioia Tauro affluenza bassa			
08/12/2020	Bollettino Avvisatore Marittimo	Pagina 14	102
Screening portuale			

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

08/12/2020	Gazzetta del Sud	Pagina 24	103
Spesi 2,5 milioni per dragare lo scalo			

Augusta

07/12/2020	Blog Sicilia		<i>Redazione</i> 104
Recovery Fund, "il porto di Augusta sarà inserito nel piano"			
07/12/2020	Sicilia 20 News		<i>di Redazione</i> 105
Daniela Ternullo (FI): "Augusta sarà porto Hub"			

Palermo, Termini Imerese

07/12/2020	(Sito) Adnkronos		106
Monti (Autorità portuale Sicilia Occidentale): "Grave richiesta Ue"			

Focus

08/12/2020	La Verità	Pagina 15	108
La riforma dei porti di Delrio è un flop: finiti sotto inchiesta 9 presidenti su 15			
08/12/2020	Il Sole 24 Ore	Pagina 7	<i>G.D.</i> 110
La sfida del trasporto vaccini nell' anno del capacity crunch			
07/12/2020	Notiziario Assoport		112
Focus atti parlamentari			

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

Prolife
INTEGRATORI DI FERMENTI
LATTICI VIVI



False fatturazioni
Indagato Borghese:
«Tradito da un parente»
di **Angela Frenda**
a pagina 29



Domani gratis
Cook, le feste in cucina
con un menu letterario
in edicola il mensile con ricette e interviste
di **Isabella Fantigrossi** a pagina 33

Prolife
D 1000
VITAMINA D a sostegno
del sistema immunitario

Italia viva contesta la linea sui fondi Ue, oggi ancora un incontro. Boschi: «Rottura? Spero di no, temo di sì»

Government bloccato tra liti e positivi

Il virus colpisce la ministra Lamorgese, vertice sospeso. Di Maio e Bonafede in isolamento

NAVIGATORI A VISTA

di **Massimo Franco**

È probabile che sulla riforma del Fondo salva Stati alla fine la maggioranza riesca a sopravvivere. Per quanto drammatizzati, i contraccolpi di una bocciatura sarebbero pesanti e dunque vanno arginati. L'istinto di sopravvivenza, tuttavia, non può diventare l'unica bussola del governo: alla fine potrebbe rivelarsi non una risorsa ma un limite. La frequenza con la quale la maggioranza si divide mostra una fatica crescente e ormai patologica. Fino a qualche settimana fa, i partiti della coalizione guidata da Giuseppe Conte sembravano bene intenzionati: a smussare i contrasti, a procedere insieme, a lasciare da parte le recriminazioni ideologiche e di potere. Invece, proprio mentre la recrudescenza del coronavirus richiederebbe determinazione e compattezza del governo, le buone intenzioni sono state messe tra parentesi. Su Palazzo Chigi si stanno scaricando diffidenze e incomprensioni: forse anche perché spesso la guida appare virtuale e contraddittoria. L'istinto di sopravvivenza ormai non è quello collegiale del governo, ma l'altro, tribale, delle singole forze che lo compongono: con Italia viva in prima fila, e con qualche sponda in alcuni settori del M5S e del Pdl, nella protesta sistematica per i metodi e la gestione di Conte.

continua a pagina 34

Stop alla scelta del manager per i fondi Ue: è scontro tra Iv e Conte. Boschi: «Si rischia la rottura». Lamorgese positiva, Di Maio e Bonafede isolati.
da pagina 2 a pagina 9

TRA LE PIEGHE DEL PIANO L'effetto debito dimezza gli aiuti

di **Federico Fubini**

Chi pensa che il livello del debito pubblico sia irrilevante, può valutare quanto segue: sta dimezzando il Recovery fund.

continua a pagina 13



L'INTERVISTA CON FICO «M5S, un dovere sostenere Conte»

di **Emanuele Buzzi**

«Conte ha l'appoggio del Movimento». Così al Corriere il presidente della Camera Roberto Fico. Che al governo dice: «Basta egoismi».

a pagina 6

L'evento La lirica, il ballo, le immagini: il gala senza pubblico in teatro

La magia della Scala vista in tv



Un'inedita «prima» della Scala senza opera e pensata solo per la televisione. Uno spettacolo con 22 star: nella foto una scena con l'aria «Regnava nel silenzio» dalla Lucia di Lammermoor.

La spinta della musica per riassaporare la fiducia

di **Giangiacomo Schiavi**

La Scala nella storia, con i palchi vuoti e la mascherina sul volto del maestro Chailly. Milano nel mondo, con la forza delle immagini e il coraggio di osare. Non è una «prima», è il teatro che sfida con la musica e la cultura le paure, l'incertezza e la rassegnazione.

continua a pagina 47

LE MISURE DEL DPCM



Spostamenti tra comuni, quarantena e multe: i chiarimenti sulle regole

di **Monica Guerzoni** e **Florenza Sarzanini**

Il divieto di spostamento tra comuni il 25, 26 dicembre e l'1 gennaio potrebbe trasformarsi in un divieto di spostamento da province. Quarantena per chi va all'estero anche prima del 20 dicembre. Le sanzioni.

a pagina 11

MILANO, L'ANNUNCIO

Sala si ricandida a sindaco «Servirà una nuova fase»

di **Maurizio Giannattasio**



«Ho deciso di ricandidarmi»: l'annuncio di Beppe Sala sui social. Il sindaco di Milano ha sciolto la riserva, dicendosi «fiero» delle cose fatte in questi anni. «Gloriosi» i primi, «difficilissimo l'ultimo».

a pagina 15

L'UDIENZA, IL VERDETTO

Un'altra sfida dall'Egitto Zaki rimane in carcere

di **Marta Serafini**

Altri 45 giorni di carcere per Patrick Zaki. Lo ha stabilito ieri una delle corti antiterrorismo del Cairo. A darne notizia per prima con un tweet l'ong Eipri di cui fa parte il ricercatore egiziano. Sgomento in tutto il mondo. Amnesty: «Sentenza vergognosa».

a pagina 19

WALTER VELTRONI
LABIRINTO ITALIANO
Viaggio nella memoria di un Paese
in libreria e in edicola
CORRIERE DELLA SERA
SOLFERINO

IL CAFFÈ di Massimo Gramellini

Gli ingenui che speravano di connettersi a Io, la app dal nome narcisistico con cui lo Stato promette di restituirci la decima parte di ciò che spenderemo in pagamenti elettronici, si sono imbattuti in una scoperta affascinante: a tempo di record la nostra burocrazia è riuscita a riprodurre sul cellulare le disfunzioni che l'hanno resa famosa nel mondo. Per accedere al servizio bisogna registrare i propri dati, ma appena ci si avventura nell'impresa, sullo schermo appare una clessidra, versione tecnologica dell'impiegato che al telefono diceva «Resti in linea», lasciandoti in attesa per ore, e allo sportello si allontanava con la tua pratica sotto il braccio per non tornare mai più. Chi ha la forza morale di aspettare l'esaurimento della clessidra

E Io pago

senza esaurirsi viene ricompensato da un florilegio di frasi dilatorie, forse ideate da un pool di psicologi esperti in calmanti di massa. Tipo: «Si è verificato un errore temporaneo», dove l'enfasi è caricata su quel «temporaneo» che sa di eternità, ma serve a derubricare il disservizio a malanno di stagione, incitandoti a ritentare la sorte come alle slot machine. L'ufficio Scuse, l'unico che in Italia non chiude mai, ha dato la colpa all'eccesso di richieste, assolutamente inatteso. Era accaduta la stessa cosa ad aprile, per i 600 euro dell'Inps. In effetti, in un anno così meraviglioso per l'economia, chi mai avrebbe potuto immaginare che a milioni di nababbi saltasse in testa di mettersi in coda per recuperare qualche spicciolo.

Susanna Tamaro
Una grande storia d'amore
Romanzo
in libreria e in edicola
SOLFERINO

01208
9 771120 498008
Foto: Italiane Sped. in A.P. - DL 35/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c.1 CD Milano



Successo del cashback, il rimborso per i pagamenti digitali, con oltre 6 milioni di utenti registrati. Ma la app va in tilt. Buone idee, amministrazione maldestra



Martedì 8 dicembre 2020 - Anno 12 - n° 339
 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

DI MAIO IN ISOLAMENTO

Cdm, Lamorgese positiva: allarme in tutto il governo



◻ A PAG. 2

L'INCHIESTA A FIRENZE

Il Sistema Open "Milioni a Renzi al posto del Pd"

◻ PACELLI A PAG. 8

CASO FILM COMMISSION

L'idraulico: i soldi fatti coi Comuni finivano alla Lega

◻ MILOSA A PAG. 9

IL SOSPETTO DEI PM

"Juve informata dell'inchiesta scaricò Suárez"

◻ MASSARI A PAG. 13

LA PRIMA KITSCH

Quest'operina alla Scala si dà delle arie

Nanni Delbecchi

Già che c'erano potevano chiamarlo Cantando con le stelle, almeno Milly Carlucci sarebbe trovata ancora più a suo agio e Bruno Vespa pure, tanto lui va su tutto. Tra le imprese storiche del Covid, che per Milano ha decisamente avuto un occhio di riguardo, dobbiamo annoverare la Prima della Scala.

A PAG. 18

L'ASSEDIO CENTRISTI IN SOCCORSO E RENZI SFASCIATUTTO

Conte, i Responsabili, il solito Irresponsabile



RECOVERY E MES

IL PREMIER PRESENTA

IL PIANO DA 196 MILIARDI PER IL DIGITALE E IL GREEN, MA IV SPARA SULLA CABINA DI REGIA. DIVERSI SENATORI PRONTI A RIMPIAZZARE I DISSIDENTI DEI 5 STELLE

◻ DE CAROLIS, DELLA SALA, DI FOGGIA, MARRA E SALVINI A PAG. 2 - 3 - 4

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Una rissa da Pincio a pag. 3 • **Ranieri** Pd e piede di porco a pag. 11
- **Regasto** E l'abuso non c'è più a pag. 11 • **Scanzi** Giorgia e i suoi guai a pag. 11

COVID-19 Le Regioni nel pallone Prosegue l'inchiesta Oms

Fontana: "Violate il Dpcm" Galleria lo prende in parola

Il presidente della Lombardia istiga alla disobbedienza e l'assessore va a correre fuori dal Comune in zona arancione. Anche l'Abruzzo se ne infischia delle norme anti-Covid



◻ CROCE, MANTOVANI E SPARACIARI A PAG. 6 - 7



La cattiveria

L'assessore Galleria fa jogging per 20 km e viola le restrizioni della zona arancione. Non si sa se corre più lui o le sue cazzate

WWW.FORUM.SPINOZZA.IT

LA MENAPACE E GLI ALTRI

Bella Ciao a Lidia e a tutti i partigiani che ci han lasciati

◻ GAD LERNER A PAG. 17



INSIEME CONTRO ERDOGAN

Macron si coccola Al Sisi e pazienza per i diritti umani

◻ DE MICCÒ A PAG. 14

I nuovi Bertinotti

Marco Travaglio

C'era una volta un buon governo di centrosinistra molto più apprezzato dei partiti che lo sostenevano, con un premier onesto e capace e vari ministri coraggiosi e stimati anche all'estero. Portò l'Italia in Europa, riformò la sanità privilegiando il pubblico e non il privato, si oppose alle spinte incuciste col centrodestra. Ma durò solo due anni. Poi un leader che si credeva il più puro e intransigente del bigoncio lo sfiduciò sventolando la decisiva battaglia per l'orario di lavoro a 35 ore. Il governo cadde alla Camera per un voto, il premier andò a casa, indisponibile ad ammucciate. E quattro giorni dopo il suo rivale, che fino ad allora giurava "o questo governo elezioni", era già pronto a formarne uno nuovo con un plotone di parlamentari eletti col centrodestra. Il premier abbattuto era Romano Prodi, il suo killer Fausto Bertinotti, il successore e utilizzatore finale di cotanta intransigenza Massimo D'Alema, i voltagabbana suoi compagni di strada Mastella e Buttiglione, fondatori con Cossiga della leggendaria Udr. Nato sotto i peggiori auspici, il governo D'Alema si distinse per quattro scelte sciagurate: i bombardamenti sulla Serbia nella guerra del Kosovo, ordinati da Usa e Nato ma senza l'Onu; l'abolizione dell'ergastolo per gli stragi; le privatizzazioni di due galline dalle uova d'oro come Autostrade e Telecom, praticamente regalate ai Benetton e ai "capitani coraggiosi" Colaninno, Gnutti e Consorte. Risultato: crollo dei consensi del centrosinistra, caduta di D'Alema dopo un anno e mezzo, nascita del secondo governo Amato e resurrezione di B. Che nel 2001 rivinse le elezioni e tornò al governo come nuovo. Il copione stava per ripetersi nel 2008 ai danni del governo Prodi-2, se le manovre dei compagni Rossi e Turigliatto, anch'essi purissimi e intransigentissimi, non fossero state anticipate dal ritorno di Mastella alla casa del Papi.

Ma domani il bis potrebbe arrivare al Senato con Conte al posto di Prodi, i dissidenti 5Stelle al posto di Bertinotti&C., la risoluzione sul Mes al posto delle 35 ore, pezzi di FI e pulviscoli centristi al posto dell'Udr, la moglie di Mastella al posto di Mastella, Cottarelli o Casse o un altro tecnico uscito dal cilindro dell'Innomabile e degli incucisti Pd al posto di D'Alema e, come utilizzatore finale, il solito centrodestra. Naturalmente, della risoluzione sul Mes che rischia di mandare in mille pezzi M5S e maggioranza, da giovedì se ne sbatteranno tutti allegramente. Così come delle 35 ore non è mai più fregato nulla a nessuno. Ciò che resterà saranno i risultati nefasti della geniale Operazione Morra, Lezzi & C., talmente puri e intransigenti da non vedere al di là del proprio naso.

SEQUE A PAGINA 20





quotidiano Sped. in Abb. Postale - DL 353/2003 Conv. L. 46/2004 Art. 1, c. 1, D/LC MILANO

DIRETTORE CLAUDIO CERASIA

MARTEDÌ 8 DICEMBRE 2020 - € 1,80

ANNO XXV NUMERO 292

Recovery Pd. Il primo passo per una sinistra di governo un filo più influente passa dalla creazione dell'Arap: agricoltori recuperano anime perse

Il cantiere della sinistra è presto fatto, è una specie di Recovery fund politico sebbene non a Next Generation Eu. Per Zingaretti, Franceschini e Bettini c'è forse una strada più semplice che discutere del centro socialmente disgregato e radicalizzato...

ario ex democristiano delle partecipazioni statali e dei governi Andreotti, luce e fede di tanti catalinici praticanti e pragmatici, accademico, intortato con la Cina eccetera. D'Alena, ex presidente del Consiglio, ragioniere e organizzatore politico, notevole volto televisivo di sublime incisiva antipatia, giramondo e analista europeo. Veltroni, ex vicepresidente del Consiglio, ex sindaco di Roma, al momento attivissimo come documentarista Rai, come autore multimediale, come scrittore e viaggiatore nel suo profilo rock, come emerge da un catalogo di ieri con Tommaso Labate, uomo di esperienza e di buon consiglio. Francesco Rutelli, ex candidato a Palazzo Chi-

gi, ex sindaco di Roma, ex ministro, ex leader radicale, maestro di Matteo Renzi nella federazione degli ex democristiani, attivo generatore di associazioni di alta ricerca e cultura, ai vertici di un'agenzia associativa del cinema. Matteo Renzi, capoparlato dopo tre anni di presidenza del Consiglio, animatore di una generazione di riformisti con ambizioni neoliberali che anticipa qui il fenomeno Macron, vitalissimo politico in provvisoria disgrazia con l'opinione e in raccordo con un folto numero di parlamentari e soggetti politici di diversa e varia estrazione. Cacciari, che copre ogni sera uno spettro di idee vastissimo, dallo Steinhof a Barbara D'Urso, idolo del pubblico femminile e non solo, si taglia i capelli da sé, bruno incontraminone Alberto Speranza, alla testa di un'azione di sinistra di governo, ministro della Salute, persona seria e attenta. Insomma un Pantheon vivente, un Circo Barnum di grande successo

fatto di freak à la (parziale) retraite o tuttora in carriera e spolvero. Basta un sommario esame del catalogo, che è anche incompleto, se vogliamo, per capire che Pd ha disseminato gran copia di forze e anime intorno a sé, e i dissenzi e le scissioni sono naturalmente encomiabili, specie nell'anno di Livorno 1921, forse però i titolari della Ditta dovrebbero pensare a fare dell'anno che viene, il 2021, l'anno della riunificazione delle anime perse. A casa e fuori casa tutti bene, nessuno ha nostalgia di una convivenza forzata e rissosa. Ma sembra di capire che il primo passo per una sinistra di governo più influente, europeista il giusto, sinistra del lavoro il giusto, Netflix il giusto è appunto la creazione di un Arap, un'agenzia di capitalismo, è il recupero delle cosiddette anime. Non siate sprecchi.

Nel dubbio nazionalizzare Molti soldi, zero progetti. Così lo stato imprenditore offre il peggio di sé su Iva

Il M5s punta alla chiusura dell'area a caldo, quindi dell'acciaieria, e trova un Pd disposto a parlarne. La data chiave del 10 dicembre

Modello Emiliano o di governo?

Roma. C'è una vicenda, parallela a quella del Mes che si sta consumando negli stessi giorni e negli stessi termini. L'iva. C'è un accordo siglato dal governo contestato dai parlamentari del M5s che fanno fatica a rimangiarsi il programma elettorale dallo "smantellamento" del M5 alla chiusura dell'iva. E così la classe dirigente di governo - dai ministri dell'Ambiente e dello Sviluppo, Sergio Costa e Stefano Patuanelli, fino al capo politico Vito Cirri - viene ferocemente attaccata dai militanti e dagli elettori nel territorio. Se per il Mes il giorno fatidico sarà domani, con il voto della risoluzione se esiste ancora una maggioranza, per l'Iva sarà il giorno successivo, il 10 dicembre, quando dovrebbe arrivare la finanziaria rivoltata dal 30 novembre - dell'accordo tra Arcore/Mittal o lo stato, rappresentato dal solo Domenico Arcuri in qualità di amministratore delegato di Initalia, che entrerà nel capitale del polo siderurgico con una quota del 50 per cento. Questo accordo si sta snobbando alla base del M5: "Il M5 e il ministero dell'Ambiente guidato dal M5 sono dimostrati subalterni all'Alfa guidata dal Pd, e non all'altezza - dice il deputato tarantino del M5 Giovanni Vianello -". È una vergogna. Votanti del M5 dovrebbero indignarsi per i miliardi di soldi pubblici mentre si continuano ad inquinare e a progredire la causa integrazione. La novità è che su questa stessa linea punta alla chiusura dell'iva anche il Pd, quindi dell'acciaieria - c'è anche il Pd pugliese attraverso i suoi rappresentanti istituzionali sul territorio, Michele Emiliano e Rinaldo Melacci.



MICHELE EMILIANO

Bolo non sa scegliere

L'Ue è più unita di quanto si aspettasse. Londra. La telefonata interrotta con Ursula e la visita a Bruxelles

Bruxelles. L'unità dell'Unione europea nei negoziati con il Regno Unito ha permesso di monitorare la tattica di Boris Johnson per dividere i 27 e strappare il massimo di concessioni possibili e anzi ha messo il primo ministro britannico di fronte alla scelta che non avrebbe mai voluto fare: accettare un "deal" alle condizioni poste dagli europei e rinunciare a una parte di sovranità oppure schiacciare il bottone del "no deal" che significa "hard Brexit" con tutte le conseguenze economiche e geografiche. La scelta non è ancora stata fatta. Ieri Johnson ha avuto una conversazione telefonica con la presidente della Commissione, Ursula von der Leyen. Dopo un'ora e mezza Johnson ha chiesto una pausa. La telefonata non è ripresata. Alla fine i due hanno detto che "le condizioni per finalizzare un accordo non ci sono a causa delle differenze significative che rimangono sulle tre questioni critiche: level playing field (parità di condizioni), governance e pesca". A sorpresa Johnson volerà a Bruxelles per annunciare il premier e la presidente della Commissione. "Le differenze che rimangono saranno discusse in un incontro flash a Bruxelles nei prossimi giorni", hanno annunciato il premier e la presidente della Commissione.

In mattinata Downing Street aveva usato toni minacciosi e il Sun aveva fatto sapere che Bolo era pronto a fermare i negoziati. E il presidente della Commissione Ursula von der Leyen, ha fatto un rapporto poco ottimistico, ma senza chiusure definitive, sull'andamento delle trattative agli ambasciatori del 27 e ai negoziatori del Parlamento europeo. Barnier, è stato molto duro: "L'ennesima scadenza. Non siamo lontani dalla fine dei giochi, ma non possiamo andare oltre mercoledì", ha detto Barnier. Eppure, tra alti e bassi, le posizioni si sono lentamente allineate. Entrambe le squadre di negoziatori conoscono i compromessi da fare. "La questione è sempre la stessa - spiega al Foglio un alto funzionario del governo - "che è l'accordo? Questa è la sola domanda a cui deve rispondere".

Nei negoziati il capitolo "governance" è quasi chiuso. (Corretta segue a pagina due)

L'eredità tossica della cultura del complotto

Dal caso Mes, ai sospetti sui vaccini. La cultura anti casta ha aperto il ventilatore del letame gettato fango nei confronti dell'Europa e della scienza. La necessità di un patto si vax tra leader populisti e anti populisti, per farsi vaccinare in diretta tv

C'è un'insospettabile simmetria tra due storie molto importanti legate all'attualità e apparentemente distinte. Una dall'altra. La prima storia ha a che fare con il futuro del Mes, la seconda con il futuro del Mes. Si dirà: e che c'è a che fare queste due storie? C'è un filo che le lega in cui mai e poi mai emerge da un catalogo di ieri con Tommaso Labate, uomo di esperienza e di buon consiglio. Francesco Rutelli, ex candidato a Palazzo Chi-

gi e zizzania tra gli esperti non è conseguenza solo degli ego ipertrofici di alcuni esperti ma è prima di tutto conseguenza di una cultura mediatica che si è costruita per dimostrare che le certezze della scienza sono scalfibili a tal punto che non fa molto differenza parlare di vaccini prendendo lezioni da uno scienziato o da un Diego Fasella. Uno vale un portato in politica dagli stessi populisti impegnati ora a dimostrare che un colavolo che vale uno grazie al cielo, il Mes non chiederà ai suoi iscritti se votare sì o no alla riforma del Mes, perché uno vale uno solo in campagna elettorale) è entrato purtroppo nella nostra quotidianità con la stessa forza di un virus e in questo senso le partite della riforma del Mes e della campagna sui vaccini per quanto siano apparentemente distanti tra loro in realtà sono molto collegate. Nel primo caso, il Mes, votare a favore della riforma ha un valore che va al di là delle modifiche previste e autterrebbe a ricordare che la politica italiana ogni volta che si presenta con un'opzione a scegliere tra le si rene complottiste degli antieurto e le si rene complottiste degli antieurto. Nel secondo caso, invece, nel caso dei vaccini, la campagna di vaccinazione di massa che verrà portata avanti dalla classe dirigente italiana - ci auguriamo un secondo dopo che il Mes sarà approvato - non è altro che un'operazione di marketing che si fa per far arrivare il vaccino nell'Unione europea e l'Aifa in Italia, cosa che se non fosse per il virus della Salute potrebbe accadere intorno al 1° di gennaio - sarà un'operazione di marketing che si fa per far arrivare il vaccino nella popolazione contro il Covid-19 ma anche per dimostrare in modo plastico che ogni volta che il nostro paese si trova a scegliere tra le streme del complottismo antiscienza e quelle della scienza globale alla fine il nostro paese sa perfettamente da che parte stare. Il ministro della Salute, Roberto Speranza, chiacchierando con il Foglio arriva a dire che sarebbe "un sogno se l'Europa, tutta insieme, scegliesse un giorno per far partire, senza distinzioni tra paesi, la campagna di vaccinazione. L'idea ci sembra ottima ma accanto a questa idea ce n'è un'altra che è la nostra classe politica dovrebbe considerare: il giorno in cui i vaccini saranno disponibili, i leader dei principali partiti - da noi avranno l'intelligenza o no di farsi una telefonata, di mettere da parte i litigi e di farsi fotografare tutti insieme in diretta tv mentre si fanno vaccinare contro il Covid-19. Per combattere la cultura dell'Ue vale uno e proteggere il paese dalle sirene del complottismo volendo si può partire anche da qui.

ALTRI 45 GIORNI?... QUANDO VOLETE ANDARE ANZICHÉ CON QUESTA FORTE? FINECHE NON SEMBRERA UN INCIDENTE DAUTMO LE ANTISIMISMO.



Piumini di pietra

L'acquisizione di Stone Island da parte di Moncler è un segno di vitalità in uno dei settori più colpiti dal Covid

Milano. Moncler è stata una delle aziende di moda più rapide a reagire all'emergenza Covid-19. In meno di una settimana ha sciolto l'amministratore delegato, Remo Ruffini, aveva già ripensato a come adattare design e realizzazione delle nuove collezioni in un mondo che stava cambiando. Quello spirito di sfida, tipico di Ruffini che è stato artefice della rinascita di Moncler negli ultimi quindici anni, rivela una intelligenza che ha dato un colpo diverso alla sua leadership tutta centrismo, moderazione, serietà. S'è sparsa la voce che Mr. Darcy, l'avvocato di cui è innamorata Bridget Jones nel suo famoso "Diario", fosse ispirato proprio all'avvocato Starmer, e così ogni tanto qualcuno glielo chiede direttamente e lui risponde che non è lui, che la domanda va posta a chi ha inventato Bridget, non a lui. Helen Fielding ha infuso, proprio, ha detto che no, Starmer non è Mr. Darcy, ma ha comunque dato un colpo inatteso al leader laburista dicendo: "Non ho mai incontrato una persona che i due siano molto simili. Starmer è così bravo, dignitoso e intelligente, ma pure parecchio abbottonato. Vorrei dirgli sempre: Eddai, Keir, lasciati andare, scorgiti i capelli! Lui non si crede sexy, ma lo è, è davvero sexy".

Sexy Starmer

Ha ancora senso fare opposizione sulla Brexit? Il dilemma del leader del Labour, tra calcoli ed effetto Bridget Jones

Anche per Keir Starmer è arrivato il test della Brexit. Il leader del Labour si è visto di fronte i suoi leader politici britannici da quattro anni in qua. Starmer arriva al suo momento-Brexit con qualche rimpiango di luna di miele con la stampa e con gli elettori, tesoretto importante in questa fase, ma soprattutto con un petto che ha dato un colpo diverso alla sua leadership tutta centrismo, moderazione, serietà. S'è sparsa la voce che Mr. Darcy, l'avvocato di cui è innamorata Bridget Jones nel suo famoso "Diario", fosse ispirato proprio all'avvocato Starmer, e così ogni tanto qualcuno glielo chiede direttamente e lui risponde che non è lui, che la domanda va posta a chi ha inventato Bridget, non a lui. Helen Fielding ha infuso, proprio, ha detto che no, Starmer non è Mr. Darcy, ma ha comunque dato un colpo inatteso al leader laburista dicendo: "Non ho mai incontrato una persona che i due siano molto simili. Starmer è così bravo, dignitoso e intelligente, ma pure parecchio abbottonato. Vorrei dirgli sempre: Eddai, Keir, lasciati andare, scorgiti i capelli! Lui non si crede sexy, ma lo è, è davvero sexy".

Ecco, sexy Starmer ora deve affrontare il suo test sulla Brexit, ovvero poco sesso e, anzi potenzialmente pericoloso. Perché l'accordo del governo conservatore di Boris Johnson pone un dilemma al Labour: appoggiarlo, respingerlo? Come si sa, Johnson ha una grande maggioranza e quindi non dovrebbe avere alcun bisogno del Labour, ma questo rende la posizione di Starmer ancora più delicata, perché si ritrova occhi negli occhi con i suoi parlamentari e i suoi elettori e deve dire che cosa pensa della Brexit. E come sta dicendo una sua consuetudine, Starmer è tentato dalla via meno dolorosa: l'astensione. (Pubblicata segue a pagina due)

Iv è agitata

Faraone chiede un tagliando al governo Conte: "I M5s allontani gli estremisti dal governo"

Roma. Sulla riforma del Mes non ci sarà un problema di numeri, assicura il Foglio Davide Faraone, capogruppo di Iv al Senato. Se non è il Mes che si valuta la tenuta della maggioranza perché non avete firmato la risoluzione? "La tenuta si valuta sull'identità europea del governo, che va rafforzata. La riforma del Mes non riguarda solo lo strumento in sé che è indispensabile per far fronte alle spese della sanità diretta e indirette che ci troveremo nei mesi prossimi a sostenere con la sfida della distribuzione del vaccino". (Adagiati segue a pagina due)

Lo stallo c'est moi

Chi è Alessandro Goracci, l'uomo che Conte manda a trattare con i partiti sul Mes. "Prende appunti e non decide"

Roma. Media per il mediatore. È il notaio dell'avvocato del popolo, anche se poi non ratifica mai. Domenica ha passato la giornata su Zoom a spiegare ai senatori grillini tutti l'importanza del pacchetto che l'Italia dovrà approvare in Europa. Sottolineando: non è che scherzi sul Mes. Ma non l'ha detto. Perché Alessandro Goracci, il capo di gabinetto di Palazzo Chigi, si muove in un perimetro istituzionale. Anche se il suo capo, il premier Giuseppe Conte, continua a mandarlo a tutti i tavoli politici. (Consueti segue a pagina due)

Il vaccino che verrà

Tecnica, risultati, casistica degli effetti collaterali. Come funziona il vaccino approvato a Londra, aspettando l'Ema

L'autorizzazione del vaccino "Pfizer-BioNTech" approvato dall'Autorità regolatoria inglese offre la possibilità attraverso la lettura del foglietto illustrativo, il cosiddetto "bugiardino", di cominciare ad avere alcune indicazioni sulla sua efficacia e tollerabilità. Il vaccino approvato in Inghilterra non è posto in commercio e non si può acquistare perché ha la connotazione di "temporary", cioè si deve ancora rivalutare sulla base di altre analisi non appena saranno disponibili i dati ulteriori e i risultati della fase 3. Si ritiene che le prossime valutazioni riguarderanno il vaccino prodotto da Moderna e poi il vaccino nato dalla collaborazione fra Astra Zeneca e l'Università di Oxford. Si attende infatti la valutazione dell'EmA, l'autorità regolatoria europea da cui dipende la disponibilità anche per l'Italia. Ci si augura che non vi sia una attesa di saggezza, considerando che vi è tutto il tempo per fare una valutazione interagendo con le ditte produttrici per ottenere tutti i dati disponibili senza fare alcuno sconto al rigore scientifico, tanto più necessario considerando che il vaccino è atteso da miliardi di persone. L'EmA deve agire con tutto il tempo necessario senza sentire pressioni politiche o economiche dovute all'urgenza di contrastare la pandemia. (Silvio Garattini nell'inserto TV)

Andrea's Version

Essendo in Forza Italia a favore del Mes, voteranno (quasi) tutti contro il Mes. Essendo i grillini di contro il Mes, voteranno (quasi) tutti a favore del Mes. E voi? La faccia: "La trasparenza è da imbecilli, figliolo. La verità è sempre opaca", raccomandando Daniel Pennac, secondo il quale non si sogna fare troppo domande. Perché nessuno è autorizzato a chiederti conto della nostra intimità". Che detta così va bene. #MapparederipericolarePennac?

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 20.30

OGGI | PAGINA TRE

Il buon perimetro del Recovery italiano. Qual è la vera svolta

EDITORIALE

OGGI | PAGINA TRE

Il buon perimetro del Recovery italiano. Qual è la vera svolta

EDITORIALE

OGGI | PAGINA TRE

Il buon perimetro del Recovery italiano. Qual è la vera svolta

EDITORIALE

Cronache da favelas

Si chiama "Welcome to favelas", è la piattaforma che ha diffuso il video del pestaggio del Pincio e promette sfaccelli

Sei tu che hai aperto questa fogna? "E se ti dicessi che mi rifaccio a Radio Radice e che ti racconto le favelas è la nuova Radio Parolaccia? Mi prenderei allora

DI CARMELO CARISIO

del serio?". Non sei sempre tu che hai assalito un blindato dei carabinieri nel 2011 durante gli scontri di piazza San Giovanni? E non sei forse ancora tu che su questa piattaforma hai consentito la nascita di una fusione del video di Tiziana Cantone? "Non fare confusione. E' vero che sono io il Massimo Zossolo di piazza San Giovanni. Ma non è vero che ho diffuso quel video di revenge porn. Ho querelato la diffamazione. Quello è qualcosa di più della fogna e io non c'entro". C'è un fenomeno che non può essere liquidato come spazzatura ma regna come nuovo fantasma. "E infatti è qualcosa di più complesso. Non pretendo che lo capiscano. Lo chiamo micro-cronaca. Cronaca spiccia. Racconto le borchie ma differenzia i trombioni. Io non credo Pasolini. Io faccio un'altra cosa". Insomma, cosa fai? "Raccoglio frammenti di quotidianità. Il video del gabbiano che si precipita sul Pincio. Il dipinto dell'Atac che picchia il passeggero. Il cassettoni che si incendia. I barbeque vietati durante il lockdown. Il gatto che piange. Gli animali che si mangiano i cani. Non ho mai capito perché". Le immagini del Pincio, il video della rissa fra adolescenti, non sono lo scoop di un cronista ma i contenuti che ha ricevuto e pubblicato su un tecnico amministratore di piattaforme che ha fatto arresti domiciliari per sei anni: "Avevano chiesto dodici anni". Titolo di studio: terza media. L'Italia, quella rissa, l'ha scoperta da un mese. Lo può arrivare. Non me ne vergogno. In passato sono stato una testa calda. Questo è vero. Ma ho pagato. Vengo da Troia Bella Monaca. La periferia più estrema di Roma. E i tuoi? "Funtazione in questo modo. Servì operai". Nel 2012 ha creato la pagina Facebook "Welcome to favelas" che ovviamente è stata oscurata. Siamo stati bannati. Come il mio sito. "Mestieri un po' di lavoro". E' per questo che vi siete spostati su Instagram e Telegram? "Ci siamo spostati dove è consentita l'anarchia. Su Telegram sei libero di organizzare risse. Anche di organizzare risse come è accaduto a Roma? Ma cosa gestisci, una specie di Fight Club telematico? "Welcome to favelas documenta. Non organizza risse. Questo è falso". Si parla di un canale che è seguito da quasi due milioni di follower. Un milione su Instagram. 500 mila su Telegram. Ma è anche Tik Tok. Sono soprattutto giovani. 14-21 anni. Funziona in questo modo: "Sul nostro casella ci spediscono qualsiasi tipo di video. E' un flusso continuo. Senza filtri. Il nostro utente non vuole essere citato. Chiede l'anonimato". Quanti messaggi ricevi? "Quattromila al giorno". Quanti giri hai sul pestaggio di Natale? "Quel pomeriggio sono stati inviati circa 100 video". E tutto questo ti sembra normale? "E pensi che oscurando una pagina impedirei una rissa? E' chiaro che non mi sembra normale. Vuoi sapere come è andata? Un ragazzo è stato bannato. Non ho più visto il video. La piazza Annibaliano. Era da una settimana che sui social si erano dati appuntamento. Il problema non è la rissa ma che a questi ragazzi ha battuto la rissa. Se gli tagli i pantaloni, la birra, tornano normali. Vi fermate alle immagini e non capite che stanno crescendo in questa maniera. Un po' come sei cresciuto tu? Nella favella? "Tra un nome esotico. Mi piaceva il suono. L'ho chiamato Welcome to favelas perché favelas non è grigia come la parola periferia". (segue a pagina due)

Aprite quelle aule

In pandemia non esistono luoghi sicuri ma esistono luoghi dove correre un rischio si può e si deve. Il caso scuola

Al direttore - Le scrivo per condividere con Lei un senso di grande tristezza e frustrazione per il dibattito che vedo sul tema scuola. Tristezza perché ritengo

DI AGOSTINO MIOZZO

che il livello della discussione sia veramente povero, il dibattito politico e mediatico che accompagna le disavventure del mondo scolastico è di un livello decisamente inaccettabile. Sull'argomento di stampa e negli interminabili dibattiti televisivi prevale oggi il dilemma sulla possibilità di passare le vacanze nella seconda casa o il drammatico quesito sul numero di commensali da invitare al cenone di Natale e Capodanno piuttosto che discutere sul problema di milioni di ragazzi costretti alla Dsd, orrendo acronimo che dice già che si può continuare a studiare lontano dal luogo ove, da sempre, si formano le menti dei nostri giovani, cioè la scuola. Frustrazione perché nonostante tutti gli sforzi che molti hanno fatto in questi mesi, confrontati con il tremendo tsunami del Coronavirus che ha travolto l'intero pianeta, non si sia riusciti a trovare risposte concrete alle necessità dei nostri studenti. Milioni di ragazzi restano ancora nella loro stanza collegati (quando hanno gli strumenti) e le connessioni internet necessarie) con uno stuolo di docenti che cercano di trasmettere loro quei messaggi culturali che abitualmente sono stati accompagnati da gesti, espressioni degli occhi e del body language che oggi sono congelati, annullati e quantomeno mediati dallo schermo di un pc. Decenti abituati a studiare e riprendere i tentativi degli studenti di copiare dal compagno di fianco, di leggere di fianco quel che appunto di matematica e storia fanno copiare, non si sia riusciti a trovare un banco di fronte durante l'interrogazione. Momenti emozionanti che accompagnano la nostra formazione, consolidano il senso della vita e di una relazione che formano legami straordinari che poi ricorderemo per tutta la vita con affetto e commozione. (segue nell'inserto TV)



il Giornale



MARTEDÌ 8 DICEMBRE 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 291 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 2522-4071 | Giornale (ed. nazionale)

Oggi in edicola i migliori «Racconti di Natale» dei più grandi scrittori italiani

GOVERNO CONTAGIATO

Dal Recovery al ricovero

Lamorgese positiva al Covid a metà cdm: vertice saltato, Bonafede e Di Maio isolati. Conte prova il blitz per gestire da solo gli aiuti Ue
Nuovo flop tecnologico: ko la app dei rimborsi

Laura Cesaretti e Adalberto Signore

Il Consiglio dei ministri sulla gestione dei fondi del Recovery viene bruscamente interrotto dalla notizia della positività al Covid della ministra Lamorgese. Il governo finisce in isolamento per precauzione. E Conte tenta di accentrare tutto.

alle pagine 2-3
servizi da pagina 2 a pagina 7

CHI NON ASPETTA LA MANNA DEI FONDI

di Nicola Porro

Carlo Rivetti è figlio d'arte. La sua famiglia, prima con i tessuti e poi con l'invenzione del *prêt-à-porter*, ha rappresentato la moda e il made in Italy. I Rivetti persero tutto (molto), ma Carlo si tenne il marchio Stone Island. E in pochi anni lo rese un caso nel mondo del cosiddetto *sportswear*: fattura 240 milioni con una redditività da far godere. Remo Ruffini ha cinque anni in meno, non viene da Biella ma da Como, anche lui con tradizioni imprenditoriali. Rileva nel 2003 un marchio fallito che si chiama Moncler e in quindici anni lo porta da pochi milioni di fatturato a più di 1,5 miliardi. Macina utili come un osso, 600 milioni l'anno scorso, ed è diventato un leader mondiale. Quota la sua azienda e oggi vale in Borsa più di 11 miliardi.

Ieri Moncler e Stone Island si sono uniti. Si tratta di un'acquisizione garbata (più di un miliardo) da parte di Ruffini. I Rivetti cedono il marchio, ma entreranno nella holding che controlla il nuovo gruppo. Stone, sarebbe una follia altrimenti, resterà autonoma. È una Moncler, per semplificare, di dieci anni fa: però con una ricerca sui materiali che in pochi al mondo hanno. Il tutto è più della somma delle parti, questa è la scommessa.

I due imprenditori sono molto riservati, innamorati del loro lavoro. Rivetti accarezza i suoi tessuti come se fossero una bella donna, Ruffini per un bottone fuori posto potrebbe svenire.

In un'Italia demoralizzata che aspetta il Recovery fund come fosse un'assicurazione su un sinistro non voluto, R&R hanno dato una bella lezione. Hanno messo da parte le tipiche ambizioni e prudenza dell'imprenditore italiano. Non hanno pensato al loro oricello, ma hanno creduto che il campo si potesse allargare, cedendo ognuno un pezzo di proprietà. Hanno sempre ritenuto che quello che va bene all'azienda va bene anche a loro. E non che quello che va bene alla loro azienda, va bene all'Italia, come diceva l'Avvocato Agnelli.

In un momento in cui la politica è presa dalla paura di scegliere, in cui le imprese crollano nei lockdown mondiali, in cui ci si aspetta la manna degli investimenti pubblici, questi due nostri campioni nazionali ci hanno dato una bella lezione. Ma anche un esempio. Se si ha una direzione in cui andare, una *visione* oggi si dice, anche nei momenti di crisi è possibile investire. Anzi, proprio oggi si possono mettere quelle basi per rendere sempre più forti le nostre aziende. Se i politici lo capissero, non litigherebbero sulle task force.

IL LIBRO DI ARMAROLI SUL PREMIER

«Vendicativo e trasformista»
Il primo saggio su Giuseppe di Francesco Perfetti

a pagina 9



AVVOCATO DEL POPOLO Giuseppe Conte in crisi di consensi

NON SOLO SCONTRO ABRUZZO-GOVERNO

Virus, nuove restrizioni
Veneto a rischio «arancione»

Francesca Angeli e Patricia Tagliaferri

alle pagine 12-13

«A RIVEDER LE STELLE» SENZA PUBBLICO. E IL TEATRO DIVENTA UN SET TV

Per la Prima alla Scala ci teniamo pure la Murgia

di Luigi Mascheroni



OPERA Michela Murgia

La Scala del 7 dicembre diventò, per la Prima e c'è da augurarsi ultima volta uno studio tv. Un unicum nella storia della lirica mondiale diventa un hashtag, #PrimallaScala, e i divani di casa e dei social non si tengono più: «Orgoglio e bellezza!», «Che emozionale!», «Che meraviglia!», «Che stranezza!», «Che voci!», poesia pura... E il pubblico tivù - lo dirà lo share (...)

COME SPENDEREMO I 196 MILIARDI

Telemedicina, ecologia e taglio dell'Irpef: ecco il libro dei sogni

Gian Maria De Francesco

a pagina 2

CHI NASCONDE LA REALTÀ

Peggior, non «diverso»
Quei negazionisti del Natale più triste

di Giacomo Susca

a pagina 15

QUANTE PROMESSE NON MANTENUTE

Sala si ricandida a sindaco
Ma la sua Milano non va

Chiara Campo

Nel giorno di Sant'Ambrogio, la festa del patrono di Milano, Beppe Sala sgancia la notizia bomba. «Volevo essere totalmente sicuro di avere le energie fisiche e mentali necessarie ad impegnarmi per un altro quinquennio» spiega in un video girato nella sua casa. La notizia della ricandidatura del sindaco del Partito democratico apre i giochi in vista delle amministrative 2021. Gli avversari del centrodestra sono già al lavoro sui nomi per realizzare i «ribaltoni», da Milano a Torino e Roma.

a pagina 8

STATALI GARANTITI

Nel pubblico lo sciopero batte il merito

di Pier Luigi del Visco

Quante è potente il sindacato, se la principale notizia sullo sciopero del pubblico impiego è che non fa notizia? Nei media non ce n'è traccia ma, sotto la coltre di silenzio stesa dalle redazioni, sporadici articoli indicano che tutti sono critici verso questo gesto. Allora capisci che i mass media stanno proteggendo il sindacato. Da se stesso, dalla fesseria cosmica di aver chiamato uno sciopero mentre ci avviciniamo al Natale più triste, povero e privo di calore a memoria d'uomo. Rischia di essere un boomerang, per ovvie ragioni.

Uno. Siamo nel mezzo di una crisi epocale, in cui milioni sono senza reddito o molto decurtato, oppure rischiano di perderlo quando il blocco dei licenziamenti cesserà. I dipendenti pubblici hanno ricevuto sempre (...)

segue a pagina 6
De Francesco a pagina 6

L'IDEA DI UN PM

Troppi processi
E i magistrati cancellano i clandestini

Fausto Biloslavo

Il reato di clandestinità è totalmente inutile. Se lo cancellassero *brinderei* è la frase choc di Antonio De Nicolò, il nuovo Procuratore capo della Repubblica di Trieste. Il capoluogo giuliano è il terminale della rotta balcanica e quest'anno sono stati rintracciati in Friuli-Venezia Giulia 5.032 immigrati illegali. Per questo le parole di De Nicolò sono destinate a fare rumore e renderanno felici Ong e sinistra per accoglienza. Una punzecchiatura, ma De Nicolò pone il problema dei fascicoli fermi nei tribunali di tutta Italia. E la politica si spacca.

a pagina 18

-IN ITALIA-FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) PROCEDE IN UN'INIZIATIVA PER IL SOSTEGNO ALLE AZIENDE E AI LAVORATORI



IL GIORNO

MARTEDÌ 8 dicembre 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Milano, con tanto di servizio tamponi-fast. E droga

La discoteca si fa abusiva in mancanza di meglio: 63 protetti da body guard

Vazzana a pagina 14



Milano, nel giorno di Sant'Ambrogio

Il sindaco Sala rompe gli indugi «Mi ricandido»

Mingoa a pagina 10

ristora
INSTANT DRINKS

L'Europa si vaccina, l'Italia arranca

La Gran Bretagna parte oggi, Francia e Germania ai primi dell'anno. Bassetti: «Noi solo a fine gennaio, bisogna accelerare»
Guida a divieti di Natale: domande e risposte. Maggioranza spaccata sul recovery. Nel piano di Conte c'è anche il taglio dell'Irpef

Servizi
da pag. 3 a pag. 9

I virologi del «sarà terribile»

Pessimisti, disfattisti o menagramo?

Alessandro Milan

Bisognerebbe ripartire dai cari vecchi proverbi. Come quello che invita a guardare il bicchiere mezzo pieno. Spieghiamolo a quei virologi che con faccia seria e voce grave compaiono ogni giorno in tv per ammonirci che il peggio deve ancora venire. Già i tempi sono grami, con molte vittime e milioni di italiani che si chiedono se l'anno prossimo riusciranno a conservare la salute e il lavoro. In questo quadro a tinte fosche, ci mancava il pessimismo distillato goccia dopo goccia. Tu sei lì a scervellarti per capire dall'ultimo dpcm chi invitare a pranzo a Natale e compare Crisanti ad ammonirti: «Il peggio avverrà dopo le feste, con questi numeri non potremo riprendere una vita normale».

Continua a pagina 2

LA STAGIONE DELLA SCALA APRE SENZA PUBBLICO E TITOLO D'OPERA
SHOW IN MONDOVISIONE CON STAR DELLA LIRICA E VIDEOPROIEZIONI

LA PRIMA VOLTA

Giudici e Palma alle pagine 28 e 29
Altri servizi nelle Cronache



DALLE CITTÀ

Milano

Centro via Corelli Tentato suicidio scatena la rivolta dei migranti

Servizio nelle Cronache

Milano

Il biglietto sul bus con la carta di credito

Anastasio nelle Cronache

Milano

In 88mila case si vive con 400 euro

Balzarotti nelle Cronache



Oggi la via nei negozi, 6mila richieste al secondo

Scatenati per il cashback il sito va subito in tilt

Perego a pagina 11



La mossa del menestrello spiazza i fan

Dylan vende i diritti E incassa 300 milioni

Di Clemente a pagina 13

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce

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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (OTC), che può essere consegnato solo dal farmacista, facoltà di legge. Se i sintomi persistono dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico o un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 08/09/2020.



Giovedì l'ExtraTerrestre

AGRICOLTURA La filiera etica della rete No Cap creata da Yvan Sagnet nella terra dei migranti-schiavi. La storia delle contadine liberate dalla violenza



Culture

EPICA CINESE Bill Hayton, Kerry Brown, Daniel Bell, David Shambaugh e Wang Pei tra storytelling e soft power

Simone Pieranni pagina 12



Visioni

LA SCALA Un'inedita prima streaming per il teatro milanese al tempo del Covid: in scena 21 big della lirica

Fabio Vittorini pagina 15

il manifesto

quotidiano comunista

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE • EURO 2,00

MARTEDÌ 8 DICEMBRE 2020 - ANNO L - N° 292

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Lidia Menapace



Lidia Menapace ha lasciato il mondo che aveva cercato di cambiare, sognando un comunismo pacifico, solidale e aperto. Bello e costruito da donne e da uomini capaci di scavare la realtà: sotto la superficie banale dei segni. Il nostro saluto con Luciana Castellina, Vincenzo Vita, Mauro Paissan, Giuliana Sgrena, Carlo Smuraglia pagine 16, 17, 18

Lidia per la pace

SCONTRO IN CONSIGLIO DEI MINISTRI SUL RECOVERY PLAN

«Cabina di regia» ad alta tensione

La ministra Bellanova, Iv, è durissima: «La bozza sulla governance del Recovery appare opaca e presenta profili di incostituzionalità». Con sullo sfondo l'intervista con la quale Renzi era andato un passo dal dare il benservito al governo, l'affondo dice tutto sullo stato del-

le cose. Dopo lo scontro di ieri in cdm, la cabina di regia ipotizzata da Conte dovrebbe passare oggi, con il voto contrario dei renziani. Ma l'approvazione è un trucco che serve al Pd per non dire essere d'accordo con Iv. La governance non sarà infatti inserita, come da proget-

to del premier, nella legge di bilancio e si potrà rivedere in gennaio, quando arriveranno i guai: Iv, il Pd e probabilmente Di Maio chiederanno un «cambio di passo». E il Colle considererà ormai inevitabile un chiarimento tra Conte e la sua maggioranza. **COLOMBO A PAGINA 2**

DOMANI IL VOTO

Mes, il governo aggira l'ostacolo

Si riduce a qualche non pericolosa unità il dissenso dei 5S, l'ultima fibrillazione sul Mes la provoca Iv che si rifiuta di firmare la prima versione della mozio-

ne. Ma domani Conte escluderà automatismi tra riforma del Fondo salva stati e suo impiego. Rinviando la crisi di una maggioranza sotto stress. **FABOZZI A PAG. 3**

L'AUTOGOL DI UNA CRISI DI GOVERNO

NORMA RANGERI

Stiamo affrontando una pandemia terribile, ogni giorno contiamo centinaia di morti, milioni di persone sono in gravi difficoltà economiche, stanno per arrivare i miliardi del piano europeo, e, in questa situazione, si parla di crisi di governo. Se ci mettiamo nei panni di un comune cittadino, l'impazzimento della giostra politica rasenta la follia. Ma il buon senso, lo dicono l'esperienza e la storia del nostro Paese, non sempre cammina di pari passo con la politica. Soprattutto di quella che ha in mano le sorti nazionali e quindi maggiori responsabilità per quello che potrebbe accadere. Perché il paradosso è che le spinte più forti anti-governative non vengono dalle opposizioni - anche legittimamente, ma anche stancamente, chiedono a Conte di dimettersi.

— segue a pagina 19 —

SORRENTINO (FP-CGIL) «Noi pubblici in sciopero, chiediamo assunzioni»



Domani sciopero dei dipendenti pubblici per il rinnovo del contratto e per un piano straordinario di 500mila assunzioni. Cgil, Cisl e Uil chiedono inoltre al governo la stabilizzazione di 450 mila precari. Intervista alla segretaria della Fp-Cgil Serena Sorrentino: Lottiamo per i diritti di tutti. **FRANCHI A PAGINA 4**

all'interno

Zona rossa L'Abruzzo esce Diffida del governo

ANDREA CARUGATI PAGINA 6

Milano Sala: «Ho energie per ricandidarmi»

ROBERTO MAGGIORI PAGINA 5

Anniversari Golpe Borghese Le carte inedite del Sid

DAVIDE CONTI PAGINA 19

EGITTO/EUROPA Zaki resta in carcere, Macron celebra al-Sisi



Dopo un'udienza-farsa (sette ore per 700 prigionieri), a Patrick Zaki è stata rinnovata di altri 45 giorni la detenzione. Nelle stesse ore il presidente egiziano al-Sisi veniva accolto a Parigi da Macron e dal suo mantra poco illuminato: la vendita di armi non dipende dal rispetto dei diritti. **DRAGONI, NEGRI A PAGINA 10**

Lele Corvi



01208
9 4770023 215000
Vesio Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. G.04/C/PM/2020/03





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXVII - N° 338 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/B, L. 662/96

Fondato nel 1892



Martedì 8 Dicembre 2020

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ESCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI" - EURO L20

Il libro

Maradona da vicino

l'ultimo re di Napoli in regalo ai lettori

Francesco De Luca a pag. 21



-3

Venerdì in **OMAGGIO** con **IL MATTINO**
il volume **Diego Enoi**
... PERCHÉ LA LEGGENDA NON HA PREZZO
solo in Campania



Il commento

LE MANOVRE DI PALAZZO FANNO MALE AL PAESE

Alessandro Campi

Cosa ha in testa esattamente Matteo Renzi? Vuole fare cadere il governo nato proprio grazie a un suo guizzo politico nell'estate del 2019? Oppure minaccia la crisi solo per avere più agibilità (e magari anche qualche incarico o poltrona) per il suo partito ora che ci saranno tanti soldi da distribuire in grandi opere e grandi progetti? Espri-me preoccupazioni per il Recovery Fund mentre in realtà ciò che lo preoccupa davvero è la futura legge elettorale?

Renzi, da quando ha perso il referendum della vita, lasciato il governo e abbandonato il Pd, ha un problema, in senso lato, di credibilità politica. Si pensa male di lui anche quando lui dice bene. Si sospetta sempre che dietro le buone intenzioni ci siano cattive azioni o retrospensieri non confessati. Il che per un politico che voglia conquistare il consenso (ricquistare nel suo caso) è davvero un bel problema. Soprattutto quando la plausibilità di ciò che si sostiene si somma all'intemperanza.

Lo si sta vedendo in queste ore. Le cose che dice il leader di Italia Viva sono in gran parte sensate e più che condivisibili, ma qual è il loro fine reale? È il momento è davvero quello giusto per dare battaglia? Dice: abbiamo fatto nascere questo governo per non dare pieni poteri a Salvini, non per darli a Conte. (Applausi). Dice: basta creare continuamente task force e comitati di esperti, abbiamo già tanti dirigenti ministeriali, alti burocrati e funzionari perfettamente in grado di progettare e realizzare il futuro del nostro Paese. (Segnali di viva approvazione).

Continua a pag. 43

Il Recovery taglia le tasse boom investimenti al Sud

► Ecco il piano: giù l'Irpef sui redditi tra 40mila e 60mila euro. Fondi per green e digitale. Arrivano cento miliardi per l'occupazione, scuola, ricerca e infrastrutture nel Mezzogiorno

Pronto il piano del governo per il Recovery Fund. E i fondi Ue da spendere in Italia, secondo i nuovi calcoli, aumentano a 212 miliardi di euro. Priorità alla riforma fiscale per lavoratori dipendenti e autonomi: l'ipotesi è abbassare l'Irpef sui redditi tra 40 e 60 mila euro. Al Sud boom d'investimenti.

Cifoni e Santonastaso alle pag. 2 e 3

Lamorgese positiva, tampone ai ministri

La gestione spacca il governo alta tensione Conte-renziani

La governance sul Recovery continua a creare frizioni e malumori nella maggioranza di governo. Intanto il Mini-

stro dell'Interno, Luciana Lamorgese, è risultata positiva al Covid. Tamponi ai ministri. Conti a pag. 4

Seconda elementare in classe

Campania, contagi in calo restano alti i ricoveri ma zona gialla più vicina

Contagi in calo, ma lentamente. Restano alti i ricoveri ma la zona gialla in Campania appare più vicina. Mautone a pag. 7

Soldi e salute

Io batte Immuni la sfida delle app tra egoismo ed altruismo

Antonio Pascale

C'è uno scontro in corso. Tra due applicazioni. Una, l'App IO, necessaria per ottenere il bonus cashback, è molto ricercata, oltre 6 mila richieste al secondo, tanto che sito PagoPa è in seria difficoltà (anzi, è in parte collassato). L'altra, l'App Immuni, non ha mai avuto questi problemi, infatti langue, e proprio perché la usano in pochi, è inefficace per il contrasto della pandemia. Eppure, in fondo, sono due app altruistiche.

Continua a pag. 42 Bisozzi a pag. 5

Sant'Antimo Amputato dopo una lite: io, abbandonato da tutti

La rabbia di Gaetano «Ho perso le gambe e anche i miei amici»

Marco Di Caterino

Quattro devastanti interventi chirurgici, uno per l'amputazione di entrambe le gambe. E il calvario che sta affrontando Gaetano Barbutto Ferraiuolo, il 21enne di Sant'Antimo ferito alle gambe a colpi di pistola la sera del 20 settembre, mentre tornava a casa in auto con un amico, al termine di una lite nata per motivi di viabilità. Settanta giorni in ospedale. E non è finita. Il processo di rieducazione sarà lungo e lento: «Ma tornerò a correre con le protesi», dice. Ma Gaetano confida con amarezza: «Sono stato lasciato solo da tutti, soprattutto dai miei amici».

In Cronaca



Gaetano Barbutto Ferraiuolo ha subito l'amputazione delle gambe

Napoli, l'intrigo del vaccino arrivato dalla Cina

► In città ufficialmente solo 5 cinesi positivi su 5 mila. Il capo della comunità: non escludo circoli l'antidoto

Melina Chiapparino

Il vaccino anti Covid potrebbe essere già sbarcato tra le comunità cinesi in Campania dove il mercato nero sarebbe ancora circoscritto a pochissimi «eletti», coloro che hanno i giusti «agganci». E fa riflettere che finora, a Napoli, risultano positivi soltanto cinque cinesi su una comunità di 5 mila persone. Il rappresentante a Napoli: «Non escludo che l'antidoto stia circolando».

A pag. 7

La storia di Zalando

Il manager lascia «Prima la carriera di mia moglie»



Pierantonio a pag. 13

Da Pavese a Orwell, diritti scaduti

Quei grandi della letteratura che tutti possono ristampare

Massimo Novelli

Si chiama pubblico dominio. Vuole dire che, quando scade il diritto d'autore di un'opera letteraria, chiunque potrà ripubblicarla o riprodurla a piacimento. Anche facendone seguire un «prequel», ossia gli antefatti della storia narrata in quel tale libro, del tutto arbitrario. In Italia il 2021 dei romanzi e degli scrittori e scrittrici non più sotto copyright non prevede prequel, ma si segnala degno di no-



ta con prevedibili ristampe in versione economica. In Europa, in genere, quei diritti vengono meno a 70 anni dalla morte dell'autore. E l'anno nuovo porta con sé anniversari eccellenti. Nel 1950, infatti, sono morti Edgar Lee Masters, George Orwell, Cesare Pavese, Edgar Rice Burroughs (il creatore di Tarzan), George Bernard Shaw, Trilussa (Carlo Alberto Salustri), ma anche Francesco Jovine e Raffaele Viviani.

A pag. 15

MD
Tutto il meglio del nostro Natale
SFOGLIA IL CATALOGO DI NATALE
mdspg.it mdeditore.it mdshop.it





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 142 - N° 339
ITALIA
Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Martedì 8 Dicembre 2020 • Immacolata Concezione

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Ceduti oltre 600 brani
Bob Dylan vende
tutte le sue canzoni:
i diritti a Universal
per 300 milioni
Marzi a pag. 25



Stasera Champions
Lazio-Bruges, basta
un pari per gli ottavi
Mondiali 2022, Italia
girono favorevole
Nello Sport



DOMANI IN OMAGGIO
Il Messaggero
Casa
INIZIATIVA VALIDA
PER ROMA E PROVINCIA
messaggerocasa.it

Governo in bilico
Le manovre
di Palazzo
dannose
per l'Italia

Alessandro Campi

Cosa ha in testa esattamente Matteo Renzi? Vuole fare cadere il governo nato proprio grazie a un suo guizzo politico nell'estate del 2019? Oppure minaccia la crisi solo per avere più agilità (e magari anche qualche incarico o poltrona) per il suo partito ora che ci saranno tanti soldi da distribuire in grandi opere e grandi progetti? Esprime preoccupazioni per il Recovery Fund mentre in realtà ciò che lo preoccupa davvero è la futura legge elettorale?

Renzi, da quando ha perso il referendum della vita, lasciato il governo e abbandonato il Pd, ha un problema, in senso lato, di credibilità politica. Si pensa male di lui anche quando lui dice bene. Si sospetta sempre che dietro le buone intenzioni ci siano cattive azioni o retrospensieri non confessati. Il che per un politico che voglia conquistare il consenso (ricquistare nel suo caso) è davvero un bel problema. Soprattutto quando la plausibilità di ciò che si sostiene si somma all'intemperanza.

Lo sta vedendo in queste ore. Le cose che dice il leader di Italia Viva sono in gran parte sensate e più che condivisibili, ma qual è il loro fine reale? È il momento è davvero quello giusto per dare battaglia? Dice: abbiamo fatto nascere questo governo per non dare pieni poteri a Salvini, non per darli a Conte. (Applausi). Dice: basta creare continuamente task force (...)

Continua a pag. 20

Meno tasse per il ceto medio

► Recovery, piano per ridurre l'Irpef ai redditi tra 40 e 60 mila euro. Il fondo sale a 212 miliardi. Oltre metà dei contributi europei per digitalizzazione e "green". Quasi 20 miliardi a scuola e ricerca

ROMA In base a nuovi calcoli, i fondi Ue da spendere in Italia aumentano a ben 212 miliardi di euro. Di questi per le rivoluzioni "verde" e digitale è stata prevista una maxi dote da 123 miliardi. Pronto il piano del governo per il Recovery Fund. Ma prioritaria sarà anche la riforma fiscale per lavoratori dipendenti e autonomi: l'ipotesi è abbassare l'Irpef sui redditi tra 40 e 60 mila euro. In programma anche il cambiamento radicale di giustizia e pubblica amministrazione.

Cifoni alle pag. 2 e 3

Lite sulle risorse Ue
Colle preoccupato
Caos maggioranza
verso la verifica

Marco Conti

Quirinale preoccupato, governo verso la verifica. Per Mattarella serve un cambio di passo, dopo i conti in sicurezza.

A pag. 4

App IO in tilt, c'è il problema Spid
Ingorgo informatico e partenza lenta
il cashback taglia fuori gli anziani

ROMA L'app IO della Pubblica amministrazione è andata in tilt appena si sono aperte le porte del cashback di Natale: da ieri è possibile aggiungere le informazioni della propria carta nella sezione "Portafoglio", ma l'elevato numero di richieste di accesso simultanee ha fatto capitolare il sistema. Tante le difficoltà soprattutto tra gli anziani.



Bisozzi a pag. 5

Inglesismi inutili
Noi, l'unico Paese
che rinuncia
alla propria lingua

Federico Guiglia

Ecosì, dopo il lockdown e il Recovery Fund, mancavano solo il cashback e il cashless.

Continua a pag. 20

La storia di Craig Foster e il successo del suo documentario



Un polpo per amico
la mia vita è cambiata

Il filmmaker Craig Foster, 52 anni Satta a pag. 25

Cene, spostamenti e vacanze: ecco le regole di Natale

► Autocertificazione falsa: pene fino a sei anni. Ma le coppie lontane possono ricongiungersi

Francesco Malfetano

Chi firma una falsa autocertificazione rischia sei anni. Sul sito del governo le risposte ai dubbi sul Dpcm. Dal non alle seconde case al sì per le coppie distanti. E sempre permesso muoversi per raggiungere genitori soli o amici non autosufficienti. Ma da soli, quindi senza accompagnatori, e unicamente per scopi di assistenza.

A pag. 6

Alta Velocità
La liberalizzazione
dei treni lancia
le Freccie d'Europa

Giorgio Ursicino

Parte la liberalizzazione dell'Alta Velocità. Trentitalia pronta.

A pag. 23

«Risse in piazza, colpa anche nostra»

ROMA «Quelle risse, eventi "normali". Il vostro concorso un segnale vero», intervista allo scrittore Nicola Lagioia sul concorso in memoria di Emanuele e Willy: «L'iniziativa del Messaggero è positiva, ma le istituzioni facciano la loro parte». Lo scrittore interviene sul caso del Pinocchio: «Il Covid ha accentuato il nichilismo».



Musolino a pag. 16

Il processo
Tutti contro di lui
Così il branco
uccide Emanuele

Aldo Simoni e Marina Mingarelli

Emanuele Morganti, ucciso a calci e pugni. «L'implorava di lasciarlo stare». È alle battute finali il processo d'appello, la deposizione dell'amico del cuore.

A pag. 16

FORTUNA PER IL TORO

Buogiorno, Toro! Praticamente ci siamo, anzi, ci siete: è certamente positivo per voi l'ultimo quarto in Vergine, campo della fortuna, che forma ben 6 aspetti con altri pianeti, tutti ufficialmente e felicemente a vostro favore. Uno soltanto purtroppo in questa fase si oppone, e si tratta proprio della vostra stella guida, Venere, diventata improvvisamente critica nei vostri confronti. Come si vince in amore? Con il silenzio. Auguri.

L'oroscopo all'interno

Daisy, star di Netflix, morta 4 mesi fa. La mamma l'ha seguita
Madre e figlia unite nel suicidio

Cristina Marconi

Non ha retto al dolore. Melinda Colman, e al senso di impotenza e di ingiustizia davanti alla storia tragica di sua figlia Daisy, star di Netflix, violentata a 14 anni a una festa e morta suicida ad agosto dopo anni di depressione e dopo aver scoperto che, in seguito allo stupro, non poteva più avere figli. E si è tolta la vita.



A pag. 12

La sentenza
Con il Reddito
comprava droga:
carta bloccata

ROMA Spende il reddito di cittadinanza in droga, e il giudice gli revoca il beneficio. Non è servito a nulla l'escamotage della madre che ha deciso di sottrarre la card al figlio, trentenne con problemi di dipendenza. Per questo è stata anche aggredita.

Pierucci a pag. 14

* € 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 Tuttmercato € 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

MARTEDÌ 8 dicembre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Il disastro nel Modenese

Cronaca di un'alluvione quasi annunciata
«Fiumi a rischio da anni»

Pederzoli e Tomassone a pagina 14



L'anniversario di Corinaldo

«Mia figlia morì in quella notte maledetta»

Servizi a pagina 15

ristora
INSTANT DRINKS

L'Europa si vaccina, l'Italia arranca

La Gran Bretagna parte oggi, Francia e Germania ai primi dell'anno. Bassetti: «Noi solo a fine gennaio, bisogna accelerare»
Guida a divieti di Natale: domande e risposte. Maggioranza spaccata sul recovery. Nel piano di Conte c'è anche il taglio dell'Irpef

Servizi
da p. 3 a p. 9

I virologi del «sarà terribile»

Pessimisti, disfattisti o menagramo?

Alessandro Milan

Bisognerebbe ripartire dai cari vecchi proverbi. Come quello che invita a guardare il bicchiere mezzo pieno. Spieghiamolo a quei virologi che con faccia seriosa e voce grave compaiono ogni giorno in tv per ammonirci che il peggio deve ancora venire. Già i tempi sono grami, con molte vittime e milioni di italiani che si chiedono se l'anno prossimo riusciranno a conservare la salute e il lavoro. In questo quadro a tinte fosche, ci mancava il pessimismo distillato goccia dopo goccia. Tu sei lì a scervellarti per capire dall'ultimo dpcm chi invitare a pranzo a Natale e compare Crisanti ad ammonirti: «Il peggio avverrà dopo le feste, con questi numeri non potremo riprendere una vita normale».

Continua a pagina 2

LA STAGIONE DELLA SCALA APRE SENZA PUBBLICO E TITOLO D'OPERA
SHOW IN MONDOVISIONE CON STAR DELLA LIRICA E VIDEOPROIEZIONI

LA PRIMA VOLTA

Giudici e Palma alle p. 28 e 29



DALLE CITTÀ

Bologna, il ristoratore

Addio al simbolo del 'Donatello': è morto Ferruccio Fanciullacci

Bassini in Cronaca

Bologna, Polizia postale

Acquisti online, boom di truffe
Come difendersi

Servizio in Cronaca

Bologna, la sorpresa

Virtus-choc: esonerato coach Djorjevic

Selleri nel Quotidiano Sportivo



Oggi la via nei negozi, 6mila richieste al secondo
Scatenati per il cashback
Il sito va subito in tilt

Perego a pagina 11



La mossa del menestrello spiazza i fan

Dylan vende i diritti
E incassa 300 milioni

Di Clemente a pagina 13

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce

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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (OTC), che può essere consegnato solo dal farmacista, facoltà di suo farmacia. Se i sintomi persistono dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico o un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 04/09/2020.





MARTEDÌ 8 DICEMBRE 2020 IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50C - Anno CXXXIV - NUMERO 291, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

SCALA, LA PRIMA LIVERMORE-CHAILLY DIVENTA AUTORITRATTO DELL'ITALIA

ALBERTO MATTIOLI / PAGINA 31



LO SPETTACOLO La grande musica si fonde con prosa, pittura e danza

MARGHERITA RUBINO / PAGINA 31

INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 10
Commenti	Pagina 11
Economia-Marketing	Pagina 12
Genova	Pagina 15
Programmi-Iv	Pagina 30
Xite	Pagina 31
Sport	Pagina 34

LAMORGESE SCOPRE DI ESSERE POSITIVA DURANTE LA RIUNIONE, DI MAIO E BONAFEDE IN ISOLAMENTO

Governo, è una corsa a ostacoli: litiga sull'Ue e il Covid lo blocca

Non c'è intesa sulla gestione dei fondi. La riforma del Mes potrebbe passare coi voti di tre senatori di Cambiamo!

AIUTI ALLE FAMIGLIE

Sistema in tilt Falsa partenza per cashback

Francesco Margiocco

Comincia male la novità del cashback, il meccanismo che prevede rimborsi proporzionali agli acquisti con carte di credito o di debito. Molte migliaia di italiani si sono impantanati nelle procedure elettroniche di iscrizione, che si concludevano quasi sempre con il messaggio: "Si è verificato un errore, riprova". È il terzo flop simile dopo quello del bonus Inps per gli autonomi e quello del bonus monopattini.

SERVIZI / PAGINA 5

Specchio d'Italia, una tredicesima per anziani fragili

Il Natale in tempo di Covid si annuncia difficile per molte famiglie, e per gli anziani in particolare. Da una costola della fondazione La Stampa - Specchio dei tempi è nata per questo la fondazione Specchio d'Italia, che ha lanciato un piano di aiuti che tocca anche la città di Genova. Il progetto è quello di aiutare anziani fragili di oltre 70 anni con la pensione minima, erogando una Tredicesima dell'Amicizia da 300 euro.

L'ARTICOLO / PAGINA 21

Il governo giallorosso si trova alle prese con lo snodo probabilmente più difficile della sua nascita. Continua lo scontro interno sul Recovery Plan, con i renziani che ribadiscono il no a una struttura indipendente per la gestione dei fondi europei. Probabilmente sarà un decreto a definire la struttura della cabina di regia. Intanto il governo fa i conti con il contagio; la ministra Lamorgese è positiva. Anche il voto sul Mes preoccupa. Ma la riforma potrebbe passare con voti dei senatori totiani.

SERVIZI / PAGINE 2-7

ROLLI



IL RETROSCENA

Mario De Fazio

Da Toti un messaggio sul futuro del centrodestra Ed è tensione con Salvini

Telefonata dai toni accesi tra Toti e Salvini sulla non belligeranza di Cambiamo!. Il governatore ligure non accetta di seguire la linea decisa a tavoli del centrodestra a cui non partecipa.

L'ARTICOLO / PAGINA 4



Il Genoa sfiora il colpo, 1-1 della Fiorentina al 98'

L'esterno del Genoa Pellegrini si fa strada tra due avversari (LaPresse) L'INVIATO ARRICHELLO ESCHIAPPAPIETRA / PAGINE 34 E 35

ECONOMIA

Porto di Genova, ok al salvataggio della Culmv

Alberto Ghiara

I camalli genovesi sono salvi. L'accordo raggiunto ieri nel Comitato di gestione del porto sul risanamento della Compagnia unica, valido fino al 2024, sostenuto sia dai terminalisti di Confindustria sia dal sindacato, disinnescava uno dei nodi più spinosi della portualità genovese degli ultimi anni, ossia l'instabilità finanziaria del pool di manodopera portuale. «I contenuti sono all'avanguardia dal punto di vista del lavoro portuale», commenta Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona. Al contributo di 870 mila euro dei terminalisti fa da contraltare un meccanismo di controlli perché i conti non vadano fuori controllo.

L'ARTICOLO / PAGINA 12

Su fisco e spiagge è ancora possibile mediare con l'Ue

GIUSEPPE GIACOMINI

La fiscalità per le Autorità portuali e le concessioni delle spiagge sono due problemi vecchi che arrivano al pettine. Cominciamo dal primo. La querelle relativa al regime fiscale delle Autorità portuali è strettamente legata al sensibilissimo tema della concorrenza e degli aiuti di Stato, la cui base giuridica è costituita dagli articoli 107 e seguenti del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea. In parole semplici, gli Stati membri, in via generale, non possono elargire aiuti diretti né indiretti (anche attraverso agevolazioni fiscali) alle imprese nazionali, favorendone talune e falsando o minacciando di falsare la concorrenza sul mercato interno Ue.

L'ARTICOLO / PAGINA 11

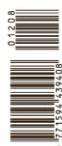
BUONGIORNO

Aspettando la rivoluzione

MATTIA FELTRI

Ieri, quando ho sentito il premier Conte parlare di rivoluzione digitale, ho pensato a quante altre rivoluzioni abbia intrapreso, con sprezzo del pericolo e della storia: la rivoluzione del nuovo umanesimo, la rivoluzione industriale, la rivoluzione culturale, la rivoluzione del fisco. Rivoluzione ormai è una parola come dimettilti o vergogna, passa inosservata perché non vuole dire più niente. Salvini ha proclamato la rivoluzione liberale, la rivoluzione fiscale (pure lui), del buonsenso, del sorriso, dell'immigrazione e dell'autonomia. Beppe Grillo ne ha promosse e perdute più di Aureliano Buendia. Potrei andare avanti per ore, ci sono rivoluzioni berlusconiane, occhettiane, dipietresche, ma non posso trattenermi dal ricordare la mia preferita, roba di 15 anni fa: un accordo fra Udc e

Udeur che fu chiamato rivoluzione da Mastella. Che ci volete fare? Anche le rivoluzioni più serie sono fondatrici di una rinnovata stabilità, di cui fu formidabile testimone un compagno di prigionia di Solženicyn, Antolij Il'ic Fastenka, finito al gulag al tempo degli zar perché bolscevico e rimasto al gulag al tempo dei soviet perché non abbastanza bolscevico. Una volta si diceva che le rivoluzioni diventano conservatrici appena si compiono, ora possiamo dire che lo diventano appena si annunciano. Giusto così, sempre meglio una rivoluzione versando vino che versando sangue. E infatti, fra tanti rivoluzionari da cui ci lasciamo incantare come pecore, un giorno ne arriverà uno col suo programma rivoluzionario, ossia nessuna rivoluzione. Stai a vedere che è la volta che cambia qualcosa. —



APERTI TUTTI I GIORNI DALLE 8 ALLE 20 CON ORARIO CONTINUATO ANCHE LA DOMENICA

CONSEGNE A DOMICILIO IN TUTTA LA CITTA' DAL LUNEDÌ AL SABATO

Farmacia San Giacomo Sas
Via N. Billo, 51A/R
16129 Genova (GE) - Tel. 010 550894

Benucci
Gruppo immobiliare
Compravendite
Leasings - Perizie
Via Pisacane, 98r
16129 Genova
Tel. 010 581967

Benucci
Gruppo Agenzie
dal 1969

Pratiche Automobilistiche
Nautiche - Amministrative
Assicurazioni tutti i rami

FILIALE: GE-Centro
FILIALE: GE-Sampierdarena
FILIALE: GE-Campi





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Domani con il Sole
Dal superbonus alle teleassemblee: guida facile 2021 per il condominio



— € 0,50 più il prezzo del quotidiano

Agevolazioni
Progetti e lavori per il 110%: le verifiche in quattro passaggi

Luca Rollino
— Servizio a pag. 29

WWW.GRUPPONSA.IT

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

nsa
FINANZIAMENTO MANAGEMENT

FTSE MIB 22107,18 -0,32% | SPREAD BUND 10Y 116,10 +2,90 | €/S 1,2128 -0,25% | ORO FIXING 1859,95 +0,92% | Indici&Numeri → PAGINE 38-41

Recovery plan da 196 miliardi ma è rinvio

CONSIGLIO DEI MINISTRI

Dopo una giornata di riunioni a singhiozzo oggi un nuovo round

Scontro aperto con Iv sul sei supercommissari. L'ipotesi di un decreto legge

Edizione chiusa in redazione alle 22.45 — Servizio a pagine 2-3

Un piano di ripresa e resilienza da 196 miliardi, di cui 123 destinati alla transizione verde e digitale. Delle 125 pagine della bozza approntata ieri al Consiglio dei ministri, andato avanti a singhiozzo, si è in realtà parlato poco: la maggior parte del tempo è stata assorbita dalla governance per la gestione del Recovery Plan. Le istituzioni e i veti, in particolare dei renziani, hanno fatto aggiornare a oggi il Cdm, almeno per licenziare il resto del Recovery Plan da trasmettere alle Camere a Bruxelles. — Servizio a pagine 2-3

LE NOVITÀ DEL PROGETTO

1

DIGITALE E COMPETITIVITÀ
Pronti 49 miliardi per industria 4.0, export e 5G

Carmine Fotina — a pag. 2

2

RIFIABILITAZIONE EDIFICI
Spinta bipartisan per il Superbonus fino a 40 miliardi

— Servizio a pagina 2

3

INFRASTRUTTURE
Con 23 miliardi si accelera e viene finita l'Alta velocità

Giorgio Santilli — a pag. 2

4

FISCO
Prelievo ridotto per i redditi tra 40 e 60mila euro

— Servizio a pagina 3

Rimborsi Iva veloci: l'Agenzia punta ai pagamenti entro 79 giorni

CONVENZIONE CON IL MEF

Dal contrasto all'evasione 7,1 miliardi entro fine anno ma dal 2021 si risale a 14,1

Effetto pandemia sui risultati (attesi) delle Entrate, complesso lo stop alla notifica degli accertamenti e alla sospensione dell'attività di riscossione. Anche la convenzione tra il ministero dell'Economia e l'Agenzia ha dovuto prendere atto, rivedendo gli indicatori: oltre al dato sul recupero da contrasto all'evasione, che per il 2020 viene abbassato a poco più di 7 miliardi per poi tornare a 14,1 miliardi l'anno venturo, l'attenzione si sposta sulla promozione della compliance sembra sempre più cruciale. Tra gli obiettivi spicca il miglioramento dei risultati in termini di liquidazione dei rimborsi. Soprattutto sul fronte dell'Iva, il target è di risultati 178% dei rimborsi ordinari lavorati rispetto al magazzino nel 2020 e nel 2021 e di raggiungere, invece, il 95% per quelli prioritari, come ad esempio quelli da split payment o reverse charge. Performance destinate a riflettersi sui tempi di liquidazione: mentre il 2019 si era chiuso con 90 giorni di attesa in media, per il 2020 il target è di 79 giorni, e per il 2021-2022 è di 76 giorni. Un risultato importante per le imprese, in una fase come quella attuale. **Mobili e Parente** — a pag. 5

EMERGENZA SANITARIA

STATO E REGIONI

Scontro sull'Abruzzo, il Sud prepara le misure anti esodo

Marzo Bartoloni — a pag. 7

LA SCADENZA DEL 16 DICEMBRE

Esenzione per il saldo Imu anche alle nuove zone rosse

Luigi Lovecchio — a pag. 26

IL RIASSETTO DELLA MODA E DEL LUSSO



Innovazione. La collezione di ispirazioni haute couture di Richard Quinn per Moncler, parte di Genius, progetto che ha rivoluzionato l'offerta del brand di Ruffini

Moncler compra Stone Island: mossa da 1,1 miliardi di euro

Moncler acquista la modenese Sportswear Company, che deduce il marchio Stone Island. La società guidata da Bruno Ruffini ha messo sul piatto 1,1 miliardi di euro, pari al valore dei 500m di capitale di Stone Island. **D'Ascenzo e Crivelli**, con un'analisi di **Alessandro Graziani** — a pag. 19

Fincantieri-Stx, ultima chiamata

GRANDI NAVI

L'accordo del 2017 scadrà a fine anno: senza rinnovo stop all'integrazione

La proposta fusione tra Fincantieri e Chantiers de l'Atlantique (Stx) è stata notificata alla Commissione europea nel settembre 2017. Da allora, la partita è pressoché ferma; anzi la fusione è in bilico per un incredibile corso di circostanze e di responsabilità. Il presidente di Fincantieri, Giampiero Massolo, avverte: «L'intesa con i francesi scade il 31 dicembre e ci aspettiamo che la Commissione europea prenda una decisione per allora. In caso contrario, dovremo decidere se Chantiers sia ancora un buon affare». La portavoce della Commissione Europea che Bruxelles ha sospeso il procedimento antitrust a marzo in attesa di informazioni richieste alle parti, mai arrivate. **Beda Romano** — a pag. 17

100 milioni

Alimentare
Parmacotto esce dal concordato in anticipo

I ricavi del gruppo (+100% in 5 anni) nel 2020 saliranno oltre quota 100 milioni

Micaela Cappellini — a pag. 12

PANORAMA

BREXIT

Johnson incontrerà von der Leyen per sbloccare il negoziato

Dopo un nuovo nulla di fatto, Bruxelles e Londra si impegnano ulteriormente per un accordo su un trattato di partenariato che regolerà i rapporti post-Brexit tra Ue e Regno Unito. A breve un incontro tra due leader von der Leyen e Johnson. Intanto il governo inglese ha aperto al ritiro del controverso progetto di legge che minaccia l'intesa di divorzio. — pagina 2

IL FONDO SALVA STATI

Mes, domani voto sul filo Iv si sfilà dalla risoluzione

Italia Viva soffre sul fuoco che avvolge il governo Conte per la riforma del Mes. Mentre si tratta febbrilmente in casa M5S per far rientrare nei ranghi il maggior numero di dissidenti in vista del voto di domani, i renziani tirano la corda, pur assicurando il finale per domani. Pd e M5S: vogliono un ministero. — pagina 4

L'INTERESSE NAZIONALE

LA RIFORMA DEL MES NON È PERFETTA, MA SERVE ALL'ITALIA

di **Luca Codignola** e **Giampaolo Galli** — a pag. 23

SIDERURGIA

Ex Iliwa, sale lo scontro sull'area a caldo dell'acciaio

Nella settimana in cui si attende l'ingresso di Invitalia nell'ex Iliwa, a Taranto rischia di crearsi uno strappo sull'area a caldo, «motore» dello stabilimento. Nel piano di Invitalia e ArcelorMittal viene mantenuta a rivista; Regione e Comune puntano invece su un forte ridimensionamento addizionale sulla chiusura. — a pagina 10

WALL STREET

Airbnb e DoorDash: due Ipo valgono 6 miliardi di dollari

Airbnb e DoorDash sbarcano a Wall Street. La coppia vuole legittimare valutazioni di Borsa da quasi 80 miliardi di dollari, rastrellando nell'operazione e oltre sei miliardi. Con 3,1 miliardi ciascuna, i due Ipo saranno tra i primi cinque da gennaio. Nei prossimi giorni sei matricole in arrivo sul listino Usa. — a pag. 8

ABC RENT.it

NOLEGGIO E VENDITA AUTO PER FAR CRESCERE IL TUO BUSINESS

SESTO S.G.

CERNUSCO S.N.

LA PRIMA DEL COVID

Scala: lampi di bellezza, tempi tv e tanta nostalgia

di **Carla Moreni**

Si inizia con un gesto inaspettato, un po' costruito, anche con un fondo di verità: una donna delle pulizie, maglietta firmata Teatro alla Scala e spazzolone, nel silenzio buio della sala vuota declama "Fratelli d'Italia". Siamo agli estremi più radicali di un solito 7 dicembre, col pubblico fitto, le autorità, noi tutti in piedi, mani sul cuore, a cantare insieme. — Continua a pagina 23



A riveder le stelle. Il direttore musicale della Scala Riccardo Chailly

.salute

SANITÀ E FRONTIERE DELLA MEDICINA

Cosa ci dirà la fase quattro sui vaccini anti Covid

Agnese Codignola — a pag. 36

Rapporti

AEROSPAZIO, LA PARTITA PER CONTROLLARE LA TERRA

— alla pagina 31-34





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Martedì 8 dicembre 2020
Anno LXXVI - Numero 339 - € 1,20
Immacolata Concezione della Beata Vergine Maria

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

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

NON UN'IDEA PER GIUSTIFICARE I FONDI EUROPEI

RECOVERY GIUSEPPI

Per ottenere i miliardi promessi (ma ancora congelati) dalla Ue Conte sforna un piano ridicolo

In 125 pagine di slogan e parole non c'è un solo progetto reale o ipotesi di impiego delle risorse

Ci si riempie solo la bocca di «green», «digital», «gender» ma per fortuna tutto è rinviato

DI FRANCO BECHIS

Il primo scontro è stato evitato. Ieri il consiglio dei ministri che aveva al centro il piano italiano per ottenere i fondi europei che al momento non ci sono e che serve quindi ad annullare quell'esercito di consulenti (300) che piace tanto a Giuseppe Conte si è chiuso poco dopo la sua apertura. (...)

Segue a pagina 3

Il Tempo di Osho

Il Tempo svela alla Lamorgese che ha il Covid



"Notizie dei tamponi nostri?"

"Ho scritto a Bechis ma ancora nun l'ha letto"

Martini a pagina 3

Il rapporto Oms insabbiato

Altre prove: Italia senza piano A mani nude contro il Covid

DI FRANCESCO STORACE

Inutile ogni fuga. Sul piano italiano contro la pandemia emergono menzogne clamorose, contraddizioni evidenti, coperture inaccettabili. E minacce. Contro il Covid siamo andati a mani nude. Tra Oms e Italia si è giocata una partita spregiudicata mentre oltre sessantamila persone crepavano sotto i colpi del Covid. (...)

Segue a pagina 6

La riforma del Mes domani in Senato

Rientra la fronda grillina Renzi e il Pd: i numeri ci sono

Pietrafitta a pagina 10

Qualificazioni al Mondiale 2022

Italia con Svizzera Bulgaria, Lituania e Irlanda del Nord



Pieretti a pagina 29

Nel Lazio mancano le dosi anti-influenzali: i nonni aspettano, per i nipoti a rischio il richiamo

Allarme dei pediatri sul vaccino spray

Negozi in crisi nella Capitale

Si accende l'albero ma non lo shopping

Verucci a pagina 17

... Tutti vaccinati a metà nel Lazio: sia i piccoli che gli anziani sono in attesa dell'antinfluenzale. Molti nonni aspettano l'appuntamento dal medico, per i nipoti, invece, si rischia di bloccare il richiamo vaccinale. I pediatri protestano: il vaccino tetravalente in forma di spray nasale non va bene.

Sbraga a pagina 15

Lo scandalo a luci rosse

L'audio «hot» dei vigili in una chat di gruppo

Ossino a pagina 19

la S TORACIATA

Se vuoi abbracciare tua nonna che sta a Frascati devi andare in Tunisia e poi tornare indietro

L'ansia ingigantisce le tue preoccupazioni?

CATTIVO UMORE
SONNO DISTURBATO
PENSIERI COSTANTI

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA

80 mg capsule mallei alla nicotina di estrazione

DE CAPRALI S.p.A.

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

Più spazio alla vita.

Chiedi consiglio al tuo farmacista

buona tv a tutti

di Maurizio Costanzo

Mi stupisco ma non mi dispiaccio, nel vedere gli ascolti che settimanalmente ottengono «Linea Verde Life», il sabato su Rai Uno, condotta da Marcello Masi e Daniela Ferolla e la domenica, sempre su Rai Uno, «Linea Verde» condotto da Ingrid Muccitelli e Beppe Convertini. Sono tre ore di programma che in media viaggiano vicino ai 2 milioni di ascolto, il che significa che il pubblico ama conoscere nuove località o rivedere luoghi che già conosce e, principalmente, si avvantaggia nell'apprendere di prodotti casarecci e non, che nascono proprio dalle terre settimanalmente visitate. (...)

Segue a pagina 27



Martedì 8 Dicembre 2020
Nuova serie - Anno 30 - Numero 289 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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



IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

Cessione crediti da Superbonus, piattaforma rafforzata

Bartelli a pag. 39

**La giustizia è una palla al piede per chi vuole investire in Italia
Ma nessun partito intende metter mano alla riforma del sistema**

Domenico Cacopardo a pagina 4

www.italiaoggi.it

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

Speciale Natale 2020

UN ANNO DI ABBONAMENTO DIGITALE
A ITALIA OGGI A SOLI 199
E IN REGALO THE WALL STREET JOURNAL
LIBRI 13 MESI E NE PAGHI SOLO 5!

BelleOss I PRIMI 7 MESI GRATIS

SECONDO TUTTE LE OPPORTUNITÀ SU CLASSABONAMENTI.COM/NATALE

VIDEOSORVEGLIANZA

Liberi di decidere il termine di conservazione delle immagini

Ciccio Mezzano-Manzelli a pag. 27

Il cashback inciampa nell'app

Debutto rovinoso per il programma sui rimborsi del 10% sugli acquisti effettuati da oggi. L'applicazione IO va in tilt. Palazzo Chigi: colpa delle troppe richieste

Cashback in tilt sull'App IO. Debutto con intoppo per l'Extra cashback di Natale, il programma di rimborsi del 10% su almeno dieci acquisti effettuati a partire da oggi al 31 dicembre: l'App IO non funziona, o meglio, non consente di ultimare la procedura di registrazione delle carte di credito, debito e bancomat attraverso l'inserimento dell'iban. Per Palazzo Chigi è colpa della gigantesca mole di richieste.

Del Pup a pag. 26

SU WWW.ITALIAOGLIT

Videosorveglianza - Le faq del Garante privacy

Imu - Le faq delle Finanze sulla cancellazione delle rate

Scuola - La circolare dell'Interno sui trasporti

Ristori - Scadenze fiscali, la guida Aide

Elezioni Calabria, incognita astensionismo Lite Lega-FL. Il nodo dell'alleanza Pd-M5s



La Calabria è chiamata al voto per le regionali, ma il rischio dell'astensionismo è alto: un anno fa andò alle urne solo il 44,3% dei calabresi. Un ritorno al voto potrebbe spargere le carte. Il centrosinistra, il 14 febbraio, vorrebbe riprendersi la Calabria, ma l'impresa non è semplice: alle passate regionali, Filippo Callipo, candidato del centrosinistra, si fermò al 30,1%. Un netto capovolgimento in favore del centrodestra che però potrebbe non ripetersi a febbraio, se, sulle candidature, non si raggiunge un accordo. Forza Italia infatti vuole portare il vice capogruppo alla Camera Roberto Occhiuto, sul quale però c'è il veto della Lega.

Falentini a pag. 6

DIRITTO & ROVESCIO

La politica, da che mondo è mondo, vive di slogan costruiti su parole divisive, che consentono di far schiarire gli elettori, da una parte e dall'altra: guelfi e ghibellini, laici e romanisti, milanesi e interisti. Lo schiama a questo. La divisione può avvenire (se chi la auspica è fortunato) anche su parole che non significano nulla. Prendiamo i sovranisti. Nessuno sa definirli con certezza ma gli ormai si accordano lo stesso. È sovranista un capo politico che si batte per l'interesse del suo paese? L'ipotesi di sovranista quindi è colui che non si interessa dell'utile del suo paese. Beh, allora, chi non è sovranista è un alleaceo. Infatti sono sovranisti non solo Salvini e Orbán ma anche, anzi molto più, la Merkel, Macron, Trump e, appena potrà parlare da presidente, Lin, anche Biden. La differenza fra Macron e Salvini (o Merkel), a proposito del sovranismo è che Macron (o Merkel) hanno i mezzi per far prevalere l'interesse del loro paese mentre Salvini non li ha. Tutto qui.

SHERA MEDICAL CENTER

Un team di 19 medici israeliani in aiuto del Piemonte

Costa a pag. 10

Eni vuole trasformare il moto ondoso in energia elettrica

Silvia è sempre attenta a non sprecare acqua

Eni + Silvia è meglio di Eni.

INSIEME ABBIAMO UN'ALTRA ENERGIA

LA NAZIONE

MARTEDÌ 8 dicembre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Le figlie alla finestra dell'ospedale di Arezzo con i cartelli d'amore

«Forza mamma ci manchi» E lei reagisce al Covid

Mannino e Pierini a pagina 6



ristora
INSTANT DRINKS

L'Europa si vaccina, l'Italia arranca

La Gran Bretagna parte oggi, Francia e Germania ai primi dell'anno. Bassetti: «Noi solo a fine gennaio, bisogna accelerare»
Guida a divieti di Natale: domande e risposte. Maggioranza spaccata sul recovery. Nel piano di Conte c'è anche il taglio dell'Irpef

Servizi
da p. 3 a p. 9

I virologi del «sarà terribile»

Pessimisti, disfattisti o menagramo?

Alessandro Milan

Bisognerebbe ripartire dai cari vecchi proverbi. Come quello che invita a guardare il bicchiere mezzo pieno. Spieghiamolo a quei virologi che con faccia seria e voce grave compaiono ogni giorno in tv per ammonirci che il peggio deve ancora venire. Già i tempi sono grami, con molte vittime e milioni di italiani che si chiedono se l'anno prossimo riusciranno a conservare la salute e il lavoro. In questo quadro a tinte fosche, ci mancava il pessimismo distillato goccia dopo goccia. Tu sei lì a scervellarti per capire dall'ultimo dpcm chi invitare a pranzo a Natale e compare Crisanti ad ammonirti: «Il peggio avverrà dopo le feste, con questi numeri non potremo riprendere una vita normale».

Continua a pagina 2

LA STAGIONE DELLA SCALA APRE SENZA PUBBLICO E TITOLO D'OPERA
SHOW IN MONDOVISIONE CON STAR DELLA LIRICA E VIDEOPROIEZIONI

LA PRIMA VOLTA

Giudici e Palma alle p. 28 e 29



DALLE CITTÀ

Firenze

Cantiere tramvia Addio posti auto Protestano i residenti

Brogioni in Cronaca

Firenze

Didattica a distanza Gli universitari aiutano i più piccoli

Fichera in Cronaca

Firenze

Botteghe on line Una piattaforma per le vendite

Conte in Cronaca



Oggi la via nei negozi, 6mila richieste al secondo

Scatenati per il cashback Il sito va subito in tilt

Perego a pagina 11



La mossa del menestrello spiazza i fan

Dylan vende i diritti E incassa 300 milioni

Di Clemente a pagina 13

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

Dalla ricerca scientifica nasce

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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (OTC), che può essere consegnato solo dal farmacista, facoltà di un farmaco. Si è sentiti peggio dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico o un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 09/09/2020.



la Repubblica



Fondatore *Eugenio Scalfari*



Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 45 - N° 290

Martedì 8 dicembre 2020

Oggi con *RMotore*

In Italia € 1,50

Ricostruzione, ecco il piano ma è scontro Conte-Renzi

I progetti per i fondi Ue: 74 miliardi per l'ambiente, 48 per la digitalizzazione, 27 per le infrastrutture Italia Viva contesta la cabina di regia voluta dal premier e i superpoteri dei manager che la guideranno

Virus, Lamorgese positiva. Isolati Di Maio e Bonafede

Ecco il piano dell'Italia per utilizzare i fondi europei per la ricostruzione dopo la crisi causata dalla pandemia di Covid 19: 74 miliardi per l'ambiente, 48 per la digitalizzazione, 27 per le infrastrutture. Ma non c'è accordo nella maggioranza. Il leader di Italia Viva Matteo Renzi contesta il premier Giuseppe Conte su cabina di regia e poteri dei manager. Il ministro dell'Interno Luciana Lamorgese è positiva al Covid: i ministri Alfonso Bonafede e Luigi Di Maio in isolamento.

I servizi **da pagina 2 a pagina 11**

Il punto

Più che stabilità sembra paralisi

di **Stefano Folli**

Il governo Conte imbarca acqua come una nave piegata su un fianco, tuttavia continua a navigare con fatica. La scena appare paradossale. Da un lato, si suppone che domani l'esecutivo supererà la prova sul Mes.

• a pagina 35

L'analisi

Mes, gli errori di chi dice no

di **Boeri e Perotti**

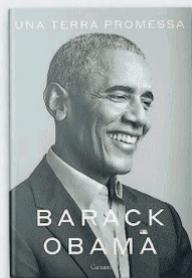
Nessuno obbliga un paese ad accettare i prestiti del Mes, il fondo Salva-Stati: ma è un'opzione in più, perché rinunciare ai priori? Già questo dimostra che l'opposizione alla riforma del Mes è strumentale.

• a pagina 35

La partita dei sindaci

Sala si ricandida: "Milano ripartirà" Torino e Roma, sinistra senza nomi

di **Alessia Gallione e Conchita Sammino** • a pagina 15



AL VERTICE DELLE CLASSIFICHE DI TUTTO IL MONDO

«Barack Obama è uno scrittore eccellente.» Chimamanda Ngozi Adichie - *The New York Times*

Garzanti

LEGGERE PUÒ CREARE INDIPENDENZA

Intervista al presidente di Tesla



TODD ANDERSON/NYT

Musk: "Vendo i miei tesori per creare una città su Marte"

«Non avrò proprietà di grande valore oltre alle azioni della società. Quando il lavoro è intenso, preferisco dormire in fabbrica o in ufficio». Così Elon Musk, presidente di Tesla, nell'intervista. «Ci vorranno enormi risorse per costruire una città su Marte. Voglio essere in grado di contribuire il più possibile».

di **Mathias Döpfner** • a pagina 21

Patto tra i produttori

Le sette sorelle dell'idrogeno

di **Luca Pagni** • a pagina 28

Come cambia la Rete

I tre mondi di Internet

di **Moisés Naím** • a pagina 34

Cultura

Il silenzio del risveglio e il fiore della vecchiaia

di **Eugenio Scalfari**

Mi sveglio sempre più presto la mattina. Si dice che ai vecchi accada così. I tessuti cominciano a disseccarsi, le linfe e gli umori si impoveriscono e il sonno diventa leggero, aereo, quasi un dormiveglia e un respiro appena più regolare e arreso». Così scrivevo nel mio libro *Incontro con Io* del 1994 contenuto nel Meridiano Mondadori. Oggi ripenso a quelle parole più che mai attuali in questo momento della mia e delle nostre vite. Così continuo. «Il risveglio dei giovani è pigro, lentissimo e pesante».

• a pagina 37

Serata storica

Quella musica nella Scala vuota che ha commosso un Paese ferito



di **Leonetta Bentivoglio**

Show ad ali spiegate ieri alla Scala, per il primo Sant' Ambrogio solo televisivo. Festa mediatica, tecnologica, interdisciplinare, sontuosa e strategica. Coristi a scacchiera nei palchi, orchestra in platea, cantanti di spalle al maestro. Festa struggente per il freddo umano: nessun applauso né fischio, nessun insulto dal loggione, nessun folclore di vip nel foyer. Tuttavia è successo. Malgrado i teatri chiusi, i lombardi in lutto, Sant' Ambrogio c'è stato.

• alle pagine 40 e 41 con articoli di **Dipollina Foletto e Zonca**

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/4982293 - Sped. Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

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

con Le Opere di Italo Calvino € 11,40

NZ



India Lo sciopero dei contadini 250 milioni in marcia verso Delhi **Menapace** Addio alla pacifista testimone della Resistenza **Calcio** Stasera la sfida Ronaldo-Messi Mondiali 2022, l'Italia pesca la Svizzera

CARLO PIZZATI - PP. 20-21 | GIANNI RIOTTA - P. 18 | BARILLA, BUCCIERI E ODDENINO - PP. 34-37

MD **LA STAMPA** **MD**

MARTEDÌ 8 DICEMBRE 2020

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € • IL ANNO 154 • IL N. 337 • IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) • IL SPELIZIONE ABB. POSTALE • D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) • ART. 1 COMMA 1, DCB - TO • www.lastampa.it **GNN**

L'INTERVISTA
MORAWIECKI SPIEGA IL VETO DI VARSAVIA

Il premier polacco "Perché dico di no allo stato di diritto"

ALBERTO SIMONI



Mateusz Morawiecki

In un'intervista a La Stampa, Mateusz Morawiecki, premier polacco, spiega perché Varsavia ha imposto il veto al budget Ue, bloccando anche l'erogazione dei fondi per far fronte alla pandemia. - P. 9

LA STORIA
NUOVO STOP DELL'EGITTO ALLA SCARICERAZIONE

La ragnatela che tiene Zaki in cella al Cairo

FRANCESCA PACI



Patrick Zaki, in prigione da 10 mesi

Nelle ore in cui dal Cairo giunge la notizia dell'ennesima proroga della custodia cautelare per Patrick Zaki, il presidente egiziano Al Sisi è a Parigi per incontrare Emmanuel Macron. - P. 18 TORTELLO - P. 18

IL PIANO DA 200 MILIARDI, SOLO 25 ALLA SANITÀ. PALAZZO CHIGI TRATTA CON RENZI SULLA TASK FORCE

Recovery e Mes, è stallo governo chiuso per Covid

Lamorgese positiva al Consiglio dei ministri, Di Maio e Bonafede in quarantena

Alta tensione nel governo: nelle prossime ore un nuovo Cdm dovrà approvare il piano Italia da 200 miliardi (solo 25 alla sanità) per il Recovery Fund. Ma nella maggioranza lo scontro è duro anche sul Mes. Ad aggravare la già delicata situazione ci si mette il Covid: Lamorgese è positiva. Di Maio e Bonafede in quarantena. - PP. 2-13

L'ANALISI
IL TOTEUM DI UN ESECUTIVO CHE NON PUÒ CADERE

CONTE DEBOLE E INAMOVIBILE

FEDERICO GEREMICCA

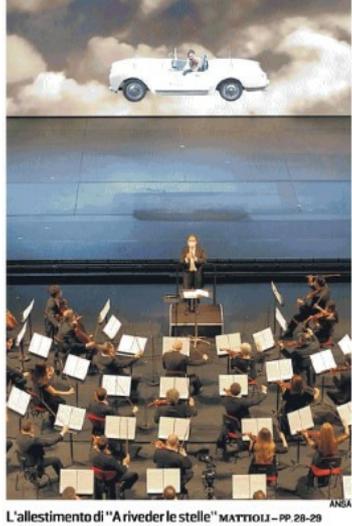
In una situazione di normalità - evento raro in Italia - una giornata come quella di ieri sarebbe stata di facile lettura: l'avremmo definita il preludio allo show down parlamentare di domani, destinato a concludersi con un'inevitabile crisi di governo.

CONTINUA A PAGINA 27

MILANO E LA RINASCITA ITALIANA

Scala, la prima a porte chiuse e la voglia di riveder le stelle

Ambrogino d'oro ai Ferragnez "La loro fama contro il virus"



IL CASO
RITARDI E DISAGI ALL'ESORDIO DELLA APP

ALBA DEL CASHBACK ED È SUBITO SERA

GIANLUCA NICOLETTI

Mi sono lasciato prendere anch'io dall'euforia di scaricare l'app "Io Pago Pa". Erano le 19.00 di ieri, mi avevano già preceduto ben 6.753.000 italiani. Ho pregestato quindi la gioia di poter partecipare a una così popolata orgia di tripudio. Purtroppo dopo due anni di sperimentazione ancora è disponibile solo la versione "Beta".

CONTINUA A PAGINA 27 BUCCIERI P. 24

LA POLEMICA
LA SENTENZA DEL GIUDICE TEDESCO

L'IDEALE TRADITO DI FALCONE

GIUSEPPE PIGNATONE

In questi giorni la stampa italiana ha dato notizia (La Lica su questo giornale) in termini giustamente critici della decisione di un giudice tedesco secondo cui l'immagine di Giovanni Falcone e Paolo Borsellino «non merita tutela a causa del passare del tempo e delle sbiadimento della memoria del defunto».

CONTINUA A PAGINA 17

IL PERSONAGGIO
L'AD SI RITIRA PER LA CARRIERA DELLA MOGLIE

QUEL PASSO DILATO DI MISTER ZALANDO

FRANCESCA SPORZA

Eda questa mattina occhi puntati sulla signora Ritter, moglie di Rubin, l'amministratore delegato di Zalando, il colosso del commercio elettronico, che con un comunicato che ha fatto il giro del mondo ha annunciato che lascerà il suo posto per dedicarsi alla famiglia e dar modo anche a lei di fare carriera.

CONTINUA A PAGINA 27 DE STEFANI P. 26

PALZOLA

Gorgonzola dolce e cremosa

Spaccinoso

palzola.it

BUONGIORNO

Aspettando la rivoluzione **MATTIA FELTRI**

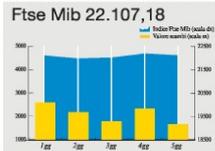
Udeur che fu chiamato rivoluzione da Mastella. Che volete fare? Anche le rivoluzioni più serie sono fondate da un rinnovata stabilità, di cui fu formidabile testimone un compagno di prigionia di Solženitsyn, Antolij Il'ic Fastenko, finito al gulag al tempo degli zar perché bolscevico e rimasto al gulag al tempo dei soviet perché non abbastanza bolscevico. Una volta si diceva che le rivoluzioni diventano conservatrici appena si compiono, ora possiamo dire che lo diventano appena si annunciano. Giusto così, sempre meglio una rivoluzione versando vino che versando sangue. È infatti, fra tanti rivoluzionari da cui ci lasciamo incantare come pecore, un giorno ne arriverà uno col suo programma rivoluzionario, ossia nessuna rivoluzione. Stai a vedere che è la volta che cambia qualcosa. —

www.prosciuttocrudodicuneo.it

CRUDO DI CUNEO

D.O.P.





BORSA -0,32% 1€ = \$1,2128

BORSA ESTERE	Euro-Starline	0,9122	▲
Dow Jones	30.058	▲	
Nasdaq	12.608	▲	
S&P 500	3.666	▼	
Tolary	26.647	▼	
Frankforta	13.871	▲	
Zurigo	10.378	▲	
Londra	6.558	▲	
Parigi	6.573	▲	
VALUTE	Euro-Bund	177,86	▲
Euro-Dollaro	1,2128	▼	
	Flas Mib	22.107	▼
	Euro-Starline	0,9122	▲
	Euro-Yen	126,30	▼
	Euro-Fr.Sv.	1,0802	▼
	Euro-Yuan	7,8310	▼
RENDIMENTI	Btp 10 Y	0,9276	▲
	Bund 10 Y	-0,7201	▼
FUTURE	Euro-Btp	191,11	▼
	Euro-Bund	177,86	▲

Cy4Gate mette la cyber intelligence al servizio dei manager

Dopo i casi Enel, Campari e Leonardo, sicurezza informatica cruciale per le imprese
Dati a disposizione delle scelte aziendali
Bertolino a pagina 13



Moncler rileva Stone Island con un deal da 1,15 miliardi

«Saremo leader di mercato», ha detto l'ad Remo Ruffini
Palazzi in MF Fashion e Follis a pag. 8
Anno XXXIII n. 242
Martedì 8 Dicembre 2020
€2,00 *Classeditori*

Speciale Natale 2020
UN ANNO DI ABBONAMENTO DIGITALE A MF / MILANO FINANZA A SOLI € 199
E IN REGALO THE WALL STREET JOURNAL
LEGGI 12 MESI E NE PAGHI SOLO 5!
1 PRIMI 7 MESI GRATIS
SCOPRI TUTTE LE OFFERTE SU CLASSABBONAMENTI.COM/NATALE

Con MF Magazine for Fashion n. 105 a €5,00 (€2,00 + €3,00) - Con MF Magazine for Living n. 104 a €5,00 (€2,00 + €3,00) - Con MF Fashion & Beauty del mese n. 99 a €5,00 (€2,00 + €3,00) - Con MF Magazine for Finance n. 105 a €5,00 (€2,00 + €3,00) - Con MF Magazine for Living n. 104 a €5,00 (€2,00 + €3,00) - Con MF Fashion & Beauty del mese n. 99 a €5,00 (€2,00 + €3,00) - Con MF Magazine for Finance n. 105 a €5,00 (€2,00 + €3,00)

SORPRESE LE RISORSE DAVVERO UTILIZZATE PER INVESTIMENTI SARANNO CIRCA 100 MLD DI EURO

Recovery, dimezzati i soldi

Novità nel **piano** su cui **litiga** il governo: risorse aggiuntive solo per metà dei **209 mld Conte** cerca di evitare sorprese al Senato sul **Mes. Tajani (Fi)** a MF, **riforma** rischiosa
Così l'unico **vero** sostegno resta la **Bce**, pronto nuovo **piano** di acquisti di titoli pubblici

BORSE FIACCHE, SUPER NASDAQ. IL CASHBACK SPOPOLA, PATUELLI (ABI): BENE COSÌ

RIPARTITALIA, NUOVA EDIZIONE
Il ministro Patuanelli illustra Transizione 4.0, piano shock per la ripresa

GIOVEDÌ 10
Airbnb verso collocamento da 42 miliardi al Nasdaq

GARA PER LE POLIZZE
Unicredit mette in vendita il portafoglio vita Offerte a gennaio

business international The Executive Network
Fintech District
FIERA MILANO MEDIA

MILAN FINTECH SUMMIT
10-11 DECEMBER 2020

THE NEW INTERNATIONAL EVENT DEDICATED TO THE FUTURE OF INNOVATION IN FINANCIAL SERVICES

JOIN US!
milanfintechsummit.com
in @milanfintechsummit @MilanSummit

CITY PARTNER
YESMILANO

STRATEGIC PARTNER
fabrick

PLATINUM PARTNER
Borsa Italiana
Sella

GOLD PARTNER
ORACLE
PayPal

SILVER PARTNER
CRF
IBM

EXHIBITION PARTNER
Canada
Plicks
WAVENURE

BRAND PARTNER
AURIGA
BorsadellaCredito
CREDDIMI
DEPOSIT SOLUTIONS
epic

UNDER THE PATRONAGE OF
AIFI
ASSOCOMABEDA
European Digital Finance Association
Banca Assicurazioni Finanze
ITALIAFINTECH

WITH THE PARTICIPATION OF
VC Hub Italia
ABI



Bollettino Avvisatore Marittimo

Primo Piano

Tasse ai porti, si cambia

Com'è successo a Olanda, Belgio, Francia e Spagna, anche l'Italia dovrà abolire l'esenzione ai tributi sul reddito delle autorità portuali. Un diktat nordeuropeo, secondo Assarmatori, Federagenti e Confrasperto

Bruxelles (P. Bo.). Poco più di un anno di tempo per riformare il sistema fiscale portuale italiano, altrimenti scatterà la procedura di infrazione. Lo ha deciso la Commissione europea al termine della seconda e ultima indagine sul regime fiscale portuale dell'Italia, confermando quello che la sua Dg Competition aveva stabilito ad aprile 2018, che il Paese dovrà abolire l'esenzione sul reddito delle Autorità di sistema portuale e far pagare sostanzialmente le tasse allo Stato. L'annuncio della Commissione fissa una scadenza: questo nuovo regime fiscale dovrà essere operativo a partire dal primo gennaio del 2022 e cambierà inesorabilmente i connotati dell'erario portuale italiano. La ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, ha commentato in una nota di essere impegnata col dicastero «a risolvere il tema della tassazione senza penalizzare il sistema della portualità italiana e chiedendo tutta la flessibilità necessaria per valorizzare al massimo le attività con una valenza pubblica svolte dai porti. A breve arriveremo a una proposta da formalizzare alle autorità europee in accordo con tutti gli attori del settore. Abbiamo già stanziato importanti finanziamenti per sostenere i porti nella crisi causata dalla pandemia e una quota rilevante di risorse del Recovery Fund segue in ultima pagina



Tasse ai porti

verrà destinata al sistema portuale per far compiere un salto di qualità, nella direzione della competitività e dell'ammodernamento infrastrutturale». Il confronto tra Italia e Bruxelles in materia va avanti da oltre due anni. Le tasse che l'Ue chiede all'Italia sono principalmente quelle ricavate dai porti nella riscossione dei canoni demaniali. Sembra una richiesta strana, visto che le autorità portuali di questo Paese sono enti pubblici non economici. «per preservare la concorrenza -spiega la commissaria Ue alla Concorrenza, Margrethe Vestager- la Commissione deve garantire che, se le autorità portuali generano profitti da attività economiche, siano tassate allo stesso modo delle altre società. La decisione odierna per l'Italia, come in precedenza per Paesi Bassi, Belgio e Francia, chiarisce che esenzioni ingiustificate dall'imposta sulle società per i porti distorcono la parità campo e concorrenza leale. Devono essere rimosse». Secondo Federagenti e Federlogistica-Confraspporto la richiesta di adeguamento è un «diktat» fatto con «gli occhiali nordeuropei». La preoccupazione principale è che si crei una doppia contabilità per le Autorità di sistema portuale che ne aumenterà il carico di lavoro e, inevitabilmente, la burocrazia, già ad alti livelli. «Si tratta -commenta Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti e neo vicepresidente di Confraspporto- di un intervento che temevamo e su cui avevamo già espresso il timore che l'Unione potesse usare occhiali nordeuropei per leggere il sistema portuale italiano. Ora è indispensabile che il governo chiarisca e perimetri in maniera accurata quali sono le attività gestite dalle AdSP che dovranno essere qualificate come imponibili indicando i ricavi ed i costi da prendere in considerazione».



Bollettino Avvisatore Marittimo

Primo Piano

Cgil, Cisl, e Ultrasporti pronte a impugnare decisione alla Corte Ue

Roma. L'attuale assetto portuale in Italia va salvaguardato e, se necessario, si dovrebbe ricorrere alla Corte di giustizia europea per difendere un sistema «sano e trasparente». Lo scrivono Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti in un comunicato congiunto, commentando la decisione della Commissione Ue di dare all'Italia un anno di tempo per trovare il modo di tassare le sue Autorità di sistema portuale, enti pubblici non economici. «La differenza tra le nostre **Adsp** e quella dei paesi sui quali è già intervenuta la Ue», spiegano i sindacati riferendosi ad altri Paesi che hanno dovuto fare negli ultimi anni dei correttivi al proprio sistema fiscale portuale (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 segue in ultima pagina



Il Secolo XIX

Primo Piano

SU PORTI E SPIAGGE C' E' MARGINE PER TRATTARE CON L'UE

La fiscalità per le Autorità portuali e le concessioni delle spiagge sono due problemi vecchi che arrivano al pettine. Cominciamo dal primo. La querelle relativa al regime fiscale delle Autorità portuali è strettamente legata al sensibilissimo tema della concorrenza e degli aiuti di Stato, la cui base giuridica è costituita dagli articoli 107 e seguenti del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea. In parole semplici, gli Stati membri, in via generale, non possono elargire aiuti diretti né indiretti (anche attraverso agevolazioni fiscali) alle imprese nazionali, favorendone talune e falsando o minacciando di falsare la concorrenza sul mercato interno Ue. La prima domanda da porsi è dunque se le Autorità portuali siano imprese secondo il diritto europeo o se vi siano regole speciali a loro destinate, essendo chiaro che ogni agevolazione fiscale, di per sé, può costituire un aiuto ed essendo anche chiaro che il mercato dei porti è un mercato di rilevanza europea, così come affermò per il porto di Genova la storica sentenza resa dalla Corte Ue il 10 dicembre 1991 nella causa Siderurgica Gabrielli-Merci Convenzionali sul monopolio del lavoro, allora riservato alle Compagnie portuali. Senza andare troppo indietro nel tempo, è bene ricordare la comunicazione della Commissione del 19 luglio 2016 in materia di aiuti di Stato, ove testualmente affermò che anche il finanziamento delle infrastrutture portuali è idoneo a incidere sulla concorrenza intra Ue, ma che tali investimenti rientrano nei «compiti svolti dallo Stato nell'esercizio dei suoi pubblici poteri» e che quindi tali investimenti «non sono soggetti al controllo in materia di aiuti di Stato» così come tutte le funzioni che non abbiano un carattere economico. Nel tempo questa linea non si è modificata, anzi. Le misure approvate dalla Commissione nel maggio 2017 a favore dei porti, ne sono ulteriore conferma. Anche la Corte di Giustizia Ue si è mossa su questa linea. A titolo di esempio richiamo la sentenza del 10 settembre 2014 nella causa Haralambidis, relativa al ruolo dei Presidenti della Autorità portuali, ove la Corte ha affermato che almeno una parte delle attività delle Autorità è caratterizzata dall'esercizio di pubblici poteri e non ha natura economica. A questo punto del ragionamento, occorre porsi la domanda centrale. La questione è se gli oneri concessori che vengono pagati quale corrispettivo della occupazione di aree del demanio marittimo/portuale, oneri che vengono riscossi dalle Autorità, costituiscano o meno il compenso di una attività di impresa. Francamente la cosa mi pare molto dubbia, considerato che le Autorità sono certamente espressione formale e sostanziale dello Stato e che, in tale veste, sono deputate al rilascio di dette concessioni secondo rigorosi criteri pubblicistici e sono quindi delegate a garantire il pagamento dei canoni dovuti e il corretto uso imprenditoriale delle aree da parte delle imprese concessionarie (che legittimamente le occupano e utilizzano) senza che l'Autorità renda alcun servizio commerciale accessorio né ai concessionari né ai terzi. Come la Commissione sostiene, certamente le Autorità sono tassabili se e quando agiscano «in a private capacity», ma non è altrettanto scontato che lo siano quando, invece, adempiono alla missione pubblicistica (anche penalmente protetta) di affidare le concessioni e vigilare su di esse, riscuotendo i canoni che garantiscono il rispetto del loro corretto uso da parte dell'impresa concessionaria cui, pena la revoca, è imposto il perseguimento di un interesse generale dell'economia portuale. Credo proprio ci sia ancora spazio per una ragionevole mediazione.



Il Secolo XIX

Primo Piano

Quanto al secondo punto, la Bolkestein è una direttiva Ue del 2006 che l'Italia ha costantemente eluso generando forte irritazione nelle Istituzioni europee. La Corte di Giustizia, con sentenza del 14/7/16, si è pronunciata sul tema censurando la legislazione nazionale che prorogava indebitamente la durata delle concessioni sottraendole alla messa in gara. Come ho già ricordato su questo giornale, la sentenza della Corte lascia tuttavia molti spiragli utili, soprattutto ove fa chiaramente intendere che l'applicazione della Direttiva è assolutamente cogente solo per il caso in cui esista «un interesse transfrontaliero certo» delle concessioni in esame e nel caso in cui le risorse naturali siano scarse. Proclamarsi avversari della Bolkestein, peraltro oggi criticata dal suo stesso autore, serve a poco. Anche in questo caso occorre muoversi come da due anni suggerisco. Pensare che ogni tipologia di concessione possa essere prorogata senza limiti è, alla fine, stupido e illusorio. La stessa Autorità italiana (Agcm) ha richiamato il governo ancora il 1° luglio di questo orribile anno. Molto meglio attivarsi per tornare alla Corte di Giustizia con un nuovo caso pregiudiziale, meglio documentato e mirato, che potrebbe condurre a una sentenza che escluda le piccole concessioni (la maggioranza delle spiagge italiane) dalla tagliola della direttiva, magari in attesa che venga riformata. Sarebbe certo molto utile per l'Italia imparare come si sta in Europa e come si esercita a Bruxelles la sovranità nazionale in seno a quella europea. --L' autore è avvocato, esperto in diritto UE© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Tassazione AdSP: Sindacati, preoccupati per posizione UE- A rischio tenuta sistema

(FERPRESS) - Roma 5 DIC - "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".



Unione Europea: i porti italiani della discordia

Bruxelles. La Commissione europea ha chiesto all' Italia di abolire le esenzioni dall' imposta sulle società concesse ai suoi porti, al fine di allineare il suo regime fiscale alle norme sugli aiuti di Stato dell' UE. Ormai è da tempo che la Commissione Ue sostiene che i profitti guadagnati dalle Autorità portuali dalle attività economiche devono essere tassati in base alle normali leggi nazionali in materia di tassazione delle società per evitare distorsioni della concorrenza. Teorema. La Commissione europea procede contro l' Italia per avere esentato le Autorità di Sistema Portuale dal pagare l' imposta sul reddito delle società (Ires) relativamente ai canoni di concessione incassati per gli spazi demaniali. Il Commissario Ue. Ancora una volta, il Commissario Margrethe Vestager, responsabile della politica sulla concorrenza, ha dichiarato: 'Le regole sulla concorrenza dell' Ue riconoscono l' importanza dei porti per la crescita economica e lo sviluppo regionale, consentendo agli Stati membri di investire in essi. Allo stesso tempo, per preservare la concorrenza, la Commissione deve garantire che, se le Autorità portuali generano profitti dalle attività economiche, siano tassate allo stesso modo delle altre società.

La decisione per l' Italia - come in precedenza per Paesi Bassi, Belgio e Francia - chiarisce che esenzioni ingiustificate dall' imposta sulle società per i porti distorcono la parità di condizioni e la concorrenza leale. Devono essere rimossi.'. In Italia, le Autorità portuali (oggi Autorità di Sistema e si pensa di cambiare l' aspetto giuridico) sono completamente esenti dall' imposta sul reddito delle società. Nel gennaio 2019, la Commissione ha invitato l' Italia ad adattare la sua legislazione al fine di garantire che i porti pagassero l' imposta sulle società sui profitti delle attività economiche allo stesso modo delle altre società in Italia, in linea con le norme sugli aiuti di Stato dell' Ue. Nel novembre 2019 la Commissione ha avviato un' indagine approfondita per valutare se le sue preoccupazioni iniziali per quanto riguarda la compatibilità delle esenzioni fiscali per i porti italiani con le norme dell' UE sugli aiuti di Stato fossero confermate o meno. Valutazione Ue. Dopo aver concluso la sua valutazione, la Commissione ha ritenuto che l' esenzione dall' imposta sulle società concessa ai porti italiani conferisca loro un vantaggio selettivo, in violazione delle norme Ue sugli aiuti di Stato. In particolare, l' esenzione fiscale non persegue un chiaro obiettivo d' interesse pubblico, come la promozione della mobilità o del trasporto multimodale. Il risparmio fiscale generato può essere utilizzato dalle Autorità portuali per finanziare qualsiasi tipo di attività o per sovvenzionare i prezzi praticati dai porti ai clienti, a discapito dei concorrenti e della concorrenza leale. L' Italia deve ora adottare le misure necessarie per rimuovere l' esenzione fiscale al fine di garantire che, dal 1° gennaio 2022, tutti i porti siano soggetti alle stesse norme sulla tassazione delle società delle altre società. Nel 2019, la Spagna ha accettato di modificare la propria legislazione in materia d' imposta sul reddito delle società per allinearla alle norme dell' Ue sugli aiuti di Stato. I porti spagnoli sono soggetti alle normali norme sull' imposta sul reddito delle società dal 2020. Osservazioni. E' dell' altro giorno, ancora un ultimatum all' Italia da parte della Commissione, quasi a intimare che, se non ci si allinea alle norme Ue sulla tassazione dei porti, l' Italia potrebbe essere fuori dai finanziamenti per l' elettrificazione delle banchine (si parla di 30 milioni di euro). Intanto, l' Ue ha aperto una procedura d' infrazione verso l' Italia e questo non ci fa dimenticare il caso Fincantieri riguardante l' operazione Chantiers de l' Atlantique. Il problema inizia con la riforma della portualità italiana con legge 84/94. Ritornato attuale in piena pandemia dopo i mesi scorsi si è parlato di 'autoproduzione' e mettendo in luce vecchie diatribe tra forti interessi armatoriali che si scontrano con le varie





Il Nautilus

Primo Piano

però quanto la liberalizzazione della produzione del lavoro portuale - tanto decantata e ora l' Ue chiede i conti - possa garantire la 'polifunzionalità' dei porti e garantire l' uso delle infrastrutture portuali da parte dell' utenza che di fatto risulta diversa e concorrente con gli armatori? Una cosa è certa: il modello della portualità nordeuropea - che si basa sulle corporatization - è differente da quello del Sud Europa e dell' Italia. Infatti, per il Belgio i porti appartengono alle imprese, così come i porti di Amburgo, Anversa e Rotterdam; in Francia i porti sono del demanio; la Spagna, anche se ultimamente si è adeguata alle norme Ue, ci sta ripensando al punto che Bilbao ha aperto un contenzioso con l' Europa. I porti, da questo punto di vista, sono infrastrutture specializzate che interfacciano mare e terra; generano sviluppo economico dei territori e occupazione di qualità; vi partecipano operatori diversi tra di loro la cui attività ha bisogno di regole e di governance vigili e attente; tutto questo al fine di impedire che i porti si trasformino in libere zone commerciali per gli speculatori di turno. Per questo, le Autorità di Sistema Portuale sono enti pubblici e non economici! Hanno il compito di vigilare e regolare le attività portuali e non certo di fare business, e per questo non possono pagare l' Ires, perché sono esse stesse parte di Stato. E' utile ricordare quanto afferma il prof. Maurizio Maresca - membro della Struttura di Missione del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ministro Delrio - quando sottolinea che la concessione di un' area demaniale non è un contratto di noleggio o di affitto; la natura giuridica della **AdSP** è quella di amministrare i beni demaniali nell' esclusivo interesse pubblico e dello Stato italiano; ed ancora le **AdSP** non sono proprietarie dei beni demaniali e, quindi, non potendo determinare l' importi del canone demaniale, risultano giuridicamente differenti dai contraenti di una locazione. Per l' Unione Europea, come ribadito dalla Commissione europea e dalla Corte di Giustizia dell' Ue, i profitti prodotti dai porti devono essere tassati, quale che sia la forma giuridica dell' operatore sotto cui ricadono queste attività economiche (tra queste lo sfruttamento commerciale delle infrastrutture portuali attraverso rapporti contrattuali). Dal punto di vista politico, il Ministro De Micheli è impegnata a trovare una risoluzione che non contraddica la visione della portualità italiana; e visto che la Commissione europea si ostina a chiedere all' Italia l' impossibile e che l' Italia non concederà mai, si aspetta fiduciosi il primo gennaio 2022. Abele Carruezzo © Riproduzione riservata.

Sindacati: "Ricorrere alla Corte di Giustizia dell'Ue"

Redazione

ROMA Anche la voce dei sindacati si unisce a quella delle istituzioni, sulla forte preoccupazione dopo la richiesta fatta dalla Commissione europea che considera incompatibili le esenzioni fiscali concesse ai porti italiani con le norme sugli aiuti di stato. Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti temono 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. Si deve individuare una soluzione, volta a salvaguardare l'attuale sistema -scrivono i tre sindacati dei trasporti- 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. È 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. Quel che risulta sbagliato è paragonare le Autorità di Sistema portuale italiane, 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 -evidenziano i sindacati scriventi- 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 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.



Tassazione porti, Paita: Mazzata per il settore

Si indebolirebbe e danneggerebbe un segmento fondamentale del sistema portuale

ROMA La decisione della Commissione europea di una tassazione sui porti, abolendo le esenzioni fiscali per le Autorità di Sistema portuale rappresenta una vera e propria mazzata per il settore. Con queste parole la deputata di Italia Viva Raffaella Paita, commenta la richiesta della Commissaria alla concorrenza Margrethe Vestager. Per la Paita la posizione europea è ingiusta e dannosa: È ingiusta perché equipara le Autorità di Sistema portuale alle società per azioni, e non tiene quindi conto del fatto che queste non esercitano una funzione imprenditoriale bensì pubblica di regolazione e vigilanza. Dannosa perché finisce per indebolire e danneggiare un segmento fondamentale del sistema portuale italiano, mettendone a rischio il funzionamento. La deputata si rivolge quindi alla ministra dei Trasporti De Micheli perché si attivi immediatamente per scongiurare gli effetti di un'interpretazione errata da parte dell'Europa. Ricordo -precisa Raffaella Paita- che le **AdSp** gestiscono il Demanio per conto dello stato. Se alla fine il risultato fosse quello di mettere a rischio i bilanci delle **AdSp** o ribaltare costi aggiuntivi agli operatori privati che stanno affrontando una crisi pesante sarebbe uno scenario assurdo.



Il ricatto dell' Europa sui porti (e su Fincantieri) vale 30 milioni / Il caso

Redazione

Roma - Bruxelles, con una serie di fonti anonime alle quali ci ha abitato da tempo, avverte di nuovo l'Italia. "Se non fate pagare le tasse alle Authority portuali, potete scordarvi i soldi per l'elettrificazione delle banchine". Lo scrive La Stampa oggi in edicola. E' vero: i nostri ultimi tre governi hanno preso sottogamba la questione, per incapacità, inadeguatezza e scarso interesse. Non hanno risposto alle sollecitazioni di Bruxelles, hanno preferito rinviare la questione e soprattutto hanno cercato in ogni modo di evitare il confronto. Non hanno mai proposto un piano B, anche quando era chiarissimo che la mannaia della Ue avrebbe fatto a fette il sistema di governace portuale che conosciamo. Quella è la nostra responsabilità. Ma l' Europa sta esagerando, nei modi e nella sostanza. Il ricatto è servito come sempre attraverso fonti anonime, come nel caso di Fincantieri e dell' operazione con Chantiers de l' Atlantique: gli avvertimenti al gruppo italiano arrivano spesso con pizzini senza firma, poi dopo qualche ora esce allo scoperto il commissario . Questa volta Bruxelles soffia ancora nell' orecchio degli italiani e sussurra malignamente che se non ci adeguiamo ai diktat di Bruxelles che ha aperto una procedura di infrazione, rischiamo di non ottenere 30 (!) milioni di euro di finanziamento per l' elettrificazione delle banchine . Vogliono smontare il nostro sistema portuale in cambio di una trentina (di milioni) di denari, perlatro in gran parte già grantiti dallo Stato italiano. Il ricatto è evidente; il prezzo del tradimento è già stato stabilito, con quella cifra che ricorda quella della Bibbia. Per completare l' analogia manca solo Giuda. Speriamo non abiti a Roma. E' possibile che un cambio della natura delle nostre Authority sia necessario e sul tavolo ci sono diversi modelli, ma è inaccettabile doverlo scegliere con una pistola alla tempia.



Il ricatto dell'Europa sui porti (e su Fincantieri) vale 30 milioni / Il caso

07 DICEMBRE 2020 - Redazione



Roma - Bruxelles, con una serie di fonti anonime alle quali ci ha abitato da tempo, avverte di nuovo l'Italia. "Se non fate pagare le tasse alle Authority portuali, potete scordarvi i soldi per l'elettrificazione delle banchine". Lo scrive *La Stampa* oggi in edicola. E' vero: i nostri ultimi tre governi hanno preso sottogamba la questione, per incapacità, inadeguatezza e scarso interesse. Non hanno risposto alle sollecitazioni di Bruxelles, hanno preferito rinviare la questione e soprattutto hanno cercato in ogni modo di evitare il confronto. Non hanno mai proposto un piano B, anche quando era chiarissimo che la mannaia della Ue avrebbe fatto a fette il sistema di governace portuale che conosciamo.

Quella è la nostra responsabilità. Ma l'Europa sta esagerando, nei modi e nella sostanza. Il ricatto è servito come sempre attraverso fonti anonime, come nel caso di Fincantieri e dell'operazione con Chantiers de l'Atlantique: gli avvertimenti al gruppo italiano arrivano spesso con pizzini senza firma, poi dopo qualche ora esce allo scoperto il commissario.

Iscriviti alla newsletter

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

ISCRIVITI

Pellecchia: "Porti tassati, non possiamo essere crocifissi da Bruxelles"

Redazione

Roma - "Nessuno glielo ha spigato che da noi l' Autorità portuale è lo Stato. Il nostro sistema è trasparente. Il ministro De Micheli sta lavorando ad una soluzione. Ma non possiamo sempre essere crocifissi dalla Ue". Il segretario generale della Fit Cisl, Salvatore Pellecchia , lo denuncia all' agenzia Adnkronos. "Noi abbiamo tantissime difficoltà nel riequilibrio modale. Gli ultimi dati del conto nazionale sul trasporto delle merci rileva che il 53% viaggia su strada e il 30% su nave e solo il 17% su ferro, mentre il traffico passeggeri viaggia per il 90% su gomma e gli altri mezzi sono percentuali residual. La Ue punta alla decarbonizzazione è allora l' interesse pubblico è puntare ad un riequilibrio modale".

informative

Non è alcun partner integrante di decisione contabile e strategica, bensì come specificato nella guida pratica. Non accendiamo all' utilizzo di un tool, sempre che questa informazione, attraverso la navigazione di questa pagina, interagendo con un link o un pulsante al di fuori di questa informativa o continuando a navigare in altro modo.

Scopri di più e personalizza

Pellecchia: "Porti tassati, non possiamo essere crocifissi da Bruxelles"

07 DICEMBRE 2020 - DataLine

Roma - "Nessuno glielo ha spigato che da noi l' Autorità portuale è lo Stato. Il nostro sistema è trasparente. Il ministro De Micheli sta lavorando ad una soluzione. Ma non possiamo sempre essere crocifissi dalla Ue". Il segretario generale della **Fit Cisl, Salvatore Pellecchia**, lo denuncia all' agenzia Adnkronos.

"Noi abbiamo tantissime difficoltà nel riequilibrio modale. Gli ultimi dati del conto nazionale sul trasporto delle merci rileva che il 53% viaggia su strada e il 30% su nave e solo il 17% su ferro, mentre il traffico passeggeri viaggia per il 90% su gomma e gli altri mezzi sono percentuali residual. La Ue punta alla decarbonizzazione è allora l' interesse pubblico è puntare ad un riequilibrio modale".

Iscriviti alla newsletter

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

ISCRIVITI

Tarlazzi (Uil): "Sulle Autorità portuali l' Europa sbaglia bersaglio"

Roma - "È una cosa molto preoccupante quella della Commissione europea. Le nostre Autorità di sistema portuale sono enti pubblici non economici e hanno il compito di regolare il mercato nei porti in assoluta trasparenza, promuovendolo e gestendolo per conto dello Stato. Quindi le Autorità amministrano i beni dello Stato". Lo dice all' Adnkronos Claudio Tarlazzi, segretario nazionale della Uiltrasporti. "Si tratta di Autorità diverse rispetto agli altri porti europei. La Commissione europea in questo modo si vuole cambiare la legge sui porti e cambiare terzietà. Le imprese portuali nel resto d' Europa sono imprese commerciali fanno utili e offrono servizi. Così si cambia radicalmente la disciplina della legge 84/94. Trasformare un ente pubblico non economico in enti commerciali sarebbe una deriva pericolosissima, da scongiurare a tutti i costi". "Mi auguro che lo Stato italiano trovi la quadra con la Ue - conclude Tarlazzi -. Spero nel buonsenso della Commissione che capisca la differenza delle nostre Autorità portuali".



Il Piccolo

Trieste

i primi "indizi" a livello governativo

Trieste priorità nel "Recovery" con l' incognita Porto vecchio

Carte ancora coperte sull' impiego dei fondi Ue. Blindata l' elettrificazione dei moli, da decifrare l' accenno all' antico scalo mentre l' alta velocità con Venezia pare fuori

DIEGO D' AMELIO

Il governo avanza non senza fatica sul percorso del Recovery Plan, ma ancora non svela le carte sui finanziamenti al porto di Trieste. I sessanta progetti di sviluppo sono rimasti coperti nella riunione di ieri del Consiglio dei ministri. A circolare è solo la bozza presentata dal premier Giuseppe Conte per illustrare gli assi generali, dove si cita lo scalo in merito a progetti infrastrutturali e di elettrificazione delle banchine. Il documento fa anche un fugace riferimento al Porto vecchio, mentre fra le tratte ferroviarie da velocizzare non parla della Trieste-Venezia. Sono le prime indiscrezioni su ciò che il piano comunitario da 209 miliardi potrebbe fare per Trieste. In ambito marittimo, la relazione sottolinea l' esigenza di fortificare il cosiddetto "ultimo miglio", cioè il collegamento tra porti e ferrovia. E qui potrebbero magari fare capolino fondi per finanziare la nuova stazione di Servola e la connessione della Piattaforma logistica. L' altro obiettivo è la sostenibilità ambientale, puntando sulla riduzione del traffico su gomma e sul cold ironing, che permetterà alle navi ormeggiate di spegnere i motori e alimentarsi con l' elettricità dei moli. Il porto di Trieste è nominato più volte all' interno della missione Infrastrutture, che ammonta a quasi 28 miliardi. Lo scalo rientra nella linea di finanziamento "Intermodalità e logistica integrata". Trieste e Genova sono gli unici due «porti interessati dall' intervento», perché «snodi strategici per l' Italia e il commercio nel Mediterraneo per i quali si prevede lo sviluppo delle infrastrutture portuali e delle infrastrutture terrestri di interconnessione». A questo si aggiungono «interventi per elettrificazione delle banchine e digitalizzazione dei sistemi logistici». In linea generale si parla anche di potenziamento delle Zone economiche speciali, ma non ci sono riferimenti al regime triestino di Porto franco. Il piano annuncia inoltre opere di velocizzazione delle ferrovie poste sui corridoi europei. Si legge che «le opere ferroviarie al Nord sono sinergiche con gli investimenti previsti sui porti di Genova e Trieste (aumenteranno la capacità di trasporto merci su ferro dai porti verso l' Europa centrale)». Non si cita tuttavia esplicitamente la Trieste-Venezia, che attende da anni i quasi due miliardi annunciati, bensì le tratte «Milano-Venezia, Verona-Brennero, Liguria-Alpi e Torino-Lione, migliorando i collegamenti con i porti di Genova e Trieste», che sono di nuovo gli unici due scali richiamati. Il documento sarà oggi al centro di una nuova riunione del Consiglio dei ministri, dopo il burrascoso inizio del confronto nella maggioranza giallo-rossa. Solo quando arriverà il dettaglio dei piani specifici sarà possibile capire quali investimenti andranno a beneficio del Friuli Venezia Giulia e di Trieste. E se sulle infrastrutture si può ben sperare, bisognerà decifrare invece il significato dell' unico rimando al Porto vecchio, incluso nei paragrafi introduttivi tra una decina di «grandi attrattori turistico-culturali», su cui intervenire per «valorizzare il patrimonio culturale nazionale, massimizzandone i benefici economici, sociali e culturali per le comunità locali». Il Comune ha presentato un piano da 67 milioni al ministro dei Beni culturali Dario Franceschini e nel Recovery Plan potrebbe esserci la risposta. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

La comunità portuale

«Non basta Malamocco giù per le navi serve la conca»

Laguna chiusa oltre 40 ore per il Mose, intervengono operatori e terminalisti «Gli armatori vogliono certezze, ogni ora d'attesa vale migliaia di euro»

GIANNI FAVARATO

Senza la conca di navigazione funzionante e con maree e correnti marine sostenute - ormai sempre più ricorrenti - diventa troppo rischioso, anzi sconsigliabile, tenere aperte le barriere del Mose nella sola bocca di **porto** di Malamocco, quella per l'accesso al Canale dei Petroli e ai terminal portuali. Giovedì scorso era stata fatta una prova con l'apertura di poco più della metà delle barriere di Malamocco e poi sabato, per poco più di due ore, sono rimaste sott'acqua tutte. Il tempo di far entrare in laguna un traghetto diretto a Fusina e due navi attese al terminal container di Vecon. Tutte e tre le navi, vista la limitata lunghezza, sarebbero potute entrare nella conca di navigazione, costruita da parecchi anni, che però, è inagibile. Il via libera alla "porta" di due ore d'apertura a Malamocco è arrivato improvvisamente e direttamente dal ministero delle Infrastrutture e Trasporti, ma ci sono volute ore prima di poterlo fare. In ogni caso, il beneficio è stato minimo, visto che le navi entrate avevano già subito molte ore di chiusura ininterrotta del Mose, mai vista prima. Nel mondo portuale l'avvio del Mose, anche con maree non troppo alte, come è stato fatto nell'ultimo mese, era del tutto inatteso e a molti è sembrata una forzatura, dettata dalle pressioni del sindaco Brugnaro sul ministero, per anticipare, a tutti i costi, l'alzata del Mose per evitare ai veneziani, ancora traumatizzati dall'acqua alta di un anno fa, ulteriori disagi. Piloti, terminalisti e operatori portuali "bocciano" l'espedito di domenica e ribadiscono che l'unica soluzione per non bloccare o pregiudicare per ore l'attività del **Porto**, è la possibilità di utilizzare la conca di navigazione. Il fatto è che quella costruita nel 2012 è inutilizzabile, non solo per la limitata grandezza che pregiudica il passaggio delle navi più grandi, ma per il semplice fatto che una delle due porte di accesso è stata distrutta da una mareggiata cinque anni fa e non è stata ancora riparata. «Con maree sostenute concomitanti con forti correnti marine», osservano alla Corporazione dei Piloti di Venezia, «è sconsigliabile far passare la navi. L'energia della corrente, rafforzata dai bassi fondali e magari da venti sostenuti, renderebbe troppo rischiosa la navigazione, basti pensare che una corrente di soli 4 o 5 metri al secondo corrisponde a 6 o 8 nodi, troppi!». Anche nei terminal portuali e in tutta la comunità portuale sono preoccupati per le compatibilità, che per ora non ci sono, tra Mose in funzione e attività portuali: salvare Venezia dall'acqua alta va bene, ma senza pregiudicare una risorsa economica rilevante come il **porto**. «La nostra preoccupazione è di garantire agli armatori l'accessibilità dei terminal nei tempi prestabiliti», dicono «questo significa che l'attivazione del Mose a Malamocco, deve essere comunicata in tempo utile e con la massima certezza. Quello che non piace agli armatori è l'incertezza, anche poche ore di attesa fuori o dentro il **porto** costa decine di migliaia di dollari. Con una conca di navigazione adeguata, in grado di permettere l'entrata e uscita delle navi a prescindere del Mose, i problemi sarebbero risolti». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

chioggia

Scavo dei canali e Compagnie dal Porto ok allo stanziamento

Erogati i contributi previsti dal Decreto Rilancio: 600 mila euro per le imprese Manca solo il sì del Provveditorato all'escavo di 50 mila metri cubi di sedimenti

CHIOGGIA Due buone notizie per il porto di Chioggia. Sono stati erogati nei giorni scorsi i contributi previsti dal decreto Rilancio per le compagnie portuali e l'intervento di scavo dei canali, in attesa dell'autorizzazione finale da parte del Provveditorato alle opere pubbliche, dovrebbe partire da metà gennaio 2021. L'Autorità di sistema portuale ha firmato la liquidazione di 660 mila euro a favore delle imprese portuali: 500 mila per la Compagnia portuali di Venezia e 160 mila per la Serviport di Chioggia. Fondi che si aggiungono a quelli già stanziati in agosto, raggiungendo un valore complessivo di 890.000 euro. L'erogazione deriva dalle indicazioni del decreto legge 34 del 2020 (decreto Rilancio) che prevedeva misure urgenti per il sostegno al lavoro e all'economia compromesse dalla pandemia, prevedendo all'articolo 199 le disposizioni specifiche per il lavoro portuale e dei trasporti marittimi. In pratica, in ragione delle mutate condizioni economiche riconducibili all'emergenza sanitaria, il decreto autorizza le Autorità portuali, compatibilmente con le disponibilità di bilancio, a riconoscere ai soggetti autorizzati un contributo di 90 euro per ogni minore giornata di lavoro rispetto al medesimo periodo del 2019. «Siamo stati tra i primi in Italia», specifica il commissario straordinario dell'Autorità portuale, **Pino Musolino**, «a 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. Con questi nuovi contributi contiamo di dare un sostegno concreto alle imprese e di alleviare le difficoltà delle famiglie dei lavoratori. Queste azioni 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. Nella previsione di bilancio 2021 abbiamo accantonato 51 milioni di euro per la realizzazione di opere e escavi fondamentali per il mantenimento della competitività futura dei nostri scali lagunari». Su questi interventi si inseriscono anche le attese opere di scavo per portare i fondali di Val da Rio, oggi fermi a -6 metri, a pescaggi idonei per far tornare a Chioggia i traffici persi negli ultimi anni a causa di fondali insabbiati. Il progetto, in attesa dell'ok finale del Provveditorato, prevede l'escavo di 50 mila metri cubi di sedimenti classe B a partire da metà gennaio. --Elisabetta B. Anzoletti© RIPRODUZIONE RISERVATA.

ELISABETTA B. ANZOLETTI

La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

verso la chiusura l'evento dell'unione industriali di Savona

Progetto Fabbriche Aperte Riflettori puntati sui giovani

GRAZIANO CONSIGLIERI Non era facile, data la situazione contingente, riuscire ad organizzare e a mandare in scena, per il tredicesimo anno consecutivo, l'ormai tradizionale progetto Fabbriche Aperte, ma anche in questo 2020 il programma voluto dall'Unione Industriali di Savona è riuscito a completare il suo percorso e si accinge a vivere la sua giornata conclusiva. Organizzato con il sostegno della Camera di Commercio Riviera di Liguria - Imperia La Spezia Savona, il contributo dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale, il sostegno della Regione Liguria e realizzata da Aliseo - Agenzia ligure per gli studenti e l'orientamento, il progetto nel corso degli anni ha coinvolto complessivamente oltre diecimila studenti. Più contenuti, inevitabilmente, i numeri di questo 2020, con 250 partecipanti che, accompagnati dai loro insegnanti, hanno potuto visitare le aziende. Un programma forzatamente ridotto a causa dello scoppio della pandemia, laddove i numeri originari parlavano di un possibile coinvolgimento nelle visite a 24 fabbriche, di oltre 1100 studenti della classe seconda media nella sola provincia di Savona. «Fabbriche Aperte - hanno più volte sottolineato gli organizzatori - si rivolge ai giovani per aiutarli e sostenerli nella scelta migliore del loro percorso scolastico futuro, portandoli a conoscere nell'intimo il mondo delle imprese, con le loro produzioni e le persone che in esse lavorano. La scelta della scuola superiore è spesso la prima decisione che ha conseguenze importanti nella vita di un giovane e può determinarne gli orizzonti formativi e lavorativi. È una scelta che va effettuata dopo aver acquisito il maggior numero di informazioni possibili sulle esigenze del tessuto produttivo». Questa tredicesima edizione era iniziata con la preparazione in classe e il gioco «Alla conquista di una mente scientifica», che ha trasformato gli studenti in veri e propri reporter che sapevano raccontare a familiari e coetanei le visite svolte nelle imprese, tra reparti di produzione, laboratori, magazzini e uffici. Adesso l'appuntamento è fissato per mercoledì 16 dicembre alle 10, in una giornata conclusiva che, giocoforza, non potrà essere vissuta in presenza al Teatro Chiabrera, come era previsto, ma soltanto online, sulla piattaforma www.festivaldeigiovani.it. I partecipanti potranno rivivere la loro esperienza grazie alla proiezione del «TG Fabbriche Aperte», mentre saranno proclamati i vincitori del gioco. «La pandemia - è l'opinione dell'Unione Industriale di Savona e della Camera di Commercio - ha interrotto il normale ciclo di visite sul nostro territorio, ma ha anche messo in luce come le fabbriche abbiano saputo continuare a lavorare adeguandosi agli standard di sicurezza e inserendo nuove modalità organizzative, riuscendo a garantire l'obiettivo di creare un ponte tra scuola e mondo del lavoro. Confidiamo nel fatto che ai ragazzi sia arrivato il messaggio di quanto le aziende siano fondamentali per lo sviluppo economico e il tessuto sociale del nostro territorio». - © RIPRODUZIONE RISERVATA

GRAZIANO CONSIGLIERI



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Porto di Genova, firmato l'accordo con la compagnia. Dopo settimane di tensioni. In caso di mancato obiettivo due membri esterni entreranno nel cda

Camalli, ecco l'ultimo salvagente

I terminalisti: «Abbiamo dato il contributo richiesto, ma adesso siamo certi che non si ripeterà più»

ALBERTO GHIARA

Genova «L'accordo di oggi è molto rilevante, non soltanto per il porto di Genova. I contenuti sono all'avanguardia dal punto di vista del lavoro portuale. Su questo tema si dovranno affrontare alcune sfide nei prossimi anni per cui servono strumenti come quello approvato dal Comitato di gestione»: è molto soddisfatto Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona, per l'accordo raggiunto ieri e approvato dal Comitato di gestione sull'aggiornamento del Piano di risanamento della Compagnia unica, valido fino al 2024. Oltre a aver permesso all'Authority di chiudere il proprio bilancio di previsione, l'accordo con la Compagnia unica, sostenuto sia dai terminalisti di Confindustria sia dal sindacato, disinnesca, o almeno questa è l'intenzione, uno dei temi più spinosi della portualità genovese degli ultimi anni, ossia l'instabilità finanziaria del pool di manodopera portuale, appunto la Compagnia unica. La quadra è stata ottenuta in extremis dopo una settimana di dibattito dei terminalisti al loro interno e con le istituzioni (Regione Liguria e Autorità di sistema), dibattito che si è prolungato ancora ieri mattina e che ha fatto slittare di oltre un'ora la Commissione consultiva e il Comitato di gestione. «Noi - si è schermito il presidente dei terminalisti genovesi, Beppe Costa - eravamo una parte terza rispetto all'accordo, che riguarda Authority e Compagnia. Ci è stato chiesto un contributo finanziario, ma è stato creato un meccanismo perché questo non si ripeta più. Ovviamente siamo preoccupati per il buon funzionamento della Compagnia, adesso chiediamo che venga rispettato quello che è stato firmato. Si tratta di un fatto innovativo anche rispetto agli altri porti italiani». I terminalisti hanno coperto con 870 mila euro una parte del debito della Compagnia, che adesso potrà portare il bilancio 2019 in assemblea e approvarlo. Ma questa è soltanto una parte della variante del Piano, che riguarda formazione, efficientamento della spesa corrente, riduzione del costo degli interinali e dal 2021 l'introduzione dei contratti fatti con ogni singolo terminal, in cui si stabiliscono la tariffa e modalità e numero dei componenti delle squadre e eventuali meccanismi di adeguamento tariffario a fronte di eventi imprevedibili esogeni. Il piano comprende quattro novità principali. La prima è lo strumento di finanza partecipativa, emesso dalla Compagnia e a cui l'Autorità di sistema partecipa in diverse tranche, legate all'attuazione del Piano, per una cifra complessiva di 6,8 milioni di euro. La seconda è la nomina da parte dell'Authority di due dei tre membri del collegio sindacale, che vigilano sul Piano assieme al Consiglio d'amministrazione e direttore finanziario. La terza è il rafforzamento del monitoraggio della gestione finanziaria, fortemente voluto dai terminalisti perché venga controllata l'amministrazione della Compagnia. «Lo squilibrio maturato nel 2019 - ha notato con preoccupazione Beppe Costa - è coinciso con l'anno migliore per il porto di Genova dal punto di vista dei volumi di traffico». La quarta è l'eventuale coinvolgimento dell'Autorità di sistema nella gestione della Compagnia con la nomina, a partire dal 2022, di due membri del consiglio d'amministrazione, nel caso che nel 2021 non vengano attuate le misure del Piano. In Commissione consultiva, che ha approvato il Piano all'unanimità, erano presenti i sindacalisti Enrico Poggi, Massimo Rossi e Duilio Falvo di Filc-Gil, Fit-Cisl e Uiltrasporti. «Siamo soddisfatti. Abbiamo specificato - dichiarano Poggi, Rossi e Falvo - che la parte



che riguarda i lavoratori dev' essere affrontata con noi, in rispetto della legge 300, a esempio quando si parla di penali dei terminalisti ai soci della



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Compagnia. E' importante anche il doveroso conguaglio dei terminalisti per il bilancio 2019 che chiude un periodo di conflittualità. Per noi questo deve essere un momento di chiusura per lavorare a un futuro solido del porto di Genova, per cui l' articolo 17 è centrale». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Il console Benvenuti

«Impegno forte per mettere in sicurezza mille famiglie»

A. G.

l' intervista Che cosa era in gioco se fosse saltato l' accordo? «Si è evitato - risponde il console della Compagnia unica, Antonio Benvenuti - un danno al porto e al lavoro portuale che sarebbe diventato un problema. E' stato un accordo faticosissimo, la discussione si è trascinata fin troppo, abbiamo evitato un conflitto latente. Ma non è vero che l' Autorità di sistema copra un nostro squilibrio finanziario, perché la finanza partecipativa che è stata approvata serve per sanare situazioni pregresse di 20 e 30 anni fa». **Vi sentite sotto tutela?** «No. Il Piano firmato con l' Autorità di sistema è impegnativo, ma la continuità della Compagnia è il fatto più importante. Abbiamo evitato la riduzione salariale e i terminalisti hanno rinunciato a mettere un loro manager nella Compagnia. Poi i paletti sull' equilibrio di bilancio ci sono, facevano già parte del Piano originale. Non è un impegno superficiale, ma fa parte delle cose che dobbiamo affrontare. Ne discuteremo coi nostri soci, non c' è niente di stravolgente». Quali prospettive si aprono? «Abbiamo messo in sicurezza la Compagnia e dato continuità al lavoro di mille soci e mille famiglie. La Compagnia funzionerà meglio di adesso.

Abbiamo accettato questa sfida, dobbiamo aumentare la produttività e l' efficientamento, c' è un meccanismo da rispettare e l' Autorità di sistema portuale ne controlla l' esecuzione, era già suo diritto, ma ci dà compensazioni». --A.

G.



Porto, accordo fra Compagnia e privati Per la nuova diga pronti 700 milioni

di Massimo Minella Il porto di Genova smette di correre sul filo del rasoio e ritrova quella serenità che il mancato accordo fra privati e camalli avrebbe potuto pregiudicare. Ma vara anche un piano straordinario di interventi per oltre due miliardi, 700 dei quali stanziati per l'infrastruttura portuale più costosa e probabilmente più preziosa per la portualità, non solo genovese: la nuova diga foranea costruita a 500 metri da quella attuale, che consentirà l'ingresso in sicurezza delle portacontainer di ultima generazione da 20mila teu (unità di misura del container) e le grandi navi passeggeri. Nel programma, approvato ieri dal board dell' **authority** insieme al bilancio di previsione 2021 e al piano operativo triennale, anche 480 milioni per l'accesso dell' area portuale e industriale di Sestri Ponente, 29 milioni per l'elettrificazione delle banchine di Genova e Savona e 26 milioni per l'aeroporto. Ma a dominare la scena, ieri, è stata anche l' intesa sull' adeguamento tariffario relativo all' esercizio 2019 del valore di 882mila euro, che consente alla Compagnia Unica può finalmente chiudere i suoi conti con il passato (leggi, esercizio 2019) l'altro servizio a pagina 7



Beppe Costa: "Accolto il richiamo alla responsabilità del presidente Toti"

Accordo in porto, la Compagnia può chiudere i conti con il passato

Via libera all'intesa con i terminalisti che attraverso un adeguamento tariffario riconosceranno ai camalli 882mila euro. Il console Benvenuti può convocare l'assemblea per approvare l'esercizio 2019. Ok dal board dell'authority al piano Culmv

di Massimo Minella Il porto di Genova smette di correre sul filo del rasoio e ritrova quella serenità che il mancato accordo fra privati e camalli avrebbe potuto pregiudicare. Ma più dell'intesa sull'adeguamento tariffario relativo all'esercizio 2019 del valore di 882mila euro, conta quello che ieri è stato definito in ogni singolo dettaglio e che riguarda soprattutto il futuro del porto. Perché se è vero che la Compagnia Unica può finalmente chiudere i suoi conti con il passato (leggi, esercizio 2019), è soprattutto agli anni a venire che si deve guardare. Come un gioco a incastri, infatti, il riconoscimento economico alla Culmv non solo consente di equilibrare fra costi e ricavi l'esercizio 2019, ma permette al board dell'**authority** di liberare il piano dei camalli al cui interno ci sono anche 9,6 milioni di euro sotto forma di strumenti finanziari per il prossimo biennio. Le svalutazioni patrimoniali registrate dai soci di San Benigno in conseguenza del vecchio contenzioso giudiziario perso in Cassazione contro l'ex ministero della Marina Mercantile rischiavano davvero di aprire una ferita insanabile all'interno della Culmv. E quindi, dopo l'intesa sui conti 2019, ecco il secondo passo che si compie, con l'attivazione degli strumenti finanziari. Ma più complessivamente l'intesa ha un valore di reciprocità perché chiama tutti gli attori a un terzo, insostituibile passo, quello di un nuovo accordo sull'organizzazione del lavoro che dia finalmente stabilità al primo porto del Mediterraneo. Paolo "Giobbe" Signorini ha tessuto per mesi la trama di questa trattativa. Ora ne raccoglie i frutti, ma sa bene che il lavoro più complesso inizia da stamattina. Il sì dei terminalisti all'operazione di adeguamento tariffario e il via libera del board agli strumenti finanziari arrivano infatti a condizione di definire attraverso un tavolo di confronto un nuovo "contratto quadro" e a seguire singoli contratti fra privati già dall'inizio del 2021. Nessuno vuole più affrontare, come da tradizione da un po' di anni a questa parte, sfiniti trattative sul costo del lavoro a cominciare dall'autunno. Per questo, sotto la regia dell'**authority**, va definito un quadro di regole certe fra due realtà altrettanto insostituibili per il porto di Genova. Perché se è vero che la professionalità e la flessibilità della Culmv consentono ai terminalisti di non caricarsi di costi fissi che finirebbero per farli affondare, è altrettanto vero che i privati non hanno mai smesso di alimentare il porto con investimenti e lavoro, conducendolo fino ai livelli attuali. «Abbiamo accolto il richiamo alla responsabilità che il presidente Toti ha fatto nei giorni scorsi - commenta il presidente dei terminalisti Beppe Costa - Abbiamo detto sì al contributo sul 2019, che dà immediato accesso agli strumenti finanziari, ma lasciatemi dire che questi 882mila euro non sono la cosa più importante. Certo, so bene il valore del denaro, soprattutto in una fase così critica per tantissime persone, ma noi con questo accordo vogliamo andare oltre e arrivare a un nuovo contratto quadro. E chiediamo che l'**authority** controlli con la massima attenzione l'attuazione del piano di risanamento della Culmv». «Questa è una vittoria del buon senso, fatta in nome del futuro del porto di Genova - dice il governatore Giovanni Toti - Il primo snodo logistico della Liguria deve procedere senza conflittualità». Certo, l'emergenza sanitaria ha reso tutto più difficile, ma è proprio grazie ai fondamentali del patto fra capitale e lavoro che tutto quanto regge e può riprendere a crescere.



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

Quel patto che affonda le sue radici e porta ancora la firma incancellabile dell' allora console della Culmv Paride Batini. La pace sociale garantita allora è la stessa di oggi. E di certo, da lassù, fra una partita e l' altra di scopone, Batini ne sarà contento. © RIPRODUZIONE RISERVATA

Semaforo verde al salvataggio della Culmv

GENOVA Dopo un lungo lavoro diplomatico e una settimana di rinvii, è arrivato l'ok per il salvataggio della Culmv, la Compagnia unica lavoratori porto di Genova. Il primo passo è stato l'accordo con i terminalisti dello scalo che pagheranno circa 800 mila euro di adeguamento tariffario relativo al 2019, uno dei passi che consentiranno ai camalli di chiudere i conti del bilancio cancellando i rischi di tenuta e continuità. E a seguire il Comitato di gestione dell'**Autorità di sistema portuale** del Mar ligure occidentale ha dato il via libera al piano di risanamento della Culmv per raggiungere in tre anni l'equilibrio di bilancio, che consente l'erogazione da parte dell'Adsp di strumenti partecipativi a favore della Compagnia per un importo massimo che dovrebbe arrivare a 9,6 milioni di euro.



Ansa

Genova, Voltri

Salva la Compagnia dei 'camalli' del porto di Genova

(ANSA) - GENOVA, 07 DIC - Dopo un lungo lavoro diplomatico e una settimana di rinvii, è arrivato l'ok per il salvataggio della Culmv, la Compagnia unica lavoratori porto di Genova. Il primo passo è stato l'accordo con i terminalisti dello scalo che pagheranno circa 800 mila euro di adeguamento tariffario relativo al 2019, uno dei passi che consentiranno ai camalli di chiudere i conti del bilancio cancellando i rischi di tenuta e continuità. E a seguire il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale ha dato il via libera al piano di risanamento della Culmv per raggiungere in tre anni l'equilibrio di bilancio, che consente l'erogazione da parte dell'Adsp di strumenti partecipativi a favore della Compagnia per un importo massimo che dovrebbe arrivare a 9,6 milioni di euro. (ANSA).



Perdite Culmv: i terminalisti confermano contributo, ma chiedono definizione di contratti

I terminalisti auspicano che le funzioni di controllo dell'implementazione del piano di risanamento siano esercitate dall' Adsp

I terminalisti riconfermano la propria volontà di supportare il percorso di risanamento della Compagnia Unica guidato dall' **Autorità** di **Sistema Portuale**, attraverso l'elargizione di un contributo a copertura di alcune perdite di esercizio conseguite nel 2019, nell'autonomia gestionale della propria attività d'impresa. "Il 2019 - scrivono in una nota - è stato un anno record di chiamate e di fatturato per la Culmv; tuttavia siamo consapevoli che, in questo momento di forte difficoltà, un contributo da parte delle nostre imprese consentirebbe alla Compagnia immediato accesso ai benefici legati agli strumenti di partecipazione finanziaria che l' **Autorità** di **Sistema Portuale** sta approntando per coprire alcune svalutazioni patrimoniali che Culmv ha registrato a seguito di un contenzioso giudiziario perso in Cassazione nei confronti dell'ex ministero della Marina Mercantile". In queste settimane, fanno sapere i terminalisti, sono intercorsi incessanti confronti nell'ambito di tavoli di lavoro presieduti e mediati dall' **Autorità** di **Sistema Portuale**. Unica condizione necessaria, per poter procedere in questo senso, è la definizione di un contratto quadro e di singoli contratti che stabiliscano le condizioni operative e regolamentari in base alle quali si attuerà la collaborazione tra le imprese portuali e Culmv nel 2021 e negli anni a venire. "La condivisione di una soluzione organica, che implichi il contributo a beneficio di Culmv e che sia costruttiva per tutte le parti, costituisce un elemento di responsabilità dovuto anche nei confronti delle nostre aziende - a loro volta colpite dalla recessione in corso, alcune molto duramente - e soprattutto dei nostri dipendenti diretti. Abbiamo lavorato senza sosta in questa direzione, ma saranno necessarie alcune settimane, sia a noi che a Culmv, per poter discutere accordi operativi oggettivamente complessi". La garanzia di attuazione di questo percorso è stata fornita dall' **Autorità** di **Sistema Portuale**, che ha anche assunto impegni formali nell'ambito del regolamento degli strumenti finanziari partecipativi erogati in favore della Compagnia. "Auspichiamo che le funzioni di controllo dell'implementazione del piano di risanamento, che sono in mano all' **Autorità** di **Sistema Portuale**, siano da quest'ultima pienamente esercitate, al fine di consentire il raggiungimento di un adeguato livello efficienza di servizio oltretutto di uno stabile equilibrio economico finanziario di Culmv".



Compagnia unica, trovato l' accordo: terminalisti partecipano al ripianamento delle perdite

Redazione

Genova. In occasione del richiamo alla responsabilità espresso dal presidente della Regione Giovanni Toti, i Terminalisti riconfermano la propria volontà di supportare il percorso di risanamento della Compagnia Unica guidato dall' **Autorità di Sistema Portuale**, attraverso l' elargizione di un contributo a copertura di alcune perdite di esercizio conseguite nel 2019, nell' autonomia gestionale della propria attività d' impresa. 'Il 2019 è stato un anno record di chiamate e di fatturato per la CULMV - si legge in comunicato dei terminalisti - tuttavia siamo consapevoli che, in questo momento di forte difficoltà, un contributo da parte delle nostre imprese consentirebbe alla Compagnia immediato accesso ai benefici legati agli strumenti di partecipazione finanziaria che l' **Autorità di Sistema Portuale** sta approntando per coprire alcune svalutazioni patrimoniali che CULMV ha registrato a seguito di un contenzioso giudiziario perso in Cassazione nei confronti dell' ex Ministero della Marina Mercantile'. In queste settimane sono intercorsi incessanti confronti nell' ambito di tavoli di lavoro presieduti e mediati dall' **Autorità di Sistema Portuale**. Unica condizione necessaria, al fine di poter procedere in questo senso, è la definizione 'di un contratto quadro e di singoli contrattiche stabiliscano le condizioni operative e regolamentari in base alle quali si attuerà la collaborazione tra le imprese portuali e CULMV nel 2021 e negli anni a venire'. 'La condivisione di una soluzione organica, che implichi il contributo a beneficio di CULMV e che sia costruttiva per tutte le parti, costituisce un elemento di responsabilità dovuto anche nei confronti delle nostre aziende - a loro volta colpite dalla recessione in corso, alcune molto duramente - e soprattutto dei nostri dipendenti diretti. Abbiamo lavorato senza sosta in questa direzione, ma saranno necessarie alcune settimane, sia a noi che a CULMV, per poter discutere accordi operativioggettivamente complessi'. La garanzia di attuazione di questo percorso è stata fornita dall' **Autorità di Sistema Portuale**, che ha anche assunto impegni formali nell' ambito del regolamento degli Strumenti Finanziari Partecipativi erogati in favore della Compagnia. Soddisfatto anche il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti: 'L' accordo era un aspetto particolarmente importante per un settore di straordinaria importanza come quello **portuale** - sottolinea il governatore - Lo scalo di Genova in questi anni ha continuato a crescere e a rafforzarsi, affermandosi come il principale snodo logistico del Mediterraneo. Oggi, e nell' immediato futuro, abbiamo di fronte una serie di possibilità, dal Terzo Valico al nodo di Genova per citarne solo alcuni, che possono rappresentare un volano ineguagliabile per fare di Genova e del suo porto ancora di più uno dei protagonisti a livello mondiale. Per questo chiudere l' accordo era fondamentale per procedere senza conflittualità e poter affrontare le nuove sfide che si presenteranno da una base ancora più solida. Sempre per questo abbiamo seguito con attenzione gli sviluppi delle ultime ore e incontrato tutte le parti in causa. Di certo - conclude Toti - lo sblocco di oggi è un segnale molto positivo, una vittoria del buon senso in nome del futuro di Genova'.



Terminalisti cocciuti cercano lo scontro con la Culmv

di Maurizio Rossi* lunedì 07 dicembre 2020 Pare che proprio non capiscano questi "padroni del porto" che gestiscono fortune immense che non è il momento di creare uno scontro sociale con la Culmv. Noccioline davanti a proroghe di concessioni da centinaia di milioni e operazioni su interpretazioni normative discutibili, come per esempio le fusioni tra i terminal. Il Presidente Signorini e il Presidente Toti stanno cercando di far ragionare questi che sono davvero i "padroni del nostro porto" che fanno utili impressionanti e danno molto poco alla città. E ora per 850.000 euro nell' anno del Covid si mettono a fare braccio di ferro con i camalli. Questioni di principio, pare dicano i rappresentanti dei terminalisti, la Culmv non vuole cambiare e si gestisce male. Non sembra proprio che questo sia confermato dal Presidente dell' **Adsp** Signorini che proprio ieri a Primocanale (QUI) ha spiegato come ora le cose siano cambiate e ci sia un piano da seguire, concordato con la Culmv. *senatore della commissione Trasporti della XVII legislatura Approfondimenti Compagnia Unica, Palazzo San Giorgio ha il piano per salvarla Culmv, la battaglia continua: terminalisti e **Adsp** non trovano l'accordo.

The screenshot shows a news article on the PrimoCanale.it website. The main headline is "Terminalisti cocciuti cercano lo scontro con la Culmv". The article is dated Monday, December 7, 2020, and is written by Maurizio Rossi. The text discusses the conflict between terminal operators and the Culmv (Compagnia Unica) regarding port operations and concessions. It mentions that terminalists are seeking a confrontation with the Culmv, while the latter is trying to reason with them. The article also notes that the President of the Adsp (Associazione dei Armatori e Doganieri del Porto di Genova), Signorini, and the President of the Culmv, Toti, are trying to find a way to resolve the situation. The article is part of a series of reports on the port of Genoa, with a link provided for further information (QUI).

IL COMMENTO
 Oggi nuovo round a Palazzo San Giorgio
Terminalisti cocciuti cercano lo scontro con la Culmv
 di Maurizio Rossi*
 lunedì 07 dicembre 2020

Pare che proprio non capiscano questi "padroni del porto" che gestiscono fortune immense che non è il momento di creare uno scontro sociale con la Culmv. Noccioline davanti a proroghe di concessioni da centinaia di milioni e operazioni su interpretazioni normative discutibili, come per esempio le fusioni tra i terminal. Il Presidente Signorini e il Presidente Toti stanno cercando di far ragionare questi che sono davvero i "padroni del nostro porto" che fanno utili impressionanti e danno molto poco alla città. E ora per 850.000 euro nell' anno del Covid si mettono a fare braccio di ferro con i camalli. Questioni di principio, pare dicano i rappresentanti dei terminalisti, la Culmv non vuole cambiare e si gestisce male. Non sembra proprio che questo sia confermato dal Presidente dell'Adsp Signorini che proprio ieri a Primocanale (QUI) ha spiegato come ora le cose siano cambiate e ci sia un piano da seguire, concordato con la Culmv. *senatore della commissione Trasporti della XVII legislatura

Approfondimenti:
 •Compagnia Unica, Palazzo San Giorgio ha il piano per salvarla
 •Culmv, la battaglia continua: terminalisti e Adsp non trovano l'accordo

Video
 Genova, la Compagnia Unica a rischio. Il Console: "Basti davvero rispettare le regole"
 Compagnia Unica, Toti: "Nessun diavolo, la salveremo come facciamo tutti gli anni"
 Terminal e Culmv verso l'accordo. Signorini: "Non è il momento delle divisioni"

Commenti
 0 Commenti

Porto di Genova: terminalisti e Culmv, muro contro muro

GENOVA - Un debito da 882 mila euro al centro del braccio di ferro tra la Compagnia Unica del porto di Genova, la Culmv, e i terminalisti, che dovrebbero coprire l' ammanco nel bilancio, in cambio di una firma su un piano di risanamento della Compagnia per il futuro (CLICCA QUI). La trattativa si trova al momento a un punto di stallo. Con i terminalisti da una parte, che hanno posto come condizione per la copertura del debito, di avere il controllo diretto in Compagnia Unica, e la Culmv, dall' altra, che per voce del suo Console Antonio Benvenuti, respinge con forza questa ipotesi, e dice: "Io non controllo i terminalisti, e i terminalisti non devono controllare me". E si attende ad ore l' esito del comitato portuale che deve approvare un bilancio da 2 milioni di euro, extra agli 882 del debito, come contributo per il risanamento dei vecchi debiti che la Compagnia ha creato negli anni, ma essendo l' ente pubblico non può darli. Se non si troverà una soluzione la Culmv rischia il fallimento. Il console Benvenuti aspetta ora di essere convocato, ma conferma l' intenzione di rigettare la proposta dei terminalisti portando così le due posizioni ad un muro contro muro. Approfondimenti Culmv, altra fumata nera: la riunione decisiva spostata a domani Culmv, vertice a Palazzo San Giorgio Terminal e Culmv verso l' accordo. Signorini: "Non il momento delle divisioni" Culmv, la battaglia continua: terminalisti e Adsp non trovano l'accordo Terminalisti cocciuti cercano lo sconto con la Culmv Video Sbarco da nave Pacifica, Beccarelli (Culmv): "Situazione tranquillissima" Coronavirus, la Culmv ha gi perso il 40%. Il Console: "Con l' ultima stretta perdite ancora pi gravi" Coronavirus, sbarco passeggeri Costa Deliziosa: presenti i lavoratori della Culmv Terminal e Culmv verso l'accordo. Signorini: "Non è il momento delle divisioni" Commenti.

The screenshot shows a news article on the PrimoCanale.it website. The main headline is "Porto di Genova: terminalisti e Culmv, è muro contro muro". The article text is partially visible, mentioning a debt of 882 thousand euros and the stalemate between the Culmv and terminalists. There are social media sharing buttons (Facebook, Twitter, WhatsApp, Email) and a "Comments" section at the bottom. On the right side of the page, there are several promotional banners for "PRIMA DI TUTTI ITALIANI DALLA GRANA FIN", "BASKO", "GRIF HOUSE", and "SAMPLACE".

Culmv-terminalisti, tanto rumore per nulla: la Compagnia salva

di Matteo Cantile lunedì 07 dicembre 2020 GENOVA - La Compagnia Unica chiuderà il bilancio 2019 in pareggio : dopo mesi di trattative e un' ultima, lunghissima, settimana le parti in causa hanno trovato un accordo; i terminalisti copriranno gli 882mila Euro di disavanzo della Culmv così come prospettato dall' **Autorità di Sistema portuale**. In cambio la Compagnia dovrà

rispettare il piano di risanamento studiato assieme a Palazzo San Giorgio, obbligandosi a una serie di vincoli che dovrebbero generare maggiore equilibrio nei conti della Culmv. La trattativa si era arenata alla richiesta dei terminalisti di poter esercitare un maggiore controllo sulla Compagnia, arrivando all' ipotesi di inserire un proprio rappresentante nell' amministrazione dei camalli: eventualità fortemente respinta dal console Antonio Benvenuti.

Dopo giornate di confronto serrato ecco la svolta: i terminalisti hanno firmato il piano, ripianeranno le perdite e negozieranno nel prossimo futuro la nuova tariffa da applicare ai servizi della Culmv. Si tratta di una vittoria del presidente del porto , Paolo Emilio Signorini e del presidente della Regione, Giovanni Toti, che avevano fortemente prospettato questa soluzione: "Salveremo la Compagnia come abbiamo fatto tutti gli anni", aveva detto Toti a Primocanale; Signorini, in un' intervista rilasciata ieri

alla nostra emittente (QUI), aveva chiesto ai terminalisti di rimandare al prossimo anno ogni dubbio, visto il credibile piano messo sul tavolo che riguarda il 2023. I terminalisti si erano induriti in una battaglia che non avrebbe avuto sbocchi : far fallire la Compagnia avrebbe creato un pesantissimo problema sociale e paralizzato il porto in un momento molto importante per i traffici marittimi. Per di più nell' anno del Covid e all' alba di un miliardario piano di investimenti messo in programma dal porto di Genova. Le critiche sulla gestione della Compagnia , che sono arrivate copiose in questi mesi da parte dei terminalisti, perdono forza di fronte alla situazione di grande evoluzione all' interno del porto, caratterizzato dalla fusione tra Psa e Sech (osteggiata da altri terminalisti e pericolosa sul piano della libera concorrenza, oltreché discutibile su quello della legittimità, ma quest' ultimo punto sarà meglio definito dal Tar) e da altre concessioni che consentiranno ai player genovesi giganteschi giri d' affari. Ora comunque anche i camalli saranno chiamati a fare la loro parte per rispettare tutti i punti del piano che hanno sottoscritto: a partire dalla formazione del proprio personale fino alla riduzione (per almeno un milione di Euro) del ricorso al lavoro interinale. Approfondimenti Compagnia Unica, solidarietà dai lavoratori del terminal Sech Compagnia Unica in crisi. Il Console: "Vogliamo ci che ci spetta, nessuno tocchi la Culmv" Compagnia Unica, Palazzo San Giorgio ha il piano per salvarla.



I terminalisti di Genova cedono, in arrivo i soldi per la Culmv: "Ce l' ha chiesto Toti"

Redazione

I terminalisti di Genova cedono, in arrivo i soldi per la Culmv: "Ce l' ha chiesto Toti" 07 Dicembre 2020 - Redazione Genova - "In occasione del richiamo alla responsabilità espresso dal presidente della Regione Giovanni Toti, i terminalisti riconfermano la propria volontà di supportare il percorso di risanamento della Compagnia Unica guidato dall' **Autorità** di **Sistema** Portuale, attraverso l' elargizione di un contributo a copertura di alcune perdite di esercizio conseguite nel 2019, nell' autonomia gestionale della propria attività d' impresa . Il 2019 è stato un anno record di chiamate e di fatturato per la CULMV ". Lo annuncia Confindustria Genova in una nota. "Tuttavia siamo consapevoli che, in questo momento di forte difficoltà , un contributo da parte delle nostre imprese consentirebbe alla Compagnia immediato accesso ai benefici legati agli strumenti di partecipazione finanziaria che l' **Autorità** di **Sistema** Portuale sta approntando per coprire alcune svalutazioni patrimoniali che CULMV ha registrato a seguito di un contenzioso giudiziario perso in Cassazione nei confronti dell' ex Ministero della Marina Mercantile . In queste settimane sono intercorsi incessanti confronti nell' ambito di tavoli di lavoro presieduti e mediati dall' **Autorità** di **Sistema** Portuale. Unica condizione necessaria , al fine di poter procedere in questo senso, è la definizione di un contratto quadro e di singoli contratti che stabiliscano le condizioni operative e regolamentari in base alle quali si attuerà la collaborazione tra le imprese portuali e CULMV nel 2021 e negli anni a venire " spiegano ancora i terminalisti. "La condivisione di una soluzione organica , che implichi il contributo a beneficio di CULMV e che sia costruttiva per tutte le parti, costituisce un elemento di responsabilità dovuto anche nei confronti delle nostre aziende - a loro volta colpite dalla recessione in corso, alcune molto duramente - e soprattutto dei nostri dipendenti diretti . Abbiamo lavorato senza sosta in questa direzione, ma saranno necessarie alcune settimane , sia a noi che a CULMV, per poter discutere accordi operativi oggettivamente complessi. La garanzia di attuazione di questo percorso è stata fornita dall' **Autorità** di **Sistema** Portuale, che ha anche assunto impegni formali nell' ambito del regolamento degli Strumenti Finanziari Partecipativi erogati in favore della Compagnia. Auspichiamo che le funzioni di controllo dell' implementazione del piano di risanamento , che sono in mano all' **Autorità** di **Sistema** Portuale, siano da quest' ultima pienamente esercitate , al fine di consentire il raggiungimento di un adeguato livello efficienza di servizio oltreché di uno stabile equilibrio economico finanziario di CULMV".



Shipping Italy

Genova, Voltri

Epilogo 'felice' (come sempre) fra terminalisti e portuali genovesi sul bilancio della Culmv

Come ogni anno terminalisti e lavoratori portuali della Culmv - Paride Batini hanno trovato un accordo per permettere ai secondi di chiudere in pareggio il bilancio dell' esercizio precedente e ai primi di mantenere la flessibilità operativa che la compagnia portuale garantisce loro. Il tutto con il benessere della port authority genovese. Da una nota diramata da Confindustria Genova si apprende che, dopo il 'richiamo alla responsabilità espresso dal presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, i terminalisti riconfermano la propria volontà di supportare il percorso di risanamento della Compagnia Unica guidato dall' Autorità di Sistema Portuale, attraverso l' elargizione di un contributo a copertura di alcune perdite di esercizio conseguite nel 2019, nell' autonomia gestionale della propria attività d' impresa'. I terminalisti complessivamente verseranno circa 900mila euro mentre l' Autorità di Sistema Portuale in diverse tranches interverrà con oltre 6 milioni di euro sottoscrivendo strumenti finanziari partecipativi. I terminal operator precisano che 'il 2019 è stato un anno record di chiamate e di fatturato per la Culmv; tuttavia siamo consapevoli che, in questo momento di forte difficoltà, un contributo da parte delle nostre imprese consentirebbe alla Compagnia immediato accesso ai benefici legati agli strumenti di partecipazione finanziaria che l' Autorità di Sistema Portuale sta approntando per coprire alcune svalutazioni patrimoniali che Culmv ha registrato a seguito di un contenzioso giudiziario perso in Cassazione nei confronti dell' ex Ministero della Marina Mercantile'. Ricordando che in queste settimane sono intercorsi incessanti confronti nell' ambito di tavoli di lavoro presieduti e mediati dall' Autorità di Sistema Portuale, i terminalisti evidenziano che 'l' unica condizione necessaria, al fine di poter procedere in questo senso, è la definizione di un contratto quadro e di singoli contratti che stabiliscano le condizioni operative e regolamentari in base alle quali si attuerà la collaborazione tra le imprese portuali e la Culmv nel 2021 e negli anni a venire. La condivisione di una soluzione organica - aggiungono - che implichi il contributo a beneficio della Culmv e che sia costruttiva per tutte le parti, costituisce un elemento di responsabilità dovuto anche nei confronti delle nostre aziende - a loro volta colpite dalla recessione in corso, alcune molto duramente - e soprattutto dei nostri dipendenti diretti. Abbiamo lavorato senza sosta in questa direzione, ma saranno necessarie alcune settimane, sia a noi che a Culmv, per poter discutere accordi operativi oggettivamente complessi'. Il riferimento è ai nuovi accordi commerciali che il presidente della port authority, **Paolo Emilio Signorini**, aveva preannunciato a SHIPPING ITALY già un paio di mesi fa . 'La garanzia di attuazione di questo percorso è stata fornita dall' Autorità di Sistema Portuale, che ha anche assunto impegni formali nell' ambito del regolamento degli Strumenti Finanziari Partecipativi erogati in favore della Compagnia' fa sapere ancora Confindustria. 'Auspichiamo che le funzioni di controllo dell' implementazione del piano di risanamento, che sono in mano all' Autorità di Sistema Portuale, siano da quest' ultima pienamente esercitate, al fine di consentire il raggiungimento di un adeguato livello di efficienza di servizio oltreché di uno stabile equilibrio economico finanziario della Culmv'.



I terminalisti genovesi: "Giusto sostenere la Culmv. Ma l' Authority vigili sul piano di efficientamento"

Genova - "In occasione del richiamo alla responsabilità espresso dal presidente della Regione Giovanni Toti, i Terminalisti riconfermano la propria volontà di supportare il percorso di risanamento della Compagnia Unica guidato dall' **Autorità** di **Sistema** Portuale, attraverso l' elargizione di un contributo a copertura di alcune perdite di esercizio conseguite nel 2019, nell' autonomia gestionale della propria attività d' impresa ": lo si legge in una nota. "Il 2019 è stato un anno record di chiamate e di fatturato per la Culmv: tuttavia siamo consapevoli che, in questo momento di forte difficoltà, un contributo da parte delle nostre imprese consentirebbe alla Compagnia immediato accesso ai benefici legati agli strumenti di partecipazione finanziaria che l' **Autorità** di **Sistema** Portuale sta approntando per coprire alcune svalutazioni patrimoniali che Culmv ha registrato a seguito di un contenzioso giudiziario perso in Cassazione nei confronti dell' ex Ministero della Marina Mercantile" . "In queste settimane sono intercorsi incessanti confronti nell' ambito di tavoli di lavoro presieduti e mediati dall' **Autorità** di **Sistema** Portuale. Unica condizione necessaria, al fine di poter procedere in questo senso, è la definizione di un contratto quadro e di singoli contrattiche stabiliscano le condizioni operative e regolamentari in base alle quali si attuerà la collaborazione tra le imprese portuali e Culmv nel 2021 e negli anni a venire. La condivisione di una soluzione organica, che implichi il contributo a beneficio di Culmv e che sia costruttiva per tutte le parti, costituisce un elemento di responsabilità dovuto anche nei confronti delle nostre aziende - a loro volta colpite dalla recessione in corso, alcune molto duramente - e soprattutto dei nostri dipendenti diretti". "Abbiamo lavorato senza sosta in questa direzione, ma saranno necessarie alcune settimane, sia a noi che a Culmv, per poter discutere accordi operativi oggettivamente complessi. La garanzia di attuazione di questo percorso è stata fornita dall' **Autorità** di **Sistema** Portuale, che ha anche assunto impegni formali nell' ambito del regolamento degli strumenti finanziari partecipativi erogati in favore della Compagnia . Auspichiamo che le funzioni di controllo dell' implementazione del piano di risanamento, che sono in mano all' **Autorità** di **Sistema** Portuale, siano da quest' ultima pienamente esercitate, al fine di consentire il raggiungimento di un adeguato livello efficienza di servizio oltretché di uno stabile equilibrio economico e finanziario di Culmv".



La Stampa (ed. Savona)

Genova, Voltri

ristrutturazione da 400 mila euro finanziata da compagnia san paolo e fondazione carige

A Genova un distretto per l' economia del mare

I Magazzini dell' Abbondanza del Porto Antico trasformati in incubatori di start-up del settore marittimo

ALESSANDRA PIERACCI

alessandra pieracci genova Ai tempi delle amministrazioni genovesi di centrosinistra ospitava il Centro di informazione ed educazione sull' ambiente, tappa fissa per i laboratori del Festival della Scienza, con il Museo della Rumenta, testimonial un grande dinosauro fatto di rifiuti riciclati, proprio per stimolare il senso civico della differenziata e del riciclo, e successivamente vi avevano trovato posto il Museo della Stampa e il Centro di Formazione dell' Università. In via del Molo, vicino a Porta Siberia, nell' area del **Porto** Antico, l' edificio dei Magazzini dell' Abbondanza è un complesso del Cinquecento costruito dalla Repubblica di Genova per immagazzinare i beni nei periodi di abbondanza (da qui il nome) per poi ridistribuirli nei periodi di carestia, tramite il Magistrato dell' Abbondanza costituito nel 1565 (i magazzini sembrano essere immediatamente antecedenti). Ora, dopo una ristrutturazione da 400 mila euro (Fondazione Compagnia San Paolo e Fondazione Carige) è diventata la sede del Blue District, inaugurato nei giorni scorsi, uno spazio dedicato all' economia del mare, un polo di connessione tra aziende e ricercatori, tra istituzioni e professioni, un incubatore di start up e uno show room per le idee più innovative, dove le start up potranno cercare finanziatori e le grandi aziende del mare potranno arruolare nuovi talenti e tecnologie. «Ci sono settori che stanno soffrendo a causa della pandemia, dalla crociera alla merci, noi da Genova possiamo fare molto, possiamo elaborare quelle che saranno le strategie per la ripartenza, questo è il segreto di chi riesce a uscire meglio degli altri dalle crisi, prepararsi alla ripartenza e il Genova Blue District servirà anche a questo» ha detto il sindaco Marco Bucci nel giorno dell' inaugurazione. Il nuovo distretto si candida a ospitare la «casa delle tecnologie emergenti». «Siamo capofila del progetto lanciato dal Mise e che prevede la realizzazione di un hub per il trasferimento tecnologico alle imprese, in caso di aggiudicazione si tratta di 7 milioni di euro» ha detto Maurizio Maresca, assessore allo Sviluppo economico, portuale e logistico del Comune di Genova. In questi spazi si farà divulgazione scientifica e si sosterrà la cultura dell' innovazione con master, summer school, workshop, career day di settore. Il Comune di Genova sosterrà gli spin off e le start up con appositi band. Partner del Comune, Università di Genova, CNR e Centro di Competenza-Start 4.0, uno degli otto centri di competenza nazionali, sostenuti dal ministero dello Sviluppo Economico, che ha nella sua mission la sicurezza e l' ottimizzazione delle infrastrutture strategiche 4.0. Per quanto riguarda Università di Genova e CNR, gli spazi saranno utilizzati , ad esempio, per la divulgazione dei risultati dei dottorati del corso dell' Università «Scienze e tecnologie del mare», il più grande in Italia, con 6 curriculum, oltre che per far conoscere le attività marine del CNR. Sempre l' Università si occuperà di attività di formazione in ambito mare, con attenzione alla creazione di nuove professioni e specializzazioni. Job Centre, società in house del Comune di Genova, gestirà lo spazio. Tra gli inquilini del nuovo centro anche il comitato organizzatore della tappa finale della regata Ocean Race 2023. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



Pra', in arrivo le gru da 90 metri, Linea Condivisa: "Non può esserci sviluppo senza opere di mitigazione"

"Ancora una volta la comunità di Pra', Palmaro e Pegli Lido avranno un incremento della propria servitù, senza però avere un auspicabile incremento delle opere di mitigazione"

Genova. E' di questi giorni la notizia per cui al PSA di Pra' è arrivata l'autorizzazione per l'utilizzo delle gru da 90 metri lungo tutti i 1200 metri di banchina: per questo motivo stamattina Linea Condivisa, con il proprio Capogruppo Gianni Pastorino, ha portato in Consiglio regionale una interrogazione sul tema, per sapere nel dettaglio come stia procedendo l'avanzamento delle opere di mitigazione. "Nessuno è contrario allo sviluppo portuale, fondamentale per Genova e la Liguria - affermano Gianni Pastorino, Capogruppo di Linea Condivisa in Consiglio Regionale e Filippo Bruzzone, consigliere del Municipio VII Ponente- ma il paradigma per cui debba sempre venire prima il porto e poi la città deve finire. In un contesto in cui le opere di mitigazione non sono operative e sempre rinviate, appare una presa in giro festeggiare per un ulteriore aggravio delle condizioni di salute e ambiente di migliaia di cittadini genovesi". "In particolare - continuano i due esponenti di Linea Condivisa - riscontriamo, nella risposta della Giunta regionale, sempre gli stessi elementi: elettrificazione rinviata di altri sei mesi, la citazione della duna, senza però dire che **Autorità** di **Sistema Portuale** non ha una scala numerica certa che attesti che effettivamente la duna serve per contenere i rumori della banchina, e la continua assenza di monitoraggio. Fa piacere sentire la disponibilità della Giunta a dare il proprio contributo alla popolazione, ma purtroppo dobbiamo constatare come, al tavolo istituito dal Municipio VII Ponente, mai Regione Liguria si sia mai seduta". In conclusione per Linea Condivisa: "Ancora una volta la comunità di Pra', Palmaro e Pegli Lido avranno un incremento della propria servitù, senza però avere un auspicabile incremento delle opere di mitigazione, e nemmeno quelle minime misure per rendere più conforme la convivenza tra città e porto. Da parte nostra non ci stancheremo mai di continuare a denunciare queste intollerabili mancanze: che anche l'Assessore regionale Giampedrone voglia fare come l'Assessore comunale Maresca e venire a dormire con le finestre aperte a Palmaro per accertarsi degli effettivi rumori?".



Shipping Italy

Genova, Voltri

Nel Recovery Fund oltre 27 miliardi per porti e trasporti: ecco le misure previste

Nel movimentato (per via della positività al Covid-19 della ministra Lamorgese) Consiglio dei Ministri di oggi, lunedì 7 dicembre, è stata analizzata una prima bozza del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza previsto del piano europeo Next Generation Eu. Nuova diga del porto di Genova, interventi di ultimo miglio ferroviario, scali di Genova e Trieste, Sportello unico doganale (ma probabilmente si intende Sportello unico dei controlli alle merci), Uirnet e rinnovo delle navi impiegate nel trasporto pubblico locale sono le misure che spiccano nel documento a proposito di investimenti in trasporti e logistica. La missione del piano ribattezzata "Infrastrutture per una mobilità sostenibile" si concretizza in due linee di azione che prevedono quattro progetti tra riforme e investimenti, per un ammontare complessivo di risorse pari a 27,7 miliardi di euro. La prima componente - Alta velocità di rete e manutenzione stradale 4.0 - prevede la realizzazione di "una serie di opere infrastrutturali sia sulla rete ferroviaria sia su quella stradale per facilitare la mobilità dei cittadini e delle merci, contribuendo anche a renderla sostenibile". Opere Ferroviarie per la mobilità e connessione veloce del Paese: opere ferroviarie volte a realizzare l' AVR, a rafforzare i collegamenti Nord-Sud ed Est-Ovest del Paese così come i corridoi europei TEN-T, e ad innalzare gli standard tecnologici e di sicurezza della rete e dei suoi principali nodi. Un obiettivo chiave è estendere l' Alta Velocità al Sud per migliorare la connettività del paese, riducendo significativamente i tempi di viaggio. Le opere ferroviarie al Nord sono invece sinergiche con gli investimenti previsti sui porti di Genova e Trieste (aumenteranno la capacità di trasporto merci su ferro dai porti verso l' Europa centrale), mentre le opere ferroviarie nel Centro miglioreranno i collegamenti di rete Est-Ovest. In particolare, 'nel Nord del paese si potenzieranno le tratte ferroviarie Milano-Venezia, Verona-Brennero, Liguria-Alpi e Torino-Lione, migliorando i collegamenti con i porti di Genova e Trieste; nel Centro del paese si rafforzeranno due assi Est-Ovest (Roma-Pescara e Orte-Falconara) riducendo significativamente i tempi di percorrenza ed aumentando le capacità'. Infine 'si estenderà l' Alta Velocità al Sud lungo le direttrici Napoli-Bari e Salerno-Reggio- Calabria, velocizzando anche il collegamento diagonale da Salerno a Taranto e la linea Palermo-Catania-Messina'. Per la realizzazione rapida di queste opere è previsto "un intervento volto ad accelerare l' iter di approvazione dei contratti di programma con Rete Ferroviaria Italiana, semplificando le procedure ed eliminando fasi ridondanti". La seconda componente - Intermodalità e logistica integrata - attiene al miglioramento della competitività, capacità e produttività dei porti in chiave green. Questa componente prevede due elementi progettuali: "il miglioramento della capacità e produttività dei principali porti attraverso una serie di interventi puntuali che coinvolgono, ad esempio, la diga foranea di Genova, e l' accessibilità portuale e dei collegamenti ferroviari e stradali con i porti; inoltre, la sostenibilità ambientale dei porti attraverso il miglioramento della situazione ambientale e la riduzione delle emissioni di CO2 dei porti (riducendo le emissioni inquinanti da combustibili fossili sia degli edifici, che degli impianti, che dei mezzi di servizio sia terrestri che navali)". I progetti di questa componente riguardano in primis porti e intermodalità collegata alle grandi linee di comunicazione europea. "Sono i porti maggiori interessati dall' intervento (Genova e Trieste), snodi strategici per l' Italia e per il commercio nel Mediterraneo per i quali si prevede lo sviluppo delle infrastrutture portuali e delle infrastrutture terrestri di interconnessione". Sono poi previsti altri interventi su porti, infrastrutture e reti Ten-T. In questo secondo caso si parla di "interventi di sostenibilità ambientale ed efficientamento energetico dei porti (Green



Nel movimentato (per via della positività al Covid-19 della ministra Lamorgese) Consiglio dei Ministri di oggi, lunedì 7 dicembre, è stata analizzata una prima bozza del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza previsto del piano europeo Next Generation Eu. Nuova diga del porto di Genova, interventi di ultimo miglio ferroviario, scali di



Shipping Italy

Genova, Voltri

l' elettrificazione delle banchine (Cold ironing), per il rinnovo in logica sostenibile del parco autotrasporto e del trasporto ferroviario merci e per la digitalizzazione dei sistemi logistici portuali e aeroportuali". Il Piano specifica inoltre che tali interventi avverranno in un quadro di riforme relative a: "1) la semplificazione delle operazioni di import/export attraverso l' effettiva implementazione dello sportello unico doganale, con la creazione di un apposito Portale, lo sviluppo di interoperabilità con le banche dati nazionali, il coordinamento da parte della dogana delle attività di controllo; 2) il potenziamento delle Zes (Zone economiche speciali) che, grazie alla semplificazione amministrativa, all' applicazione di una legislazione economica agevolata e all' offerta di incentivi di natura fiscale, potranno attrarre investimenti produttivi; 3) lo snellimento delle procedure di autorizzazione alla realizzazione degli impianti per il cold ironing di competenza di Terna; 4) per quanto riguarda la digitalizzazione, il coordinamento della Piattaforma strategica nazionale UIRNET con la rete dei porti al fine di attivare su tutti i porti i Port Community Systems (PCS), strumenti di digitalizzazione dei movimenti passeggeri e merci". La bozza esaminata dal Consiglio dei Ministri precisa inoltre che il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza è strettamente collegato all' Allegato al Documento di Economia e Finanza (Def) elaborato dal Mit e intitolato "#italiaveloce: L' Italia resiliente progetta il futuro", in cui si delinea una strategia integrata e raccordata con i progetti europei per i trasporti, la logistica e le infrastrutture. "Tale documento - si legge - ha fornito la base per elaborare all' interno del Pnrr strategie e progettualità relative a diverse componenti delle Missioni 'Rivoluzione verde e transizione ecologica' e 'Infrastrutture per la mobilità sostenibile'. Il prossimo aggiornamento dell' Allegato al Def 2021 a cura del Mit verrà redatto in stretto collegamento con la versione finale del Pnrr. Anche nel caso dei trasporti e delle infrastrutture, l' accelerazione dei programmi di investimento e innovazione stimolata dal PNRR porterà a una ridefinizione di alcune priorità e alla fissazione di obiettivi temporali più ambiziosi per il completamento di alcune grandi opere di importanza strategica".

Accordo per un ulteriore sviluppo dei traffici di project cargo nel porto di Carrara

Intensificata la cooperazione tra Nuovo Pignone e FHP Oggi la Nuovo Pignone del gruppo Baker Hughes e la F2i Holding Portuale (FHP), recente iniziativa del gestore di fondi F2i nel settore portuale (del 1° agosto 2019), hanno siglato assieme alla Regione Toscana, al Comune di Carrara e all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale un nuovo accordo per sviluppare ulteriormente i traffici di project cargo nel porto di Carrara. Nuovo Pignone dispone di oltre 200mila metri quadri di magazzini coperti nell' area retroportuale di Carrara dove effettua montaggi ed assemblaggi, ma, grazie all' arrivo di nuove commesse, l' azienda ha bisogno di disporre di nuovi spazi per l' assemblaggio e la movimentazione di moduli di grandi dimensioni il più vicino possibile al punto di sbarco delle forniture e di successivo imbarco del modulo una volta assemblato per raggiungere la destinazione finale via mare. A tale scopo è stata individuata l' area portuale del Piazzale Città di Massa in concessione a FHP che si occupa delle operazioni di sbarco e movimentazione, attività che già da qualche tempo FHP effettua per conto di Nuovo Pignone. L' intesa sottoscritta oggi impegna le parti a facilitare tutte quelle azioni, procedure e semplificazioni amministrative utili a sviluppare il progetto cargo, secondo un cronoprogramma condiviso.

7 dicembre 2020

Accordo per un ulteriore sviluppo dei traffici di project cargo nel porto di Carrara

Intensificata la cooperazione tra Nuovo Pignone e FHP

Oggi la Nuovo Pignone del gruppo Baker Hughes e la F2i Holding Portuale (FHP), recente iniziativa del gestore di fondi F2i nel settore portuale (del 1° agosto 2019), hanno siglato assieme alla Regione Toscana, al Comune di Carrara e all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale un nuovo accordo per sviluppare ulteriormente i traffici di project cargo nel porto di Carrara.

Nuovo Pignone dispone di oltre 200mila metri quadri di magazzini coperti nell'area retroportuale di Carrara dove effettua montaggi ed assemblaggi, ma, grazie all'arrivo di nuove commesse, l'azienda ha bisogno di disporre di nuovi spazi per l'assemblaggio e la movimentazione di moduli di grandi dimensioni il più vicino possibile al punto di sbarco delle forniture e di successivo imbarco del modulo una volta assemblato per raggiungere la destinazione finale via mare. A tale scopo è stata individuata l'area portuale del Piazzale Città di Massa in concessione a FHP che si occupa delle operazioni di sbarco e movimentazione, attività che già da qualche tempo FHP effettua per conto di Nuovo Pignone.

L'intesa sottoscritta oggi impegna le parti a facilitare tutte quelle azioni, procedure e semplificazioni amministrative utili a sviluppare il progetto cargo, secondo un cronoprogramma condiviso.

Leggi le notizie in formato Acrobat Reader. Iscriviti al servizio gratuito.

Cerca il tuo viaggio	Data di arrivo	Data di partenza	
Destinazione	7 - [Dec 2] 2020	8 - [Dic 2] 2020	Carrara
Altre destinazioni	2020 - *	2020 - *	

Indice • Prima pagina • Indice notizie

W&E - Piazza Matteotti 1/5 - 59123 Genova - ITALIA
tel. 010.2462122, fax 010.2516708, e-mail

Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

l' economia del mare

Porto, un accordo con Nuovo Pignone per rilanciare traffici e creare occupazione

La firma del documento davanti ai vertici di Baker-Hughes e al presidente della Toscana. «Occasione per il lavoro»

LUCA BARBIERI

carrara Un protocollo d' intesa che apre ad assunzioni sul territorio apuano grazie all' attività cargo della Nuovo Pignone al porto di Marina di Carrara. È quello siglato - nella giornata di ieri nella conferenza stampa virtuale - da **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure orientale, Regione Toscana, Comune di Carrara, Nuovo Pignone srl-Baker Hughes, F2i Holding **Portuale** S.p.a (Fhp). «La firma di questo protocollo dimostra la rilevanza per il gruppo degli insediamenti in Toscana e nell' area apuana. Abbiamo platee aggiuntive che ci consentiranno di aumentare anche l' occupazione, la produzione dei moduli è in aumento così come la richiesta. Ci sono grandi opportunità», spiega il presidente della Nuovo Pignone srl, gruppo Baker Hughes, Michele Stangarone. Il protocollo di durata biennale (ma tutti i soggetti hanno già dato l' ok a un possibile aumento temporale) "risponde" all' arrivo di nuove commesse per la Nuovo Pignone che ha bisogno di disporre di nuovi spazi all' assemblaggio e alla movimentazione di moduli di grandi dimensioni, il più vicino possibile al punto di sbarco delle forniture e di successivo imbarco del modulo una volta assemblato per raggiungere la destinazione finale via mare.

L' area **portuale** è quella del piazzale Città di Massa, in concessione a Fhp che si occuperà dello sbarco e della movimentazione; d' altronde le due società portano avanti da tempo una collaborazione che si è tradotta in spedizioni di sedici moduli (da alcuni miliardi di dollari). «Ci permetterà di avere un assemblaggio sulla banchina del porto, a breve distanza tra i due impianti, quello di Avenza e quello di Massa», fa notare ancora Stangarone. Con lui, il presidente di Fhp Umberto Masucci, e le istituzioni: dal presidente della Regione Toscana Eugenio Giani al sindaco di Carrara Francesco De Pasquale e al commissario straordinario dell' **Autorità portuale** Mar Ligure Orientale l' ingegner Francesco Di Sarcina. «Nuovo Pignone è un elemento di riferimento assoluto per l' economia toscana. Dedicheremo nella legislatura grande attenzione ai porti: non solo Carrara, che aiuterà la valorizzazione logistica di tutta la Toscana, ma anche Livorno con la Darsena Europa e Piombino. In questa operazione di valorizzazione complessiva il fatto che il porto di Carrara fosse stato spostato sotto il controllo di un' unica **Autorità portuale** che fa capo a La Spezia alla fine non si è rilevato affatto un problema», commenta Giani. Grande attenzione alla ricaduta occupazionale, di cui si fa portavoce De Pasquale: «È un' occasione importante per l' occupazione, in una costa toscana che soffre in questo senso e allora la firma va a rispondere alle richieste di lavoro sempre più pressanti della zona, specialmente in questo periodo. Sottolineo: la grande industria a livello locale aveva lasciato un' eredità pesante (con i siti Sin-Sir), questa nuova attività ci vede molto favorevoli perché rappresenta una nuova idea di futuro», aggiunge il sindaco carrarese. La chiosa è affidata al presidente Stangarone. «Non c' è nessun' altra azienda al mondo che fa i moduli come noi, né in Asia, né in America Latina, né in Cina: siamo fieri dell' indotto della zona apuana che è riuscito ad accettare la sfida con l' inter-modalità, ci aspettiamo sicuramente ricadute occupazionali». Insomma, l' aumento del lavoro per la multinazionale, complice il protocollo d' intesa siglato (biennale, per il momento), potrebbe garantire ricadute occupazionali nei prossimi mesi. E sempre sul fronte assunzioni, nei giorni scorsi avevamo scritto della decisione di Baker Hughes-Nuovo Pignone di realizzare un nuovo investimento sul territorio apuano con la nascita del nuovo sito



produttivo,



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

lungo viale Zaccagna, vicino allo yard avenzino. --

Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

gli altri step

Per i prossimi mesi l'impegno ad appaltare il primo lotto Waterfront

L.B.

CARRARA L'attività cargo dialogherà con tutte le altre e con i progetti dello scalo marinello. Ad assicurarlo è direttamente il commissario straordinario dell'**Autorità portuale** Mar Ligure Orientale l'ingegner Francesco Di Sarcina. «C'è il progetto Waterfront per il quale appalteremo il primo lotto (il quarto, ndr) da qui ai prossimi mesi; allo stesso tempo attività e progetti rimarranno, così come il potenziamento della crocieristica, come previsto, senza sottrarre alcun spazio: semmai assistendo a una miglior gestione di quello esistente in armonia con le esigenze del territorio», sottolinea l'ingegnere dalla conferenza virtuale nella quale si annuncia la sottoscrizione tra i vari enti del protocollo d'intesa di durata biennale. Insomma, l'attività cargo, con il project cargo sul piazzale Città di Massa e, più generalmente, come spiega il sindaco di Carrara Francesco De Pasquale, «un'attività che ci sentiamo di supportare perché non inficia con il Waterfront che andrà a ricostruire l'interfaccia porto-città; un rapporto quest'ultimo che è stato visto in termini negativi negli ultimi tempi». All'orizzonte l'arrivo del piano regolatore **portuale**: «Porterà ampliamenti ragionati senza alternare equilibri ambientali, in particolare permetterà di ottimizzare e far crescere efficacemente gli spazi completando la crescita e la specializzazione del porto nel panorama nazionale e anche per i terminalisti all'interno; un porto piccolo rispetto ad altri, ma avere specializzazioni significa non pestarsi i piedi, per un quadro di armonia. L'attività di specializzazione del porto sul cargo potrà crescere in modo esponenziale», fa il punto sempre l'ingegnere Di Sarcina. Passando proprio al Waterfront - progetto da 35 milioni di euro circa, ricordiamo - il lotto 4 (la diga foranea e la passeggiata per intendere) sarà il primo cantiere a partire probabilmente archiviata l'estate 2021; poi i lotti 1-2, sulla viabilità e gli ingressi allo scalo di Marina di Carrara; tempi più lunghi - circa un anno di differenza - per il cosiddetto lotto della "movida", il numero 3. C'è, riepiloghiamo, anche un quinto lotto: il parco pubblico sul mare nell'area ex Simposio. --

L.B.



il presidente eugenio giani

«Carrara, non solo marmo La portualità è centrale»

CA Rrara«Il protocollo di intesa riveste una grande importanza per Carrara che dimostra le sue potenzialità legate non solo al marmo, con la portualità centrale». È questo il concetto che ribadisce il presidente della Regione Toscana Eugenio Giani, mentre firma in maniera digitale il protocollo. Lo fa alternando dati e colori. Questi ultimi, ovviamente, quelli riferiti all' emergenza Covid-19 con una regione in zona arancione da domenica scorsa, ma che «ormai ha le condizioni per essere considerata in qualsiasi momento gialla, ma mi rimetto alle valutazioni degli scienziati per il passaggio di zona», dice Giani durante la conferenza forte di un «indice rt inferiore a 1». E il governatore allo stesso tempo detta la linea della Toscana: «Ogni Regione ha la sua storia, non entro nel merito delle altre: i nostri dati sono positivi, un mese fa avevamo oltre 2,7 mila casi, oggi (ieri, ndc) 593», spiega Giani che non commenta l' ordinanza del governatore dell' Abruzzo. Poi il ritorno al tema della conferenza con altri colori in gioco: «Speriamo di poter sancire anche in presenza questo protocollo, con altri colori: il blu del mare di Carrara e il verde della direzione ecologica». I numeri sono quelli invece degli occupati in Toscana di Nuovo Pignone-Baker Hughes che snocciola sempre il presidente della giunta regionale: 300 a Massa, un migliaio nel cantiere di Avenza (tra diretti e indotto) e circa altri 4mila nel capoluogo, a Firenze: molti ingegneri e tecnici specializzati. Solo in Toscana, viene stimato da Palazzo Strozzi Sacratì, la Baker Hughes genera un valore pari al 4,6 per cento del Pil e dà lavoro - sulla base di uno studio di Irpet, l' istituto di programmazione economica della Regione - a circa 36 mila persone tra dipendenti diretti e indotto (diventano 54 mila su scala nazionale). --



Carrara

Il porto si reinventa C'è l'accordo sui cargo

La crescita del porto di Carrara passa per lo sviluppo dell'attività cargo. In particolare, verrà data la precedenza al trasporto dedicato e alla gestione di manufatti. Una decisione frutto dell'accordo siglato ieri mattina tra Regione, Comune, Autorità portuale del mar Ligure, Fhp e Nuovo Pignone Srl. Per Carrara puntare sul cargo sarà un modo per promuovere l'export e l'innovazione tecnologica, ma anche per creare nuovi posti di lavoro.

24 | MARTEDÌ 8 DICEMBRE 2020 | CTR

Economia | **I lavoratori e la azienda**

Statali, stop non solo per i soldi

Forza Italia: «Andate a lavorare»

Lotte al precariato, più sicurezza e opportunità ai giovani tra le motivazioni dello sciopero di domani

Foto: M. Pignone

PRELUDI

È venerdì 11 dicembre, il giorno del voto. Ma il settore pubblico è una risorsa

Foto: M. Pignone

Il voto del 11 dicembre è un momento cruciale per il paese. Ma il settore pubblico è una risorsa che non deve essere trascurata. È importante che i lavoratori del settore pubblico siano motivati e che il settore stesso sia in grado di attrarre i migliori talenti. In questo senso, il settore pubblico può e deve essere una forza trainante per l'economia italiana.

Statali, stop non solo per i soldi

Lo sciopero dei dipendenti statali è in corso. Le motivazioni sono molteplici: dalla mancanza di opportunità per i giovani, alla precarietà del lavoro, fino alle condizioni salariali. Ma il settore pubblico è una risorsa che non deve essere trascurata. È importante che i lavoratori del settore pubblico siano motivati e che il settore stesso sia in grado di attrarre i migliori talenti. In questo senso, il settore pubblico può e deve essere una forza trainante per l'economia italiana.

Forza Italia: «Andate a lavorare»

Il partito di governo ha chiesto ai lavoratori di tornare al lavoro. «Andate a lavorare», ha detto il leader del partito. Ma i lavoratori hanno risposto che non vogliono tornare al lavoro se non in condizioni migliori. È importante che il governo ascolti le ragioni dei lavoratori e che si impegni a migliorare le condizioni di lavoro nel settore pubblico.

Il porto si reinventa C'è l'accordo sui cargo

Il porto di Carrara si reinventa. Un accordo siglato ieri mattina tra Regione, Comune, Autorità portuale del mar Ligure, Fhp e Nuovo Pignone Srl. Per Carrara puntare sul cargo sarà un modo per promuovere l'export e l'innovazione tecnologica, ma anche per creare nuovi posti di lavoro.

Local Christmas

Le iniziative natalizie si moltiplicano in tutta la città. Dalle sfilate nei centri storici, alle manifestazioni in piazza. È un modo per celebrare il Natale e per unire i cittadini.

Come gestire il verde

Il verde è una risorsa preziosa che deve essere gestita con cura. È importante che i cittadini siano coinvolti nella gestione del verde e che si impegnino a mantenerlo in buone condizioni.

Manutenzione stradale

La manutenzione stradale è un lavoro importante che garantisce la sicurezza e la fluidità del traffico. È importante che i lavoratori del settore siano motivati e che il settore stesso sia in grado di attrarre i migliori talenti.



Pignone si allarga sul porto AI via nuove assunzioni

Siglato il protocollo fra enti locale, Baker Hughes e la holding dello scalo La multinazionale utilizzerà per le nuove commesse il piazzale Città di Massa

CARRARA Assunzioni in vista grazie a un protocollo per far crescere il porto con i project cargo del Nuovo Pignone. E' quello che hanno siglato ieri Regione, Comune, **Autorità portuale**, Nuovo Pignone-Baker Hughes e Fhp e che, tra l' altro, consentirà alla multinazionale dell' oil and gas di utilizzare gli spazi del piazzale città di Massa per l' assemblaggio e la movimentazione di moduli di grandi dimensioni. In questo modo Nuovo Pignone potrà lavorare più vicino possibile al punto di sbarco delle forniture e di successivo imbarco del modulo una volta assemblato per raggiungere la destinazione finale via mare, mentre la concessionaria del piazzale, la Fhp, si occuperà di sbarco e movimentazione sviluppando una collaborazione che ha già portato a termine sedici moduli per un valore di alcuni miliardi di dollari. Un accordo che potrà avere importanti ricadute sull' economia nostrana e al quale hanno lavorato anche le istituzioni locali. Non a caso ieri alla firma del protocollo erano presenti anche il presidente della Regione Eugenio Giani e il sindaco Francesco De Pasquale al fianco del commissario straordinario dell' **Autorità portuale** Francesco Di Sarcina , al presidente di Nuovo Pignone-Baker Hughes Michele Stangarone e al presidente di Fhp Umberto Masucci. «Nuovo Pignone è un elemento di riferimento assoluto per l' economia toscana - spiega Giani -. Solo nella nostra regione la Baker Hughes genera un valore pari al 4,6 per cento del Pil e dà lavoro a circa 36 mila persone tra dipendenti diretti e indotto (54 mila su scala nazionale). Da parte nostra dedicheremo nei prossimi cinque anni di legislatura grande attenzione ai porti: non solo Carrara, che aiuterà la valorizzazione logistica di tutta la Toscana, ma anche Livorno e Piombino. In questa operazione di valorizzazione complessiva il fatto che il porto di Carrara sia stato spostato sotto il controllo di un' unica **Autorità portuale** che fa capo a La Spezia alla fine non si è rilevato affatto un problema». «Questa è un' importante occasione dal punto di vista occupazionale» gli fa eco De Pasquale, mentre Di Sarcina spiega come «l' attività di specializzazione del porto sul cargo potrà crescere in modo esponenziale». «La firma del protocollo rappresenta un' ulteriore conferma della rilevanza per il gruppo Baker Hughes degli insediamenti toscani e, nello specifico, di quelli dell' area apuana - ribadisce Stangarone -. Questo accordo dovrà garantire un coordinamento efficiente tra i vari attori firmatari, ognuno dei quali gioca un ruolo chiave perché il progetto di aumento della capacità produttiva si possa realizzare». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porti: Carrara, accordo su project cargo per Baker Hughes

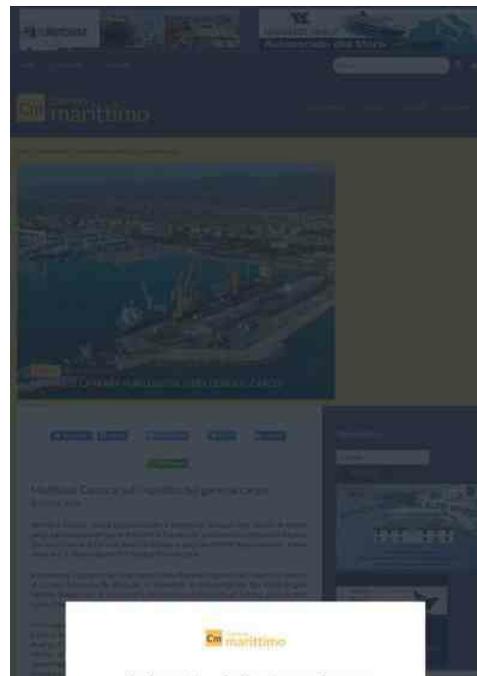
Intesa per facilitare procedure amministrative

Il porto di Carrara per la propria crescita punta sui project cargo, ovvero il trasporto dedicato e la gestione completa di grandi manufatti frutto di attività industriale. E' l'obiettivo dell'accordo presentato e siglato oggi da Regione Toscana, Comune di Carrara, **Autorità di sistema portuale del Mar ligure orientale**, Nuovo Pignone-Baker Hughes e F2i Holding **Portuale**. L'intesa di oggi, spiega la Regione, impegna le parti a facilitare le procedure amministrative, nel rispetto delle norme e della salvaguardia dell'ambiente, utili a sviluppare il progetto cargo, secondo un cronoprogramma condiviso di tutti gli interventi necessari. L'area **portuale** del Piazzale Città di Massa, in concessione a Fhp all'interno del Porto di Marina di Carrara, risulta ottimale per l'assemblaggio e la movimentazione di moduli di grandi dimensioni come quelli di Baker Hughes: proprio Fhp si occuperà di sbarco e movimentazione. "Dedicheremo nei prossimi cinque anni di legislatura - ha affermato il presidente della Regione, Eugenio Giani - grande attenzione ai porti: non solo Carrara, che aiuterà la valorizzazione logistica di tutta la Toscana, ma anche Livorno con la Darsena Europa e Piombino, dove la Regione negli anni passati ha già lavorato per la realizzazione della nuova banchina e per abbassare i fondali, senza dimenticarsi del distretto della nautica". (ANSA).



Marina di Carrara hub logistico del general cargo

07 Dec, 2020 Marina di Carrara - Viene oggi presentato il progetto di sviluppo delle attività di Project cargo sulla banchina del porto di Marina 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, 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. Nel maggio scorso veniva siglato un protocollo d' 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.** al fine di facilitare le attività di Nuovo Pignone su Marina di Carrara, per consentire sempre maggiore efficienza alle operazioni di assemblaggio su banchina, carico e spedizione via mare degli enormi moduli che l' azienda produce e che transitano attraverso il porto toscano. Il progetto rientra nell' ambito della pianificazione del DPSS (Documento di Programmazione Strategica di **Sistema**) redatto ed adottato dall' ex presidente di AdSP, Carla Roncallo, che vede Marina di Carrara rafforzare la propria vocazione nei settori general cargo e rinfuse solide, piuttosto che container. Ad agosto 2019 l' H olding **Portuale** (FHP) del fondo F2i, maggiore fondo infrastrutturale italiano con una dotazione di circa 5 miliardi di euro, acquisisce il Gruppo PDC -Porto di Carrara Spa , subentrando all' operatore **portuale** Bogazzi nella gestione dei terminal nei porti di Marina di Carrara, Marghera e Chioggia. Radicandosi così sulla banchina toscana hub **portuale** a servizio della filiera del marmo e per l' assemblaggio e movimentazione di moduli a favore di Baker Hughes General Electric (Nuovo Pignone).



Il porto di Carrara crescerà grazie ai cargo

Accordo per sviluppare progetto di Nuovo Pignone Riceviamo e pubblichiamo da Agenzia Toscana Notizie. Il porto di Carrara punta sull'attività cargo per la sua crescita: in particolare sul project cargo, ovvero il trasporto dedicato e la gestione completa di grandi manufatti, e non solo merci, frutto di attività industriale. In questo senso va l'accordo presentato e siglato oggi tra Regione, Comune, **Autorità di sistema portuale del Mar ligure orientale**, Nuovo Pignone-Baker Hughes e FHP. La Spezia ha scelto i container - in questa direzione va anche il più recente documento di pianificazione strategica dell'**Autorità portuale** - mentre Carrara si concentrerà sui cargo dedicati: una specializzazione sul fronte della movimentazione e della logistica e un'opportunità di sviluppo, capace di tradursi in innovazione tecnologica, promozione dell'export e dell'occupazione e che viene offerta oggi dall'ampliamento della sinergia con Nuovo Pignone srl, gruppo Baker Hughes, e dal gioco di squadra fra la multinazionale dell'energia storicamente radicata sul territorio e le istituzioni. Da tempo la Nuovo Pignone ha rafforzato la propria presenza nell'area grazie al porto, che rappresenta, da sempre, una delle motivazioni principali che hanno consentito alla società di sviluppare i propri progetti industriali favorendone anche l'occupazione. Nell'area retroportuale conta oltre 200 mila metri quadri di magazzini coperti dove effettua montaggi ed assemblaggi. Oggi Nuovo Pignone, grazie all'arrivo di nuove commesse, ha bisogno però di disporre di nuovi spazi per l'assemblaggio e la movimentazione di moduli di grandi dimensioni, il più vicino possibile al punto di sbarco delle forniture e di successivo imbarco del modulo una volta assemblato per raggiungere la destinazione finale via mare. Si tratta di manufatti che spesso, per le loro dimensioni, necessitano di una nave intera. L'area **portuale** del Piazzale Città di Massa, in concessione a FHP all'interno del Porto di marina di Carrara, risulta ottimale. E sarà FHP ad occuparsi di sbarco e movimentazione: le due società collaborano del resto già da qualche tempo e già sono state portate a termine spedizioni di sedici moduli per un valore di alcuni miliardi di dollari. L'intesa di oggi è il frutto del gioco di squadra tra azienda e istituzioni che arriva da lontano. Lo ricordano un po' tutti, dalla Regione con il Presidente Eugenio Giani al sindaco Francesco De Pasquale, dal Commissario straordinario dell'**Autorità portuale** Francesco di Sarcina al Presidente di Nuovo Pignone-Baker Hughes Michele Stangarone e il Presidente di FHP Umberto Masucci. Tutto inizia con gli accordi di programma firmati da Regione Toscana nel dicembre 2011 con i Comuni di Massa e Carrara, la Provincia di Massa Carrara, la Porto di Carrara Spa, e Nuovo Pignone con l'obiettivo di sostenere un polo della meccanica industriale di alta qualità tecnologica, orientato all'export e al consolidamento occupazionale, tramite interventi ed investimenti su aspetti urbanistici, di viabilità e infrastrutturali a carico sia di soggetti sia pubblici che privati. Nel 2016 fa seguito il finanziamento con 700 mila euro di un corso di formazione per l'assunzione di 90 addetti tra tecnici e ingegneri da parte di Nuovo Pignone e il cofinanziamento di un progetto di riqualificazione del cosiddetto 'waterfront' del porto, ovvero la parte che si affaccia sul mare, in sinergia con altri interventi su viabilità e collegamenti ferroviari previsti dall'Accordo di programma per l'area di crisi complessa di Massa Carrara, firmato nel 2017. Dieci anni fa nello stabilimento di Massa, attivo dal 1939, si facevano riparazioni alle macchine utilizzate dalla Snam. Oggi è il secondo hub per manutenzione di turbine e centro di eccellenza di produzione. Un'evoluzione che in pochi si sarebbero immaginata nel 2010. Gli addetti nello stabilimento di Massa sono trecento, nel cantiere di Avenza lavorano fino a mille persone, tra diretti e indotto, e circa altri quattromila a





Expartibus

Marina di Carrara

specializzati. Ribadisce il Presidente della Giunta regionale, Eugenio Giani: Nuovo Pignone, sotto l' egida di ENI dai primi anni Cinquanta e poi privatizzata e passata a General Electrics nel 1993 (oggi Baker Hughes ndr) è un elemento di riferimento assoluto per l' economia toscana. E bastano pochi altri numeri, oltre a quelli sugli occupati, per spiegarlo: solo in Toscana la Baker Hughes genera infatti un valore pari al 4,6 per cento del Pil e dà lavoro - sulla base di uno studio di IRPET, l' istituto di programmazione economica della Regione - a circa 36 mila persone tra dipendenti diretti e indotto, 54 mila su scala nazionale. Il Presidente Giani è convinto dell' aiuto che la viabilità marittima potrà garantire a sviluppo e a innovazione. Dice: Dedicheremo nei prossimi cinque anni di legislatura grande attenzione ai porti: non solo Carrara, che aiuterà la valorizzazione logistica di tutta la Toscana, ma anche Livorno con la Darsena Europa e Piombino, dove la Regione negli anni passati ha già lavorato per la realizzazione della nuova banchina e per abbassare i fondali, senza dimenticarsi del distretto della nautica. In questa operazione di valorizzazione complessiva il fatto che il porto di Carrara fosse stato spostato sotto il controllo di un' unica **Autorità portuale** che fa capo a La Spezia alla fine non si è rilevato affatto un problema. Ottima è stata l' intesa. Assicura proprio il Commissario dell' **Autorità portuale** Francesco di Sarcina. L' attività di specializzazione del porto sul cargo potrà crescere in modo esponenziale. Il Sindaco De Pasquale parla di importante occasione occupazionale, in un' area che da questo punto di vista da sempre soffre. Ribadisce il Presidente di Nuovo Pignone Michele Stangarone, che ringrazia gli enti del territorio che hanno compreso le necessità dell' azienda e si sono messi a disposizione per una collaborazione pubblico - privato proficua per tutti: La firma del protocollo rappresenta un' ulteriore conferma della rilevanza per il gruppo Baker Hughes degli insediamenti toscani e, nello specifico, di quelli dell' area apuana. Il protocollo dovrà garantire un coordinamento efficiente tra i vari attori firmatari, ognuno dei quali gioca un ruolo chiave perché il progetto di aumento della capacità produttiva dedicata al segmento dei moduli industriali si possa realizzare. L' intesa di oggi impegna infatti le parti a facilitare tutte quelle azioni procedure e semplificazioni amministrative, nel rispetto chiaramente delle norme e della salvaguardia dell' ambiente, utili a sviluppare il progetto cargo, secondo un cronoprogramma condiviso di tutti gli interventi necessari.

Porto Carrara crescerà con project cargo

Nuovo Pignone favorirà crescita di nuovi servizi per la logistica

Redazione

CARRARA Il porto di Carrara punta sul project cargo per la sua crescita. In questo senso va l'accordo presentato e siglato oggi tra Regione Toscana, Comune, Autorità di Sistema portuale del Mar ligure orientale, Nuovo Pignone-Baker Hughes e Fhp. Se La Spezia ha scelto i container (in questa direzione va anche il più recente documento di pianificazione strategica dell'AdSp), Marina di Carrara si concentrerà sul project cargo: una specializzazione sul fronte della movimentazione e della logistica e un'opportunità di sviluppo, capace di tradursi in innovazione tecnologica, promozione dell'export e dell'occupazione e che viene offerta oggi dall'ampliamento della sinergia con Nuovo Pignone srl, gruppo Baker Hughes, e dal gioco di squadra fra la multinazionale dell'energia storicamente radicata sul territorio e le istituzioni. Da tempo la Nuovo Pignone ha rafforzato la propria presenza nell'area grazie al porto, che rappresenta, da sempre, una delle motivazioni principali che hanno consentito alla società di sviluppare i propri progetti industriali favorendone anche l'occupazione. Nell'area retroportuale conta oltre 200 mila metri quadri di magazzini coperti dove effettua montaggi ed assemblaggi. Oggi Nuovo Pignone, grazie all'arrivo di nuove commesse, ha bisogno però di disporre di nuovi spazi per l'assemblaggio e la movimentazione di moduli di grandi dimensioni, il più vicino possibile al punto di sbarco delle forniture e di successivo imbarco del modulo una volta assemblato per raggiungere la destinazione finale via mare. Si tratta di manufatti che spesso, per le loro dimensioni, necessitano di una nave intera. L'area portuale del Piazzale Città di Massa, in concessione a Fhp all'interno del porto di Marina di Carrara, risulta ottimale. E sarà Fhp ad occuparsi di sbarco e movimentazione: le due società collaborano del resto già da qualche tempo e già sono state portate a termine spedizioni di sedici moduli per un valore di alcuni miliardi di dollari. L'intesa di oggi è il frutto del gioco di squadra tra azienda e istituzioni che arriva da lontano. Lo ricordano un po' tutti, dalla Regione con il presidente Eugenio Giani al sindaco Francesco De Pasquale, dal commissario straordinario dell'Autorità di Sistema portuale Francesco Di Sarcina al presidente di Nuovo Pignone-Baker Hughes Michele Stangarone e il presidente di Fhp Umberto Masucci. Tutto inizia con gli accordi di programma firmati da Regione Toscana nel Dicembre 2011 con i Comuni di Massa e Carrara, la Provincia di Massa Carrara, la Porto di Carrara Spa, e Nuovo Pignone con l'obiettivo di sostenere un polo della meccanica industriale di alta qualità tecnologica, orientato all'export e al consolidamento occupazionale, tramite interventi ed investimenti su aspetti urbanistici, di viabilità e infrastrutturali a carico sia di soggetti sia pubblici che privati. Nel 2016 fa seguito il finanziamento con 700 mila euro di un corso di formazione per l'assunzione di 90 addetti tra tecnici e ingegneri da parte di Nuovo Pignone e il cofinanziamento di un progetto di riqualificazione del waterfront del porto, in sinergia con altri interventi su viabilità e collegamenti ferroviari previsti dall'Accordo di programma per l'area di crisi complessa di Massa Carrara, firmato nel 2017. Dieci anni fa nello stabilimento di Massa, attivo dal 1939, si facevano riparazioni alle macchine utilizzate dalla Snam. Oggi è il secondo hub per manutenzione di turbine e centro di eccellenza di produzione. Un'evoluzione che in pochi si sarebbero immaginata nel 2010. Gli addetti nello stabilimento di Massa sono trecento, nel cantiere di Avenza



lavorano fino a mille persone (tra diretti e indotto) e circa altri quattromila a Firenze: molti ingegneri e tecnici specializzati. Nuovo Pignone, sotto l'egida di Eni dai primi anni Cinquanta e poi privatizzata e passata a General Electric nel 1993 (oggi Baker Hughes, ndr) è un elemento di riferimento assoluto per l' economia toscana ribadisce il presidente della giunta regionale, Eugenio Giani. E bastano pochi altri numeri, oltre a quelli sugli occupati, per spiegarlo: solo in Toscana la Baker Hughes genera



Messaggero Marittimo

Marina di Carrara

infatti un valore pari al 4,6 per cento del Pil e dà lavoro a circa 36 mila persone tra dipendenti diretti e indotto (54 mila su scala nazionale). Il presidente Giani è convinto dell'aiuto che la viabilità marittima potrà garantire a sviluppo e a innovazione. Dedicheremo nei prossimi cinque anni di legislatura grande attenzione ai porti: non solo Carrara, che aiuterà la valorizzazione logistica di tutta la Toscana, ma anche Livorno con la Darsena Europa e Piombino, dove la Regione negli anni passati ha già lavorato per la realizzazione della nuova banchina e per abbassare i fondali, senza dimenticarsi del distretto della nautica. In questa operazione di valorizzazione complessiva conclude il presidente il fatto che il porto di Carrara fosse stato spostato sotto il controllo di un'unica **AdSp** che fa capo a La Spezia alla fine non si è rilevato affatto un problema. Ottima è stata l'intesa. L'attività di specializzazione del porto sul cargo potrà crescere in modo esponenziale assicura proprio il commissario Francesco Di Sarcina. Di importante occasione occupazionale, in un'area che da questo punto di vista da sempre soffre parla il sindaco De Pasquale. La firma del protocollo rappresenta un'ulteriore conferma della rilevanza per il gruppo Baker Hughes degli insediamenti toscani e, nello specifico, di quelli dell'area apuana ribadisce il presidente di Nuovo Pignone Michele Stangarone, che ringrazia gli enti del territorio che hanno compreso le necessità dell'azienda e si sono messi a disposizione per una collaborazione pubblico-privato proficua per tutti. L'intesa di oggi impegna le parti a facilitare tutte quelle azioni procedure e semplificazioni amministrative, nel rispetto chiaramente delle norme e della salvaguardia dell'ambiente, utili a sviluppare il progetto cargo, secondo un cronoprogramma condiviso di tutti gli interventi necessari.

Shipping Italy

Marina di Carrara

Nuovo Pignone occuperà per i prossimi due anni una banchina del porto di Marina di Carrara

Un'attività logistica e di assemblaggio degli impianti imponente, che qualificherà e specializzerà il porto di Marina di Carrara. È questo l'obiettivo del protocollo d'intesa nato per sviluppare le attività di Project cargo siglato oggi da Regione Toscana, Comune di Carrara, **Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale**, Nuovo Pignone - Baker Hughes e F2i Holding **Portuale**. Un percorso decennale che va di pari passo con l'insediamento e lo sviluppo dell'attività del Nuovo Pignone nell'area apuana, in particolare nello stabilimento di Avenza dove già lavorano circa mille persone, fra dipendenti e indotto. Oggi però, diversamente dal passato, l'incremento delle commesse rende necessario l'assemblaggio dei grandi moduli industriali direttamente sulla banchina, subito pronti per le spedizioni intercontinentali. L'area **portuale** del Piazzale Città di Massa, in concessione a Fhp all'interno del porto, è risultato ottimale e sarà sempre Fhp ad occuparsi dello sbarco e delle movimentazioni. 'Le istituzioni hanno compreso le necessità dell'azienda per queste nuove commesse e soprattutto le ricadute che avrà sul territorio in termini economici e occupazionali' ha detto il presidente di Nuovo Pignone Spa Baker-Hughes, Michele Stangarone. L'accordo avrà una durata di due anni, con possibilità di rinnovo. Il settore del project cargo di Carrara sarà anche uno degli elementi che caratterizzerà il prossimo piano regolatore **portuale**. 'Il nostro scopo è far crescere il porto in maniera misurata ed efficiente, senza alterare gli equilibri ambientali e completando il percorso di specializzazione che possiamo dire non ha uguali a livello nazionale' ha aggiunto il commissario straordinario dell'**Autorità di sistema portuale**, Francesco Di Sarcina.



Un'attività logistica e di assemblaggio degli impianti imponente, che qualificherà e specializzerà il porto di Marina di Carrara. È questo l'obiettivo del protocollo d'intesa nato per sviluppare le attività di Project cargo siglato oggi da Regione Toscana, Comune di Carrara, Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale, Nuovo Pignone - Baker Hughes e F2i Holding Portuale.

Porto di Carrara, project cargo per crescere

Il porto di Carrara per la propria crescita punta sul project cargo, ovvero il trasporto dedicato e la gestione completa di grandi manufatti frutto di attività industriale, sotto il segno di Baker Hughes. E' questo il senso dell' accordo siglato da Regione Toscana, Comune di Carrara, **Autorità** di **sistema** portuale del Mar ligure orientale, Nuovo Pignone e F2i Holding Portuale (Fhp). Se Nuovo Pignone-Baker Hughes da tempo si serve dei 200mila metri quadri dell' area retroportuale per montaggi e assemblaggi dei grandi moduli da inviare nel mondo - a partire da quelli per il progetto Gorgon - oggi grazie all' arrivo di nuove commesse (con un' orizzonte che secondo l' azienda è come minimo biennale) ha bisogno di disporre di nuovi spazi per l' assemblaggio e la movimentazione di moduli di grandi dimensioni, il più vicino possibile al punto di sbarco delle forniture e di successivo imbarco del modulo una volta assemblato per raggiungere la destinazione finale via mare. L' intesa di oggi, spiega la Regione, impegna dunque le parti a facilitare le procedure amministrative, nel rispetto delle norme e della salvaguardia dell' ambiente, utili a sviluppare il progetto cargo, secondo un cronoprogramma condiviso di tutti gli interventi necessari. L' area portuale del Piazzale Città di Massa, in concessione a Fhp all' interno del Porto di Marina di Carrara, risulta ottimale per l' assemblaggio e la movimentazione di moduli di grandi dimensioni come quelli di Baker Hughes: proprio Fhp si occuperà di sbarco e movimentazione. «La firma del protocollo rappresenta un'ulteriore conferma della rilevanza per il gruppo Baker Hughes degli insediamenti toscani e, nello specifico, di quelli dell' area apuana», spiega il presidente di Nuovo Pignone Michele Stangarone, sottolineando che «il protocollo dovrà garantire un coordinamento efficiente tra i vari attori firmatari, ognuno dei quali gioca un ruolo chiave perché il progetto di aumento della capacità produttiva dedicata al segmento dei moduli industriali si possa realizzare». «Dedicheremo nei prossimi cinque anni di legislatura - ha affermato il presidente della Regione, Eugenio Giani - grande attenzione ai porti: non solo Carrara, che aiuterà la valorizzazione logistica di tutta la Toscana, ma anche Livorno con la Darsena Europa e Piombino, dove la Regione negli anni passati ha già lavorato per la realizzazione della nuova banchina e per abbassare i fondali, senza dimenticare del distretto della nautica».



Bollettino Avvisatore Marittimo

Livorno

Livorno e Venezia, arriva il ristoro per i loro portuali

Livorno. Arriva l'indennizzo anche per i portuali di Livorno e Venezia, per un totale di oltre un milione di euro. Per quanto riguarda l'Autorità di sistema portuale del Tirreno Settentrionale, si tratta di 626 mila euro, di cui 442 mila a Uniport 184 mila alla Compagnia Portuale di Livorno. È una somma di acconto pari al 40 per cento del contributo potenzialmente spettante ai sensi dell'art. 199 del DI Rilancio, il decreto che permette questa misura. In considerazione del calo dei traffici nei porti italiani per effetto dell'emergenza Covid-19, il decreto Rilancio autorizza le autorità di sistema portuale, compatibilmente alle disponibilità di bilancio, a corrispondere agli articolo 17 titolari di contratti d'appalto di attività comprese nel ciclo operativo ai sensi dell'articolo 18, comma 7, un contributo pari a 90 euro per ogni turno lavorativo prestato in meno rispetto al corrispondente mese dell'anno 2019. «Con questo provvedimento abbiamo inteso intervenire tempestivamente con misure di sostegno al reddito dei lavoratori portuali duramente colpiti dagli effetti della crisi pandemica» ha dichiarato il presidente Corsini. «La contrazione dei traffici non ha risparmiato nessuno. Speriamo di poter in questo modo alleviare le difficoltà delle famiglie dei lavoratori coinvolti». Per quanto riguarda i porti del Veneto, il sostegno è di 660 mila euro alle compagnie portuali di Venezia e Chioggia. Li erogherà l'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Settentrionale, che ha decretato un indennizzo in favore degli articoli 17: Nuova Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia (500 mila euro) e Serviport di Chioggia (160 mila). Vengono applicate le indicazioni del Decreto Rilancio (19 maggio 2020, n. 34), convertito in legge a luglio (n. 77). Nello specifico, all'articolo 199, segue in ultima pagina



Arriva il ristoro

comma 1 lettera b), sono riportate le Disposizioni in materia di lavoro portuale e di trasporti marittimi che autorizzano da parte dell'AdSP, compatibilmente con le disponibilità di bilancio un contributo di 90 euro per ogni minore giornata di avviamento rispetto allo stesso periodo del 2019. Il commissario dell'Adsp, Pino Musolino, ricorda che questo sostegno al reddito «si aggiunge ai fondi già stanziati ad agosto, raggiungendo un valore complessivo di 890 mila euro. Un sostegno concreto che confido sarà utile per sostenere le imprese di lavoro portuale e per alleviare le difficoltà delle famiglie dei lavoratori coinvolti». Interventi di questa entità resi possibili, conclude il commissario, «perché l'Ente gode di ottima salute dal punto di vista finanziario, grazie a un triennio di spending review, riduzione dell'esposizione debitoria e investimenti oculati. A ulteriore conferma, ricordo che nella previsione di bilancio 2021 l'Autorità è riuscita ad accantonare risorse per ben 51 milioni di euro per la realizzazione di opere ed escavi fondamentali per il mantenimento della competitività futura degli scali lagunari».

The collage contains several news items:

- DALLA PRIMA PAGINA**: Tasse ai porti. Il ministro ha fatto il bilancio...
- Decisione alla Corte UE**: Per i cantieri navali non sono più...
- Arriva il ristoro**: Il contributo di 90 euro per ogni...
- Screening portuale**: Per il 2021, una serie di misure...
- BOLLETTINO AVVISATORE MARITTIMO**: L'Ente gode di ottima salute...
- GRIMALDI GROUP Short Sea Services**: A network map showing routes between ports like Livorno, Genoa, and Barcelona.
- La Dorsale Adriatica**: A small advertisement for a shipping service.



Bilancio di Corsini: quali novità?

Ritiene necessaria la continuità di governance

LIVORNO Attratti dal titolo promettente Maxi darsena, ce l'ho fatta, c'eravamo accostati alla lettura della paginata dedicata al presidente Corsini (AdSp mar Tirreno settentrionale) con la speranza di vedere che, finalmente, qualcosa si muove, se non che, a muoversi, sembra essere soltanto un ripetuto e chiaro appello alla necessità di continuità della governance. Riguardo al titolo di richiamo sui progressi della darsena Europa, il titolare dell'Authority labronica niente, in realtà, ha aggiunto a quanto più diffusamente già consegnato alle nostre pagine ormai una ventina di giorni or sono, poi, lavatosi giustamente le mani per quanto riguarda la questione dello scavalco, Corsini, non potendone fare a meno, tenta di indurre la sensazione che l'ultradecennale durata del trasferimento di un fascio di tubi dal fondo di un canale perché di questo, alla fine, si tratta in pieno ventunesimo secolo, a più di cinquant'anni dalla conquista della Luna, configuri una performance di considerevole rilievo da parte dell'amministrazione portuale. Spingendosi ancora più avanti, l'ineffabile amministratore del porto di Livorno annuncia il completamento dell'iter per la concessione per la realizzazione del porto turistico nel Mediceo al solito Benetti trascurando di far cenno allo scoglio costituito dai proprietari delle 6/700 imbarcazioni che vi stazionano in circoli bene attrezzati che, pur avendo da tempo ricevuto lo sfratto dall'Authority, specialmente in mancanza di alternative accettabili e con la prospettiva di pagare un bel po' più al nuovo concessionario, si sono uniti per resistere e sono tutt'altro che intenzionati a lasciare libero il campo. Corsini tocca anche la supposta (con tutto ciò che la parola contiene) conclusione della gara per l'assegnazione dei bacini da carenaggio, ma sottolinea laconicamente il testo la gara è stata completata, ma (dopo quasi sei anni! ndr) non è stata fatta l'assegnazione. E così via, si potrebbe continuare, ma non ci piace insaeuire in mortuos, ricordiamo, comunque, che Livorno, i livornesi e il suo porto, specialmente oggi, di tutto hanno bisogno, meno che di rassicurazioni già invecchiate e di enunciazioni il cui contenuto è veramente difficile da scovare, salvo la ribadita necessità di continuità della governance della cui qualità ciascuno resta libero di esprimersi.

Messaggero Marittimo.it

7 Dicembre 2020 - Renato Roffi



Bilancio di Corsini: quali novità?

LIVORNO - Attratti dal titolo promettente "Maxi darsena, ce l'ho fatta", c'eravamo accostati alla lettura della paginata dedicata al presidente Corsini (AdSp mar Tirreno settentrionale) con la speranza di vedere che, finalmente, qualcosa si muove, se non che, a muoversi, sembra essere soltanto un ripetuto e chiaro appello alla "necessità di continuità della governance". Riguardo al titolo di richiamo sui progressi della darsena Europa, il titolare dell'Authority labronica niente, in realtà, ha aggiunto a quanto più diffusamente già consegnato alle nostre pagine ormai una ventina di giorni or sono, poi, lavatosi - giustamente - le mani per quanto riguarda la questione

<https://www.messaggeromarittimo.it/bilancio-di-corsini-quali-novita/> | 7
Dicembre 2020 - Renato Roffi

Shipping Italy

Livorno

Dall' AdSP di Livorno 626mila euro a sostegno di Cpl e Uniport

Anche l' **AdSP** del **Mar Tirreno Settentrionale**, a pochi giorni di distanza da quella del **Mar Adriatico Settentrionale**, ha annunciato l' erogazione di un contributo per due delle 'sue' imprese portuali, attive in particolare a Livorno. Il presidente Stefano Corsini ha infatti autorizzato per il 2020 un riconoscimento a Uniport e a Cpl (Compagnia Portuale di Livorno) di complessivi 626mila euro (nel dettaglio, 442mila alla prima e 184mila euro alla seconda). La somma, spiega l' ente, rappresenta un acconto del 40% sull' intero contributo spettante ai sensi del DI Rilancio, che 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 'perso' rispetto al 2019. Nei giorni scorsi un' iniziativa analoga è stata assunta dalla authority del **Mar Adriatico Settentrionale**, che ha approvato una nuova erogazione a favore della Nuova Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia e della Serviport di Chioggia (rispettivamente del valore di 500mila euro e di 160mila) dopo quella già stabilita in agosto.



Anche l'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, a pochi giorni di distanza da quella del Mar Adriatico Settentrionale, ha annunciato l'erogazione di un contributo per due delle 'sue' imprese portuali, attive in particolare a Livorno.

Il presidente Stefano Corsini ha infatti autorizzato per il 2020 un riconoscimento a Uniport e a Cpl (Compagnia Portuale di Livorno) di complessivi 626mila euro (nel dettaglio, 442mila alla prima e 184mila euro alla seconda). La somma, spiega l'ente, rappresenta un acconto del

«Non si sfascia ciò che funziona» Mancinelli è per il Giampieri-bis

La partita sibillina del rinnovo del presidente dell' Autorità portuale: un mese fa era sicuro, ora è in bilico Fincantieri lo sostiene, nella cinquina anche tre funzionari Mit. Acquaroli da neutro ora sembra scettico

IL RETROSCENA ANCONA C'è da scommettere che l'abbia detto proprio così alla ministra Paola De Micheli. «Non si sfascia ciò che funziona». Valeria Mancinelli va dritta al bersaglio. Giampieri-bis, per la continuità d'azione dell'**Autorità** di **sistema portuale** del mare Adriatico centrale. La sindaca dorica non ha dubbi sul principio, in base al quale scegliere tra le cinque manifestazioni d'interesse arrivate a destinazione: tre funzionari ministeriali e due nomi di bandiera, il presidente uscente e l'ipotesi lunare del Verde per tutte le stagioni, Gianluca Carrabs. I paletti Inutile chiederle su quali tavoli si gioca la partita del rinnovo, da chiudersi entro metà gennaio. «Non lo so. La legge prevede che la nomina sia competenza del ministero dei Trasporti, d'intesa con le regioni interessate, Marche e Abruzzo». Evita le secche, il sindaco di Ancona: «Più che i tavoli, a me interessa la sostanza d'uno strumento che gestisce importanti infrastrutture: i porti di Ancona, Pesaro, San Benedetto, Pescara, Ortona». E fissa il primo paletto, l'essenza: «La scelta va fatta nel segno di questo bene comune. Sono per chi ha fatto, e ha fatto in modo corretto». Passa a piantare il secondo: «Qui non c'entrano le contrapposizioni tra centrodestra e centrosinistra, le diatribe politiche. Io parlo da sindaca di un capoluogo e non da esponente politico. Devono funzionare il coordinamento e la cooperazione con la città, con la regione tutta». Profondità per superficie, e dà corpo alla sua affermazione: «La qualità della governance di un porto si misura su terreni molto laici: quanto sia capace di produrre risultati, per l'economia dello stesso porto e del territorio, e quanto visione abbia nel relazionarsi con le istituzioni e le comunità su cui insiste». Sì, la Mancinelli arriva al nucleo: la mancata riconferma di Giampieri potrebbe compromettere i progetti già avviati. «E la mia - rafforza il suo credo - non è una voce isolata». Gli esempi Non si sfascia ciò che funziona, la sindaca sfrutta l'insistenza sull'intercalare, per potenziarne l'effetto. Che sostiene con la linfa degli esempi sul campo. «La guida degli ultimi anni dell'**Autorità** ha gestito, ottimamente, l'ingresso di nuovi porti di Marche e Abruzzo nel **sistema** di Ancona, ha attivato una banchina container su cui oggi si muovono decine di migliaia di merci». Volà, sulla prospettiva. «Sta portando a compimento la riqualificazione di altre banchine destinate alle merci, ha posto le basi per trovare nuovi spazi di sviluppo per i traghetti e la logistica, ha rilocalizzato le movimentazioni di mezzi pesanti allo scalo Marotti». Il territorio Uno schiaffo ai detrattori, per i quali è stato solo immobilismo. La sindaca procede, imperterrita: «Ha supportato lo sviluppo della cantieristica, oggi forse il più grande bacino di lavoro delle Marche». Stessa voce, identica la convinzione delle associazioni degli spedizionieri e degli agenti marittimi, delle parti sociali, delle associazioni di categoria, della Camera di Commercio. «Apprezzano il lavoro svolto in questi anni dall'attuale presidente - la Mancinelli fa quadrato - perché sono consapevoli di un programma in corso, con progetti che vanno completati, e richiamano la difficoltà del momento che, per superare la crisi, impone continuità». Oggi arriverà anche l'endorsement della Camera di commercio di Chieti-Pescara. Eppure. Eppure chi conosce le cose romane dice che nelle ultime due settimane la



«Non si sfascia ciò che funziona» Mancinelli è per il Giampieri-bis

La partita sibillina del rinnovo del presidente dell' Autorità portuale: un mese fa era sicuro, ora è in bilico Fincantieri lo sostiene, nella cinquina anche tre funzionari Mit. Acquaroli da neutro ora sembra scettico

IL RETROSCENA
ANCONA. Chi lo vorrebbe che? Valeria Mancinelli, sindaco di Ancona, è dritta al bersaglio. Giampieri-bis, per la continuità d'azione dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. La sindaca dorica non ha dubbi sul principio, in base al quale scegliere tra le cinque manifestazioni d'interesse arrivate a destinazione: tre funzionari ministeriali e due nomi di bandiera, il presidente uscente Roberto Giampieri e Gianluca Carrabs. I paletti Inutile chiederle su quali tavoli si gioca la partita del rinnovo, da chiudersi entro metà gennaio. «Non lo so. La legge prevede che la nomina sia competenza del ministero dei Trasporti, d'intesa con le regioni interessate, Marche e Abruzzo». Evita le secche, il sindaco di Ancona: «Più che i tavoli, a me interessa la sostanza d'uno strumento che gestisce importanti infrastrutture: i porti di Ancona, Pesaro, San Benedetto, Pescara, Ortona». E fissa il primo paletto, l'essenza: «La scelta va fatta nel segno di questo bene comune. Sono per chi ha fatto, e ha fatto in modo corretto». Passa a piantare il secondo: «Qui non c'entrano le contrapposizioni tra centrodestra e centrosinistra, le diatribe politiche. Io parlo da sindaco di un capoluogo e non da esponente politico. Devono funzionare il coordinamento e la cooperazione con la città, con la regione tutta». Profondità per superficie, e dà corpo alla sua affermazione: «La qualità della governance di un porto si misura su terreni molto laici: quanto sia capace di produrre risultati, per l'economia dello stesso porto e del territorio, e quanto visione abbia nel relazionarsi con le istituzioni e le comunità su cui insiste». Sì, la Mancinelli arriva al nucleo: la mancata riconferma di Giampieri potrebbe compromettere i progetti già avviati. «E la mia - rafforza il suo credo - non è una voce isolata». Gli esempi Non si sfascia ciò che funziona, la sindaca sfrutta l'insistenza sull'intercalare, per potenziarne l'effetto. Che sostiene con la linfa degli esempi sul campo. «La guida degli ultimi anni dell'Autorità ha gestito, ottimamente, l'ingresso di nuovi porti di Marche e Abruzzo nel sistema di Ancona, ha attivato una banchina container su cui oggi si muovono decine di migliaia di merci». Volà, sulla prospettiva. «Sta portando a compimento la riqualificazione di altre banchine destinate alle merci, ha posto le basi per trovare nuovi spazi di sviluppo per i traghetti e la logistica, ha rilocalizzato le movimentazioni di mezzi pesanti allo scalo Marotti». Il territorio Uno schiaffo ai detrattori, per i quali è stato solo immobilismo. La sindaca procede, imperterrita: «Ha supportato lo sviluppo della cantieristica, oggi forse il più grande bacino di lavoro delle Marche». Stessa voce, identica la convinzione delle associazioni degli spedizionieri e degli agenti marittimi, delle parti sociali, delle associazioni di categoria, della Camera di Commercio. «Apprezzano il lavoro svolto in questi anni dall'attuale presidente - la Mancinelli fa quadrato - perché sono consapevoli di un programma in corso, con progetti che vanno completati, e richiamano la difficoltà del momento che, per superare la crisi, impone continuità». Oggi arriverà anche l'endorsement della Camera di commercio di Chieti-Pescara. Eppure. Eppure chi conosce le cose romane dice che nelle ultime due settimane la



Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

posizione che sembrava molto solida (verso la riconferma) di Giampieri sembra essersi indebolita. Fincantieri dovrebbe averci messo un bel puntello e non ha voluto neanche sapere il resto della cinquina: per noi serve Giampieri, avrebbero detto. Un bell' assist. Ma adesso siamo in piena corrida e il gioco dell' oca torna ai governatori: Acquaroli e Marsilio si sarebbero sentiti. Il governatore delle Marche, autoconferitosi la delega sul Porto, due settimane fa era neutro mentre oggi auspica un cambio di passo. Carrabs chi?. E se non c' è accordo tra ministro e governatori si fa uno a uno: al ministro il presidente, ai governatori il segretario. Con M5S che ricorda a tutti che servono competenze per stare in quel posto, non le chiacchiere. Quindi, per tornare alla Mancinelli? L' allarme Avanti, compatti. Piazza sacchi di sabbia e srotola filo spinato: «Altrimenti - avverte - diventa campo di scorribande e di conquista da parte di personaggi che non hanno collocazione». Riavvolge il nastro del tempo: «I miei timori sono frutto di esperienze del passato. Quando il territorio si sfilaccia s' innesca questo meccanismo». Maria Cristina Benedetti © RIPRODUZIONE RISERVATA.

L' appello in coro: «Politica unita alle istituzioni per la riconferma»

Da Gnocchini a Confartigianato tutte voci a favore di Giampieri

ANCONA «La politica sia unita insieme alle istituzioni sulla riconferma di Rodolfo Giampieri». È l' appello lanciato, a voce unica, da Marco Gnocchini, coordinatore dei Popolari per **Ancona**- Il Centro, e da Tommaso Sanna, capogruppo di **Ancona** Popolare. Che, sulla riconferma del presidente dell' Autorità portuale, incalzano. «Sarebbe incomprensibile e segno di una politica lontana dagli interessi del territorio qualunque altra scelta da parte del ministro De Micheli. Il **porto** di **Ancona** sotto la presidenza Giampieri e grazie all' istituzione dell' AdSP del Mare Adriatico Centrale è finalmente uscito dal suo isolamento e dal suo status di hub di serie B, sempre subordinato al protagonismo di Ravenna e di Trieste. La continuità, peraltro invocata anche e all' unisono da associazioni di categoria e operatori portuali di Marche e Abruzzo, rappresenta una garanzia di sviluppo della progettualità e di determinazione nell' utilizzo delle risorse per il territorio». E chiudono: «Anteporre meschini tornaconti di parte, ovvero calcoli politici agli interessi della comunità avrebbe ricadute pesantissime in termini economici e sociali che la nostra comunità non può permettersi». Sulla stessa linea è Marco Pierpaoli. Il segretario generale di Confartigianato **Ancona**-Pesaro e Urbino auspica che «il gioco di squadra fino a oggi realizzato venga mantenuto con un dialogo concreto e costruttivo fra tutte le istituzioni locali, AdSP, Comune, Regione e Governo centrale per realizzare le opere strategiche fondamentali per far crescere il sistema portuale con tutti i suoi occupati, trainando l' economia delle Marche e quella dell' Italia centrale, che ha assoluta necessità di una trasporto marittimo efficace ed efficiente». Anche lui ribadisce: «È importante che vi sia continuità per proseguire i lavori già avviati e completare il processo di rilancio del **porto**». Si unisce al coro Italia Viva Marche. Che sostiene: «Mantenere la governance dell' Autorità portuale del medio Adriatico è un segnale di fiducia verso le nostre istituzioni e le nostre imprese». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Il commento

Giù le mani da ciò che funziona

Andrea Brusa Che cos' è la politica? La politica è capacità di scelta per il bene comune. E cos' è il bene comune? Il bene comune è quando ciò che deve funzionare, funziona. Bene, proseguiamo: la gestione della governance del porto di Ancona fino a oggi ha funzionato e la fuori ci sono milioni di euro per progetti già finanziati che contribuiranno a uno sviluppo ulteriore del porto di cui, forse, qualcuno ne avrà già dimenticato lo stallo decennale. Ora, perché questo percorso virtuoso andrebbe fermato? Perché non dare continuità a un' Authority Marche-Abruzzo che (è sotto gli occhi di tutti) ha contribuito a far crescere il territorio?



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«La mia candidatura non è contro Giampieri»

Gianluca Carrabs spiega la sua scelta, il presidente uscente: «Sono sereno per quanto fatto, attendo le decisioni del ministro»

Sono cinque le manifestazioni d'interesse presentate per l'ambito posto di presidente dell'**Autorità di Sistema portuale** del Medio Adriatico. In tre casi si tratta di tecnici: due arrivano dal ministero dei Trasporti e uno dall'Interporto di Bologna. Le altre due sono «nostrane»: il presidente uscente dell'Authority Rodolfo Giampieri e l'ex assessore regionale Gianluca Carrabs. Una candidatura, quest'ultima, che ha fatto sobbalzare dalla sedia più di qualcuno a iniziare dal mondo economico che gravita attorno al porto che non si aspettava una «scontro» tra correghionali, ma anche e soprattutto, nella ferma convinzione che la guida di Giampieri sarebbe andata avanti per altri quattro anni senza problemi. E, invece, non sembra essere così. «La mia candidatura - spiega subito Carrabs - non è contro Giampieri, assolutamente. Più semplicemente ho avuto delle sollecitazioni e dopo averci pesanto ho presentato la domanda. Anche perchè - spiega Carrabs - io faccio politica per passione ma il mio lavoro è quello di manager. In questi anni ho guidato la Svim (Società di sviluppo delle Marche della Regione che si occupa di fondi europei, ndr) e poi all'Interporto senza dimenticare il mio impegno come assessore ai Lavori pubblici nella giunta regionale di qualche anno fa. Credo di avere un curriculum che mi permette di poter partecipare a questa selezione. Tutto qui. Poi sarà il ministro a decidere». Impassibile il presidente Giampieri: «Sono sereno per quello che ho fatto in questi anni, ho dato il massimo, mi fanno piacere gli attestati di stima, ma adesso non posso fare altro che attendere le decisioni della ministra. Ripeto, tutto con la massima tranquillità». E il nome del ministro De Micheli fa continuamente capolino. Infatti sarà proprio lei, con o senza accordo con le Regioni Marche e Abruzzo, a mettere nero su bianco il nome del presidente dell'Authority di Ancona. Regioni che fino a oggi non si sono palesate, o meglio non hanno preso posizione forse nell'attesa di conoscere le idee della De Micheli. Ma è evidente che la partita a questo punto è tutta romana. Sono tredici le **Autorità di sistema portuale** che dovranno essere rinnovate nei prossimi mesi e quindi è possibile che quanto dato per certo a settembre adesso possa essere modificato. C'è da comporre un puzzle di candidature per coprire le tredici caselle e ognuno, nella maggioranza di governo, vorrà dire la sua. Un giochino triste che si ripropone da anni a seconda di chi è al potere. Basta ricordare la nomina di un presidente di quella che una volta si chiamava solo **Autorità portuale** di Ancona, vale a dire Canepa: il ministro dell'epoca Mattioli (centrodestra) scelse lui contro il parere della Regione guidata da Spacca, quindi senza accordo ma con imposizione. Adesso si richia lo stesso scenario. Ma le condizioni sono diverse: il porto di oggi non è quello di dieci anni fa. Alfredo Quarta.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«No alle interferenze politiche»

I sindacati all' attacco: «Si mette a rischio il futuro»

«Sarebbe grave se interferenze politiche, improprie quanto improvvise, pregiudicassero il futuro della più grande risorsa economica e lavorativa della regione Marche». I sindacati sono compatti sull' argomento. Il porto è ad un punto di svolta tra passato e futuro. I sindacati di categoria plaudono al lavoro svolto e auspicano continuità alla guida dell' Autorità portuale di Ancona: «In questi ultimi anni il porto di Ancona ha visto una crescita importante di flussi, ricchezza e occupazione _ affermano Marco Bastianelli, Alessandro Mancinelli e Claudia Mazzucchelli, segretari di Cgil, Cisl e Uil Ancona -. Con oltre 6mila 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. In un contesto di crisi economica e sociale quale quella attuale 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. In questo senso, 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».



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«Non vanifichiamo il lavoro fatto»

Spedizionieri e autotrasportatori preoccupati da un cambio

Gli spedizionieri e gli autotrasportatori esprimono la richiesta di dare continuità al lavoro svolto in questi anni al porto: «In tale contesto e per non vanificare il percorso fino ad ora intrapreso, si ritiene essenziale garantire continuità alla guida dell' Authority». A dirlo in una nota ufficiale è la dirigenza dell' Amsea, l' associazione marchigiana degli spedizionieri e degli autotrasportatori, secondo cui 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». L' Amsea entra anche nel vivo dei progetti: «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».

The screenshot shows a newspaper page with the following content:

- Section:** Il porto nella bufera
- Headline:** «La mia candidatura non è contro Giampieri»
- Text:** Gianluca Carabba spiega la sua scelta, il presidente uscente: «Sono venuto per quanto fatto, attendo le decisioni del ministro»
- Images:** Two portraits of men in suits, likely Gianluca Carabba and the outgoing president.
- Other articles:** «No vanifichiamo il lavoro fatto», «No alle interferenze politiche».



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«Non siamo terra di conquista per nessuno»

Il sindaco Valeria Mancinelli non vuole sentire parlare di cambio alla presidenza dell' Authority: «Chi ha fatto bene resta al suo posto»

Sindaco Valeria Mancinelli, cosa sta accadendo per la presidenza dell' Autorità portuale? «Semplicemente che si sta mettendo in discussione qualcosa che per tutti era già assodato: la conferma del presidente Rodolfo Giampieri». Un' eventualità che l' ha presa di sorpresa. «Certo. Le cose che funzionano non devono essere messe a rischio, anzi bisogna rafforzarle. L' Autorità portuale è una di queste, funziona nel migliore dei modi. E dico questo da sindaco non da esponente di partito, parlo per il bene della città che amministro. Non possiamo buttare per aria quanto di buono fatto fino a oggi». Sulla gestione dell' Autorità di sistema portuale c' è un consenso che arriva da più parti. «Assolutamente sì. Ce lo dicono le prese di posizione di tutti gli operatori economici di Marche e Abruzzo così come i sindacati visto che nel solo **porto di Ancona** operano oltre seimila lavoratori». La decisione finale arriverà da Roma, dal ministro dei Trasporti De Micheli, ma la sensazione è che l' Autorità portuale di **Ancona** sia finita, suo malgrado, al centro di un puzzle politico.

«Credo che si debba evitare in tutti i modi che le Marche, e in questo frangente l' Autorità portuale, possano diventare terra di conquista. Non possiamo assistere alla solita storia del manuale Cencelli per accontentare questo o quell' altro. I giochi che si fanno da altre parti non possono andare a discapito del nostro **porto**. E lo dico anche perché **Ancona** è fisicamente collegata allo scalo con il quale convive e negli ultimi anni si è iniziato a realizzare quel processo di integrazione nel rispetto ognuno delle proprie competenze». E poi c' è anche un aspetto prettamente economico da non sottovalutare: qual è il suo giudizio sugli ultimi anni? «Molto positivo, basta pensare a quanti progetti sono stati realizzati. Solo per ricordare alcuni aspetti cruciali, in questi anni l' Autorità portuale ha attivato una banchina container su cui oggi si muovono decine di migliaia di merci, ha posto le basi per trovare nuovi spazi di sviluppo per i traghetti e la logistica, ha supportato lo sviluppo della cantieristica, oggi forse il più grande bacino di lavoro delle Marche. Ha inoltre attivato un rapporto costruttivo con il territorio, con il nostro per primo: abbiamo affrontato le questioni ambientali, quelle della mobilità, lo sviluppo economico coniugato con la vivibilità, di cui è espressione massima il **porto** antico». **Le prossime mosse?** «Ho sentito il governatore Acquaroli con il quale ci vedremo nei prossimi giorni. Ma una cosa è certa: non siamo terra di conquista per nessuno tantomeno per Roma. L' Authority ha fatto bene e si deve continuare su questa strada». Alfredo Quarta.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

La Camera di Commercio regionale e la Confartigianato spingono per la conferma di Giampieri

«Ottenuti grandi risultati, adesso occorre continuità nella governance»

Si alza un coro di no contro il possibile cambio della guardia alla guida dell' Autorità portuale. A intervenire sulla questione è il presidente della Camera di Commercio delle Marche, Gino Sabatini: «Da alcune settimane, il porto di Ancona e tutti quelli del Sistema sono oggetto di progettualità che guardano al futuro e all' utilizzo efficace delle risorse del Recovery Fund, senza contare i progetti già avviati e gli altri in fase di completamento. Tutto questo dovrebbe consigliare una riflessione molto approfondita sulla guida dell' autorità, fondata sulla competenza, sul lavoro fatto, sulla capacità di interagire con le istituzioni pubbliche, gli corpi intermedi e i privati». Secondo Sabatini, sullo scalo «si è raggiunto dopo tanti anni di immobilismo e polemiche un equilibrio che rappresenta una buona pratica da esportare anche in altre realtà». L' unanimità bipartisan dei consensi espressi in questi giorni nei confronti del presidente Giampieri non è formale per Sabatini: «Evidentemente va presa in considerazione e sono convinto che la ministra De Micheli, che più di ogni altro nel governo conosce le Marche, ha la sensibilità e la forza per far prevalere competenza, qualità del lavoro, visione e risultati». «Mi auguro - conclude - che il porto di Ancona non solo non perda la sua centralità, ma esca rafforzato proprio confermando l' attuale governance, facendo da traino all' economia di tutti gli scali portuali delle Marche, e all' economia dell' indotto nella sua generalità e in tutti i territori interessati». «Il porto con i suoi 6mila addetti - gli fa eco Marco Pierpaoli, segretario generale di Confartigianato Ancona - Pesaro e Urbino - è la più grande industria delle Marche ed è fondamentale per l' intermodalità nei trasporti e per lo sviluppo dell' economia dell' Italia centrale». L' auspicio di Cgia è che «il gioco di squadra fino a oggi realizzato venga mantenuto con un dialogo concreto e costruttivo fra tutte le istituzioni locali, AdsP, Comune, Regione e Governo centrale per realizzare le opere strategiche fondamentali per far crescere il sistema portuale con tutti i suoi occupati. E' importante che vi sia continuità - conclude Pierpaoli - per proseguire i lavori già avviati e completare il processo di rilancio del porto, tenendo una visione collaborativa, ma distinta, dagli altri scali dell' Adriatico, salvaguardando l' autonomia dell' Autorità di sistema che fino ad oggi ha prodotto risultati concreti».

Non siamo terra di conquista per nessuno
Il sindaco Valeria Marchelli non vuole sentire parlare di cambio alla presidenza dell'Authority. «Chi fa fatto bene resta al suo posto»

Si richiama l'attenzione
«C'è un'attenzione particolare...»

FALCETTI SOSTIENE
«Il porto è un sistema...»

OGGI IL PORTO
«Il porto è un sistema...»

COSA SI FA
«Il porto è un sistema...»

COSA SI FA
«Il porto è un sistema...»

COSA SI FA
«Il porto è un sistema...»



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

i popolari

«Si rischiano pesanti ricadute»

Gnocchini e Sanna: «Occorre garantire continuità con Giampieri»

«La politica sia unita insieme alle Istituzioni sulla riconferma di Rodolfo Giampieri alla guida dell' Autorità portuale. Sarebbe incomprensibile e segno di una politica lontana dagli interessi del territorio qualunque altra scelta da parte del ministro De Micheli». E' quanto sostengono i Popolari di Ancona - Il Centro con il coordinatore Marco Gnocchini e il capogruppo Tommaso Sanna. «Il porto di Ancona sotto la presidenza Giampieri e grazie all' istituzione dell' AdSP del Mare Adriatico Centrale - continuano - è finalmente uscito dal suo isolamento e dal suo status di hub di serie B, sempre subordinato al protagonismo di Ravenna e di Trieste. La continuità, peraltro invocata anche e all' unisono da Associazioni di categoria e operatori portuali di Marche e Abruzzo, rappresenta una garanzia di sviluppo della progettualità e di determinazione nell' utilizzo delle risorse per il territorio. Anteporre meschini tornaconti di parte ovvero calcoli politici agli interessi della comunità avrebbe ricadute pesantissime in termini economici e sociali che la nostra comunità non può permettersi».



Futuro del porto, Mancinelli: «L' Authority ha fatto bene, continuare su questa strada»

ANCONA - Il primo cittadino sulla questione del ritardo legato alla conferma o meno di Rodolfo Giampieri alla guida del sistema che coordina gli scali del medio Adriatico: «In questi anni guida più che positiva con il raggiungimento di traguardi tangibili»

«Le associazioni degli spedizionieri e degli agenti marittimi, le parti sociali, le associazioni di categoria, la Camera di Commercio sono state esplicitate: apprezzano il lavoro svolto in questi anni dall' attuale presidente, sono consapevoli di un programma in corso con progetti che vanno completati, avvertono della difficoltà del momento che impone continuità e compattezza per superare la crisi. Come sindaco non posso che stare dalla loro parte. Su quel terreno vanno fatte le scelte relative alla guida dell' **Autorità di sistema portuale**». Così il sindaco Valeria Mancinelli sulla questione del ritardo legato alla conferma o meno di Rodolfo Giampieri alla guida del **sistema** che coordina gli scali del medio **Adriatico**. La nomina deve essere fatta dal ministro De Micheli. «La qualità della governance di un porto - ha detto il primo cittadino - si misura su terreni molto laici: quanto sia capace di produrre risultati, per l' economia dello stesso porto e del territorio, e quanta visione abbia nel relazionarsi con le istituzioni e le comunità su cui insiste. Ebbene su questo terreno la guida degli ultimi anni dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale** è stata più che positiva. Voglio solo ricordare alcuni risultati tangibili: ha ottimamente gestito l' ingresso di nuovi porti di Marche e Abruzzo nel **sistema portuale** di Ancona, ha attivato una banchina container su cui oggi si muovono decine di migliaia di merci, sta portando a compimento la riqualificazione di altre banchine destinate alle merci, ha posto le basi per trovare nuovi spazi di sviluppo per i traghetti e la logistica, ha rilocalizzato le movimentazioni di mezzi pesanti allo scalo Marotti , ha supportato lo sviluppo della cantieristica, oggi forse il più grande bacino di lavoro delle Marche, ha messo in campo tanti progetti di sviluppo che vanno portati a termine. Ha inoltre attivato un rapporto costruttivo con il territorio, con il nostro per primo: abbiamo affrontato le questioni ambientali, quelle della mobilità, lo sviluppo economico coniugato con la vivibilità, di cui è espressione massima il porto antico. E' insensato invece pensare che quello possa essere il terreno delle spartizioni partitiche, dei manuali Cencelli, o peggio ancora della colonizzazione delle Marche da parte del potere **centrale**. Questa Authority ha fatto e fatto bene per i nostri territori. E su questa strada deve continuare».



Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Nomina presidente Autorità Portuale: "Serve continuità"

ANCONA - L' intervento del segretario generale di Confartigianato sul ritardo della conferma o meno di Rodolfo Giampieri alla guida dell' Authority

«Quello dell' Autorità di sistema Portuale dell' Adriatico Centrale che gestisce tutti gli scali da Pesaro fino ad Ortona per circa 200 km di costa è un sistema strategico che ha avviato in questi anni progetti di riqualificazione e miglioramento importanti: questi vanno realizzati nel più breve tempo possibile, sia per recuperare i cali dei traffici dovuti alla pandemia, sia per attuare i progetti di ampliamento del porto stesso e dei traffici commerciali». Così Marco Pierpaoli, segretario generale di Confartigianato Ancona - Pesaro e Urbino, sul ritardo della nomina da parte del ministro De Micheli del presidente dell' Authority, posizione rivestita attualmente da **Rodolfo Giampieri**. «Il porto di Ancona con i suoi 6.000 addetti è la più grande industria delle Marche ed è fondamentale per l' intermodalità nei trasporti e per lo sviluppo dell' economia dell' Italia centrale - ha aggiunto Pierpaoli - perché da qui passano le merci che circolano in tutta Europa e nei paesi del sud Mediterraneo». Confartigianato Imprese auspica che il gioco di squadra fino a oggi realizzato venga mantenuto con un dialogo concreto e costruttivo fra tutte le istituzioni locali, AdsP, Comune, Regione e Governo centrale per realizzare le opere strategiche fondamentali per far crescere il sistema portuale con tutti i suoi occupati, trainando l' economia delle Marche e quella dell' Italia centrale, che ha assoluta necessità di un trasporto marittimo efficace ed efficiente. «E' importante che vi sia continuità - ha concluso Pierpaoli - per proseguire i lavori già avviati e completare il processo di rilancio del porto, tenendo una visione collaborativa, ma distinta, dagli altri scali dell' Adriatico, salvaguardando l' autonomia dell' Autorità di sistema che fino ad oggi ha prodotto risultati concreti».



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto, polemiche sulle tasse che vuole imporre l' Europa

IL CASO Un brutto colpo per la portualità già duramente provata dalla pandemia del Covid è arrivato un paio di giorni fa da Bruxelles. La Commissione europea ha chiesto 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. Secondo la Ue dunque l' attività economica svolta dalle **Autorità** portuali deve essere assoggettata a imposizione fiscale come fosse attività d' impresa. La decisione della Commissione precisa che se le **autorità** portuali realizzano profitti grazie alle loro attività economiche, questi dovrebbero essere soggetti all' imposizione ordinaria prevista dalla normativa fiscale italiana per evitare distorsioni della concorrenza. Una decisione che ora la politica nazionale e i presidenti delle **Authority** dovranno combattere per non rischiare la tanto temuta privatizzazione dei porti. E in questa battaglia i camalli civitavecchiesi sono in prima linea col presidente della Compagnia **Portuale** che da anni si batte per la natura pubblicistica dei porti. «Le **Autorità** di **sistema portuale** sono enti pubblici non economici - spiega il consulente giuridico della Cpc Gaudenzio Parenti che lo scorso anno si recò a Bruxelles insieme al vice presidente dell' associazione nazionale della Compagnie portuali Patrizio Scilipoti per portare le ragioni italiane e hanno il compito di vigilare e regolare e non certo di fare business, e per questo non possono pagare l' Ires, perché sono esse stesse un pezzo di Stato. Non essendo proprietarie dei beni demaniali, le AdSP si limitano ad amministrare nell' esclusivo interesse dello Stato. Intanto a esortare il Governo ad un intervento urgente è la presidente della commissione Attività produttive della Regione Lazio Marietta Tidei. «Le tasse imposte dall' Ue rischiano di far schiantare un settore, già duramente provato dalla pandemia e dagli effetti delle chiusure e delle restrizioni. Il Governo deve intervenire il prima possibile afferma - per ripristinare una situazione di equità dato che la decisione di equiparare le AdSp ai concessionari, oltre che un errore giuridico, è una decisione fortemente penalizzante». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Infrastrutture e innovazione al Sud cento miliardi in 3 anni

LE SCELTE Nando Santonastaso La simulazione del governo è un invito, inevitabile, alla fiducia. Perché una crescita del Pil (fino al +5,3% nel 2023) e dell'occupazione del Mezzogiorno superiori alla media nazionale nei prossimi 3-4 anni, con punte significative per alcune regioni, è sicuramente una robusta iniezione di ottimismo. Quanto poi realisticamente la previsione contenuta nell'ultima bozza del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) sarà vicina alla verità dei fatti, nessuno ovviamente può prevederlo, specie alla luce dei rischi di aumento del divario legati alla pandemia. Di sicuro, nello scenario ipotizzato da Palazzo Chigi, la cornice all'interno della quale verranno scelti i progetti su cui far confluire le risorse dell'Ue, il Mezzogiorno è oggettivamente centrale. Che si parli di inclusione sociale o di recupero dei ragazzi alla scuola, di maggiore ricorso all'energia prodotta da fonti rinnovabili o di ecosistemi dell'innovazione, di sostegno all'occupazione femminile o di grandi attrattori culturali, il Sud c'è, sempre. E la partita che lo riguarda diventa anche più credibile se si pensa alle risorse disponibili: la simulazione del governo, infatti, calcola che lungo l'asse Pnrr-Piano Sud 2030-Fondo sviluppo coesione-Legge di Bilancio 2021, e con in più la riserva del 34% che è stata recepita anche per il Recovery Plan italiano, ci sono almeno 100 miliardi in campo, senza contare i Fondi strutturali europei 2021-2027. Tantissimi, certo, ma tutti stavolta da spendere per evitare che restino solo un annuncio, l'ennesimo, di cui nessuno ormai sente il bisogno. Per fortuna i soldi del Next Generation Eu hanno tempi strettissimi, due anni per rendicontare le spese, che riproporre meline e incertezze del passato non ha decisamente alcun senso.

LE PRIORITÀ In quei 100 miliardi, che comprendono anche l'impatto della fiscalità di vantaggio, con il taglio del costo del lavoro a scalare del 30% per le imprese che lavorano nel Sud, c'è il tentativo di invertire la rotta. Di raccontare un Mezzogiorno capace di mettersi al passo con il resto del Paese, cioè, e di non sprecare l'occasione, quasi sicuramente l'ultima, che gli si offre. Ma dietro le cifre si leggono (e non solo metaforicamente, per fortuna) gli scenari più operativi per recuperare il gap. In attesa infatti che i progetti ammessi agli investimenti vengano annunciati dal governo, si sa già che ne faranno parte la Strategia per le aree interne, uno dei pallini del ministro per il Sud **Peppe Provenzano**, che mira a recuperare i borghi abbandonati e dunque spopolati (ma anche aree diverse da quelle costiere) dotandoli di maggiori servizi e incentivi per il sostegno alla micro-imprenditorialità locale; gli ecosistemi dell'innovazione, con la replica del modello di San Giovanni a Teduccio in altre città meridionali, e il decollo delle Zes. Che ad onta dello scetticismo che le accompagna dalla loro istituzione, avvenuta nel 2016, resta una priorità per il governo in chiave Mezzogiorno: non a caso nel Pnrr si fa esplicito riferimento all'istituzione dello Sportello unico amministrativo che dovrebbe garantire ben altra celerità alle procedure di insediamento nelle singole aree portuali e retroportuali (attualmente sono 34). Una scelta per la verità diversa dall'autorizzazione unica caldeggiata da alcuni addetti ai lavori, come il presidente dell'Authority portuale di Napoli **Pietro Spirito**, secondo cui è l'unica strada per sburocrazizzare veramente tutti i passaggi autorizzativi.

LE INFRASTRUTTURE Nel recupero del divario saranno decisivi anche altri investimenti, in questo caso più volte ribaditi dal governo. L'Alta velocità ferroviaria, ad esempio, con priorità non solo alla Napoli-Bari ma anche alla Salerno-Reggio Calabria, e il rafforzamento della Catania-Messina-Palermo e dell'asse tra Salerno e Taranto. E i grandi attrattori culturali: il Pnrr parla espressamente a proposito



Il Mattino

Napoli

di Mezzogiorno dei parchi borbonici in Campania, unitamente al parco costiero pugliese della cultura, dell' ambiente del turismo e al nuovo auditorium previsto a Palermo, inserendoli in un ristretto elenco di opere capaci di accrescere la domanda e l' interesse di turisti e appassionati oltre i confini nazionali. Ma quanto conterà, poi, concretamente il Sud per così dire politico nell' attuazione e soprattutto nella gestione vera e propria del Recovery Plan? Quanto peso, cioè, al momento opportuno sarà garantito al Sud al di là delle buone intenzioni del governo e del premier in particolare? Una risposta ci sarebbe già, nel senso che nella norma relativa alla governance, uno dei nodi politici, appunto, più delicati, sarebbe stata riconosciuta la presenza del ministero del Sud e della Coesione territoriale. Sarà così possibile garantire, in raccordo con il Comitato esecutivo, la coerenza tra le risorse disponibili e quelle dei Fondi strutturali 2021-27 che per l' Italia ammontano a circa 43,5 miliardi, dei quali circa l' 80 per cento destinati al Mezzogiorno. Questo da un lato impedirà che si verifichino sovrapposizioni e confusioni nell' utilizzo delle risorse ma dall' altro permetterà che gli interventi sui quali attivare la corsia preferenziale vengano seguiti direttamente anche da chi li ha in gran parte annunciati nel piano Sud 2030. Proprio quello che a giudizio della Commissione europea permette all' Italia di essere più credibile del passato nonostante tutte le sue incognite politiche di ieri e, purtroppo anche di oggi. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Shipping Italy

Napoli

Spirito: "Trasformare le AdSP in Spa in mano pubblica o in enti pubblici economici"

Contributo a cura di **Pietro Spirito** ** presidente **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale**. La recente conclusione della istruttoria comunitaria sulla tassazione delle **Autorità di Sistema Portuale** e la decisione europea di considerare aiuti di Stato gli interventi nel settore della cantieristica dell' **Autorità Portuale** di Napoli, effettuati tra il 2002 ed il 2014, costituiscono una occasione per impostare una discussione più consapevole sulla configurazione giuridica di questi soggetti. Sinora, le reazioni, anche motivatamente, sono state più di pancia che di testa. La comunicazione della Commissione sull' avvio della istruttoria per la tassazione delle Adsp è giunta in un periodo di vacatio governativa nazionale, nella fase della campagna elettorale e delle votazioni per la elezione del nuovo Parlamento, nel 2018. Non era quello il momento più adatto per avviare un' analisi e una discussione su un tema così delicato. È sembrato che la Commissione intendesse lanciare un segnale in una fase di inevitabile incertezza istituzionale del nostro Paese. Sarebbe stato più opportuno, dal punto di vista della forma, avviare il procedimento una volta insediato il nuovo Parlamento e il nuovo Governo.

Ora che questa fase è trascorsa da sufficiente tempo è giunto il momento per cominciare a riflettere a mente fredda sul percorso che si è determinato successivamente. Con la lettera di richiesta di chiarimenti, la Commissione non ha fatto che ribadire un orientamento ormai profondamente radicato: i porti svolgono una attività economica, e, prescindendo dalla loro forma giuridica, devono essere sottoposti a tassazione sul reddito prodotto. Rispetto a tale argomentazione i Governi italiani che si sono succeduti nel tempo non hanno mai contrastato questo orientamento europeo, che si è ormai radicato. La difesa si è limitata a ribadire che, per effetto della configurazione giuridica delle Adsp quale ente pubblico non economico, non poteva applicarsi la equiparazione a soggetti che svolgevano attività economica. Già da molto tempo, e in molte decisioni, la Commissione Europea aveva ribadito che conta la sostanza delle attività svolte, e non la veste giuridica degli enti. Anche in tema di aiuti di Stato vale lo stesso principio di fondo che corrisponde all' orientamento comunitario: essendo l' **Autorità di Sistema Portuale** un soggetto economico, al pari degli operatori, non è possibile ad avviso del legislatore comunitario che intervenga con risorse dello Stato per determinare un vantaggio economico a uno dei concessionari. Ciò ovviamente non vale - e lo dice la stessa Commissione - per gli investimenti destinati al potenziamento infrastrutturale quando essi sono finalizzati a interventi a vantaggio di tutti gli operatori. Inoltre, è anche possibile finanziare gli investimenti rivolti ad un singolo concessionario, quando le risorse provengono però non da risorse pubbliche ma dalla stessa Adsp e anche a condizione che si determini un ritorno economico rispetto all' investimento effettuato, in termini di maggiore canone per la concessione. Continuare ad argomentare alla Commissione che la configurazione delle Adsp italiane risponde al modello dell' ente pubblico non economico non serve assolutamente a nulla. Della forma giuridica con la quale sono organizzate le Adsp sono perfettamente consapevoli le stesse istituzioni comunitarie che, ovviamente, riconoscono tale assetto senza alcuna difficoltà, pur se ne traggono conseguenze radicalmente differenti rispetto al pensiero diffuso nella consapevolezza nazionale. La Commissione Europea, il 4 dicembre 2020, ha concluso il suo procedimento sulla tassazione per i porti italiani, e ha chiesto di abolire l' esenzione dall' imposta sulle società di cui beneficiano gli scali nazionali allo scopo di allineare il **sistema** fiscale italiano in materia fiscale alle norme UE in materia di aiuti di Stato. Secondo la Commissione i profitti che le **autorità** portuali traggono dalla loro attività economica debbono essere

Shipping Italy website header: Shipping Italy.it, PSA Genova Port, Il quotidiano online del trasporto marittimo. Navigation menu: MARI, PORTI, SPEDIZIONI, CANTIERI, INTERVISTE, POLITICHE ASSOCIAZIONI, HOME. Search bar: Cerca i tuoi appuntamenti con Volo-Giugno.

Article title: Spirito: "Trasformare le AdSP in Spa in mano pubblica o in enti pubblici economici"

Author: Pietro Spirito

Contributo a cura di Pietro Spirito **
** presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale



Shipping Italy

Napoli

imposizione ordinaria prevista per le società dalla legislazione italiana onde evitare distorsioni sulla concorrenza. Margrethe Vestager, Commissaria responsabile per la concorrenza, ha dichiarato che 'la decisione indirizzata all'Italia - come già quelle rivolte ai Paesi Bassi, al Belgio ed alla Francia - ribadisce che concedere ai porti esenzioni ingiustificate dall'imposta sulle società falsa la parità delle condizioni concorrenziali e nuoce alla concorrenza leale. Queste esenzioni vanno quindi abolite'. Secondo la Commissione Europea, l'esenzione dall'imposta sulle società conferisce ai porti italiani un vantaggio selettivo, violando così le norme comunitarie in materia di aiuti di Stato. Nello specifico, l'esenzione non persegue un chiaro obiettivo di interesse pubblico, ad esempio la promozione della mobilità o del trasporto multimodale, mentre le autorità portuali possono utilizzare il risparmio di imposta che ne deriva per finanziare qualunque tipo di attività o sovvenzionare i prezzi praticati dai porti ai clienti, a scapito dei loro concorrenti e della concorrenza leale. Ora l'Italia dovrà adottare le misure necessarie per abolire l'esenzione, in modo da garantire che dal primo gennaio 2022 a tutti i porti si applichino le stesse norme fiscali che valgono per le altre imprese; l'Italia e la Commissione continueranno a confrontarsi su questo tema. Le Autorità portuali in Europa, e in particolare nel Nord Europa, sono soggetti commerciali, generalmente organizzate secondo il modello giuridico della società per azioni, e svolgono un ruolo eminentemente economico, secondo un regime di libertà di impresa che consente loro di assegnare le concessioni sulla base di principi di mercato, senza necessariamente ricorrere a procedure di evidenza pubblica. Questa caratteristica ne rende snelle le decisioni, in modo tale che si possa operare secondo quel necessario principio di tempestività che caratterizza l'economia del nostro tempo. Gran parte dei vantaggi competitivi derivano oggi dalla capacità di cogliere tempestivamente le occasioni che si presentano per effetto di trasformazioni che spesso sono repentine, tali da non poter attendere i principi e i riti delle gare pubbliche. Non è poi detto che le procedure amministrative di evidenza pubblica siano necessariamente migliori in termini di trasparenza e di correttezza: la responsabilità degli amministratori, e i principi di corretta ed efficace gestione degli asset, possono essere spesso meglio garantiti dalla sostanza delle decisioni, e non dagli involucri formali delle procedure, che certamente dilatano i tempi per operare le scelte. Insomma, registriamo, nella mappa delle architetture istituzionali sui porti europei, una netta divergenza tra l'assetto pubblicistico italiano, ed europeo meridionale, rispetto all'assetto privatistico (non nella proprietà, che resta pubblica, ma nella forma giuridica) dei porti del Nord Europa. Sin qui non vi sarebbe nulla di singolare: spesso in Europa accade che nella organizzazione economica si seguano orientamenti diversi tra i diversi Stati. Il problema sorge quando però l'indirizzo della Commissione abbraccia la tesi sulla natura economica svolta dai soggetti portuali rispetto alla impostazione pubblicistica e non economica con la quale tale funzione viene considerata nell'ordinamento nazionale: è esattamente quello che è accaduto con il sistema portuale, nel quale ormai è consolidata la tesi comunitaria secondo la quale i porti svolgano una funzione commerciale, e quindi da questo punto non siano una pubblica amministrazione, pur se uno Stato nazionale, come l'Italia, decide di mantenere tale assetto normativo. Per effetto di queste divergenti impostazioni, i porti italiani si trovano tra l'incudine ed il martello: sono pubblici in Italia, e quindi soggetti a tutti i gravami delle norme pubblicistiche che comportano lentezze e procedure complesse, mentre sono privati in Europa, e quindi soggetti secondo la Commissione alla tassazione e ai vincoli delle normative sugli aiuti di Stato. Non è mica possibile essere competitivi stando contemporaneamente nel mezzo tra Scilla e Cariddi: occorre scegliere con chiarezza un solo indirizzo convergente tra l'assetto istituzionale italiano e quello europeo. Notoriamente, per le decisioni di maggiore rilevanza, la fonte istituzionale comunitaria è di rango superiore, e quindi verrebbe da dire che non dovrebbero sussistere dubbi su quale debba essere la configurazione istituzionale dei principali porti italiani gestiti dalle Autorità di Sistema Portuale. Un punto di mediazione potrebbe essere quello di dividere idealmente il bilancio delle Autorità Portuali: da una parte l'attività non autoritativa, che concerne tutte le attività di impresa inclusa la messa a disposizione delle aree

portuali (per il diritto europeo la concessione demaniale è equiparata ad un contratto di locazione - ed è questa una delle ragioni per la quale DG Concorrenza fino ad oggi non ha mai obiettato alla estensione delle concessioni senza gara); dall' altra parte l' attività istituzionale in senso



Shipping Italy

Napoli

proprio, nell' ambito della quale si deve includere la funzione autoritativa e quella sulla realizzazione delle infrastrutture'. Contrastare l' orientamento comunitario secondo cui i porti svolgono attività economica, non serve a nulla. Si tratterebbe di risalire la china di decenni nei quali è maturata una impostazione concettuale, modellata sulle preferenze dei porti del Nord Europa. Vale la pena piuttosto di interrogarsi su un altro punto, che viene messo in ombra dalla Commissione. Siamo davvero certo che tutti i porti europei siano tutti in concorrenza tra loro? Questa affermazione, implicita nella argomentazione delle istituzioni comunitarie, è molto più discutibile. Innanzitutto, ciascun porto, se si escludono gli scali con funzioni di transhipment, possiede geograficamente una sua catchment area, serve uno specifico mercato industriale e turistico di riferimento. Sono estremamente marginali i casi di riorientamento dei flussi logistici secondo itinerari di convenienza diversi dalla catchment area, utilizzando altri porti per ragioni di convenienza economica o funzionale. Esiste poi una questione di assetto dimensionale delle infrastrutture che va considerata, per evitare di commettere un errore grossolano sull' assetto concorrenziale dei mercati. Su qualcuno affermasse che il porto di Castellammare di Stabia si pone in competizione con il porto di Rotterdam, il massimo che si potrebbe raggiungere è una risata grossolana. Eppure, il principio comunitario assume che tutti i porti siano in concorrenza tra di loro. Oltre al principio del mercato di riferimento, vale anche la differente funzione che ciascun sistema portuale svolge. Possono essere in competizione tra loro i porti hub, oppure tra loro i porti gateway entro il perimetro della rispettiva catchment area. Se, come pare largamente dimostrabile, i porti europei non sono tutti in concorrenza tra loro, ne scaturiscono una serie di considerazioni. Vanno individuati cluster di porti, dal punto di vista dimensionale e territoriale, che siano comparabili tra loro per mercato servito. Solo all' interno di ciascun cluster si potrà poi applicare il principio della concorrenza tra scali. In secondo luogo, occorre aprire laicamente una discussione sulla forma giuridica delle Adsp in Italia. Siamo proprio certi che mantenere l' assetto dell' ente pubblico non economico sia la scelta più adeguata per assicurare la necessaria competitività e flessibilità nella governance delle Autorità di Sistema Portuale? A me non sembra. Oggi rischiamo solo di subire due concentrici effetti negativi. Da un lato dobbiamo operare secondo criteri pubblicistici per la normativa nazionale, e quindi siamo soggetti a vincoli che rallentano la nostra capacità di operare scelte con responsabilità e con tempestività, dall' altro siamo soggetti alle decisioni comunitarie che ci assimilano a soggetti economici a tutti gli effetti. Sui vincoli pubblicistici sappiamo noi tutti bene quali ostacoli quotidiani debbano essere affrontati. Siamo tutti consapevoli di cosa significa applicare il contorto codice dei contratti pubblici per realizzare le opere infrastrutturali, oppure affidare per gara la gestione delle banchine. Nel caudico mondo della legislazione e della giurisdizione nazionale passiamo il nostro tempo più sulle procedure che sui contenuti, più sui ricorsi davanti ai giudici che sulle realizzazioni. L' apparente trasparenza delle regole pubblicistiche si traduce nella opacità temporale delle decisioni e delle esecuzioni. Allo stesso tempo, per effetto della normativa comunitaria, le Adsp sono gestori di attività economica, e quindi non solo soggette alla tassazione, ma anche, per una svista delle istituzioni europee, anche alle regole della concorrenza, quando invece andrebbe su questo punto effettuato un approfondimento con la Commissione per comprendere i limiti profondi con cui tale concetto si può applicare a infrastrutture che sono più monopolio naturale che non libero mercato. La veste istituzionale di ente pubblico non economico ha mostrato nel corso di questi anni tutti i limiti entro i quali viene ingabbiata l' azione delle Autorità di Sistema portuale. Le precedenti Autorità Portuali, prima della riforma del 2016, si sono barcamenate tra natura pubblicistica e natura privatistica, cercando di cogliere in modo opportunistico il meglio dalla doppia maglietta con la quale operavano, anche con funambolici equilibrismi. Tra le due polarità dell' assetto pubblico o privato può essere perseguito un terzo profilo, adottato con successo nell' ordinamento italiano, vale a dire l' assetto della società per azioni in mano pubblica, preservando il perseguimento di un pubblico interesse mediante le regole del codice civile. Varrebbe allora la pena di interrogarsi su quali profili di

forma giuridica sarebbe opportuno orientare la cornice istituzionale delle Adsp, dovendo adottare una cornice istituzionale di carattere commerciale. La formula della società per azioni, che costituisce il normale riferimento quando si vuole assumere la veste di soggetto economico, richiede l' approfondimento di alcune questioni strategiche



Shipping Italy

Napoli

di grande rilevanza. Innanzitutto, quale può essere il capitale sociale dei nuovi organismi portuali? Assegnare in dotazione il patrimonio demaniale alle Adsp richiede, con ogni probabilità, come si è fatto nel caso di Rete Ferroviaria Italiana trasformata in spa, la definizione di una concessione di lunga durata. Inoltre, se non si vuole dotare i nuovi soggetti dell' intero patrimonio demaniale marittimo, si può distinguere all' interno del patrimonio quella parte che deve restare indisponibile, quindi non cedibile al mercato, rispetto a una parte di patrimonio non strumentale che può invece formare oggetto della iniziativa commerciale dell' **Autorità**. In alternativa, per evitare di rendere anche teoricamente vendibile il demanio marittimo, se ne può estrarre una parte che non ha rilevanza strategica sotto il profilo dello sviluppo marittimo, per conferire alla società per azioni **portuale** solo un compendio non strategico che può essere oggetto anche di valorizzazione o di operazioni di mercato, mentre le banchine restano nel patrimonio del demanio marittimo e sono affidate alla sola gestione delle Adsp. La proprietà delle società per azioni **portuale** deve restare nella sfera dello Stato, e, come abitualmente si opera in questi casi, l' esercizio del potere di azionista sta nelle mani del Ministero dell' Economia, mentre l' esercizio della funzione di indirizzo e di controllo sta nelle mani del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, esattamente come avviene con il Gruppo Ferrovie dello Stato . Inoltre, va considerato che le **Autorità** di **Sistema** svolgono anche ruoli di natura pubblicistica che è opportuno mantenere nel perimetro della società per azioni: pensiamo al potere di ordinanza per la tutela dell' interesse pubblico, quando si devono ad esempio revocare o sospendere concessioni per consentire la realizzazione di opere infrastrutturali di capitale importanza. Con la forma della società per azioni questo importante strumento di intervento potrebbe non essere più utilizzabile, limitando per questa via l' operatività del **sistema portuale**. Varrebbe allora la pena di introdurre una norma speciale nell' ambito della trasformazione in società per azioni che consenta di poter continuare ad esercitare un ruolo pubblicistico. Andrebbero valutate opzioni che consentano di mantenere in capo a una società per azioni anche poteri di ordinanza e di funzioni di polizia - almeno amministrativa, che sarebbero di estrema utilità per poter operare con efficacia nel perseguimento di quelle finalità di interesse generale che resterebbero in capo alle **Autorità** di **Sistema Portuale** trasformate in società per azioni. In subordine , se non si riesce a sciogliere i nodi strategici coerenti con una trasformazione in spa delle Adsp che consenta da un lato di evitare rischi sulla privatizzazione proprietaria di asset di interesse collettivo e che consenta dall' altro di disporre di poteri autoritativi indispensabili per il perseguimento di funzioni di interesse generale, può essere utilizzata la veste giuridica dell' ente pubblico economico , che contempera al tempo stesso da un lato l' esigenza di operare con flessibilità e senza laccioli le scelte economiche necessarie e dall' altro il mantenimento di poteri pubblicistici che sono necessari a dare ordine in un **sistema** che richiede un potere sovraordinato rispetto ai concessionari. Restare nella attuale forma giuridica dell' ente pubblico non economico presenta solo la certezza di arroccare le Adsp in un formalismo burocratico che danneggerà l' evoluzione strategica dei porti italiani , rallentando l' esecuzione delle opere infrastrutturali indispensabili e spingendo sempre più queste istituzioni nella trappola dell' amministrazione passiva: che consiste nel rinviare le decisioni per non assumersi le conseguenti responsabilità dentro una gabbia di normativa di diritto amministrativo che intrappola nel formalismo cartaceo. Una discussione su questi temi appare non solo matura, ma necessaria, per evitare che una riforma positiva, come quella Delrio, perda di efficacia mantenendo per le Adsp una forma giuridica troppo sbilanciata in senso pubblicistico, che ne depotenzia la capacità operativa e che pone i nostri porti in una condizione di minorità rispetto alla portualità del Nord Europa. Non esprimo certezze su temi che sono certamente delicati e complessi. Questo contributo intende essere soltanto l' apertura di una analisi che deve essere svolta sine ira ac studio , con una modalità che guardi innanzitutto all' interesse primario di dotare l' Italia di un **sistema portuale** maggiormente competitivo nell' interesse del Paese, dell' industria marittima, dell' economia nel suo insieme, della logistica e dello sviluppo turistico.

Bollettino Avvisatore Marittimo

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Screening portuale, a Gioia Tauro affluenza bassa

Gioia Tauro. «Si riteneva che la tutela della propria salute fosse una necessità avvertita in modo impellente e consapevole dai lavoratori portuali e da alcune organizzazioni sindacali. E invece, al momento, non pare essere così». Così, in un comunicato, l'Autorità portuale di Gioia Tauro denuncia la scarsa partecipazione della comunità portuale alla campagna tamponi avviata lunedì scorso e che andrà avanti fino al 10 dicembre. Sono stati comunque 300 i dipendenti del principale polo terminalistico, il Medcenter Container segue in ultima pagina

BOLLETTINO
Avvisatore Marittimo
L'unico giornale di settore per i portuali
Lunedì 08 dicembre 2020 - Anno LXXV - N. 117 - 9 dicembre 2020

Tasse ai porti, si cambia
Cosa? Vissaggio a Olanda, Belgio, Francia e Spagna, anche l'Italia dovrà abolire l'operazione di trivisti sul reddito delle attività portuali. Un "fiscat moribondo", secondo Anasmar, Federporti e Contrasporto

Livorno e Venezia, arriva il ristoro per i loro portuali
Lavoro, arriva l'assistenza anche per i portuali di Livorno e Venezia, per un totale di oltre 100 milioni di euro

Cgil, Cisl, e Ultrasportisti pronti a impugnare decisione alla Corte Ue
Ritorno, l'Unione europea si è mossa per imporre il ritorno dei lavoratori portuali in Italia. Cgil, Cisl e Ultrasportisti sono pronti a impugnare la decisione alla Corte Ue

Screening portuale, a Gioia Tauro affluenza bassa
Cgil Tauro, di ritorno che la tutela della propria salute fosse una necessità avvertita in modo impellente e consapevole dai lavoratori portuali e da alcune organizzazioni sindacali. E invece, al momento, non pare essere così

Articoli e Partenze: Napoli (3-5) - Salerno (9-12) - Gioia Tauro (12-13)



Bollettino Avvisatore Marittimo

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Screening portuale

Terminal, ma non abbastanza per l'ente portuale. Mezzi vuoi i gazebo allestiti apposta all'interno del porto, gestiti Istituto Clinico Prof. R. De Blasi di Reggio Calabria. In generale, scarsa partecipazione, riferisce l'authority, dei dipendenti dei due terminalisti, Med Center Terminal Container e Automar Gioia Tauro, ma anche le altre aziende che operano nello scalo calabrese non hanno mostrato particolare interesse. Una situazione inaccettabile per il commissario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, in particolare la «scarsa attività di sensibilizzazione di alcuni dirigenti sindacali che, dopo aver richiesto in modo vibrante, sia ai datori di lavoro che all'Autorità portuale di Gioia Tauro, una campagna di screening, non si siano adeguatamente adoperati a coinvolgere i lavoratori in questa importante attività di prevenzione».



Spesi 2,5 milioni per dragare lo scalo

Domenico Bertèmessina Ci risiamo. Il porto di Tremestieri deve essere nuovamente ripulito. Un refrain che non tramonta mai perchè immutabili sono la struttura precaria degli approdi e lo scirocco. Un ritornello che risuona da otto anni e che è costato, sinora, quasi due milioni e mezzo di euro. La certezza che il fondale della struttura dove ogni giorno arrivano e partono le navi che trasportano un migliaio di camion fosse stato ridotto dalle mareggiate, è arrivata ieri mattina. «Quando il moto ondoso si è calmato - ha spiegato il nuovo direttore dell' ufficio territoriale di Messina dell' **Autorità** di **Sistema** Ettore Gentile - abbiamo eseguito un sopralluogo con la Capitaneria di Porto e con il gestore commerciale del porto. Purtroppo si era formato il classico isolotto a ridosso del molo che è il segnale dell' ingresso di sedimenti nel bacino. Non abbiamo potuto fare ancora una stima precisa di quanta sabbia ci sia, ma credo che non ne sia entrata meno di 10.000 metri cubi». E quindi, mentre uno solo degli scivoli ieri sera è tornato disponibile, già si è cominciato a pensare alla pulizia dei fondali. Secondo gli accordi, il dragaggio sarà per 8000 metri cubi di competenza della Comet che gestisce commercialmente il doppio approdo. Il resto della pulizia sarà a carico dell' **Autorità** di **Sistema**. Per guadagnare tempo potrebbe essere chiesto aiuto ad uno dei mezzi del vicino cantiere del nuovo porto, ma, in ogni caso la sciroccata porterà via altri quattrini. Dal 2015 nello scalo a sud, dedicato esclusivamente ai mezzi pesanti, si sono registrati 21 dragaggi. Una nave con una grande "bocca" mobile che cattura tonnellate di sabbia ad ogni affondo, viene ingaggiata per riportare il fondale al minimo previsto per la libera e sicura navigazione, 5 metri e mezzo. Ogni volta che questa motonave si muove (sono quasi tutte di stanza in Veneto) per venire nello Stretto gli assegni da staccare sono a sei cifre. Sinora, dal marzo del 2012 all' aprile scorso, quando fu fatto l' ultimo dragaggio sono stati spesi circa 2,5 milioni di euro. Di questi 2,1 a carico dell' **Autorità** Portuale, oggi di **Sistema**. Gli altri 400.000 euro (ma questa è una stima) sono stati sborsati dal gestore. L' anno più costoso è stato il 2015 quando l' Authority spese la bellezza di 650 mila euro in cinque uscite. In precedenza, fra i 2012 e il 2014 le fatture erano state di quasi 400.000 euro complessivi. Anche il 2017 e il 2018 sono stati ricchi di spunti. Le uscite sono state di 420 e 417.000 euro con dieci interventi complessivi di cui due a carico del gestore valutabili in altri 120.000 euro. Poi, per fortuna, lo scirocco ha concesso una tregua. L' anno scorso due dragaggi, uno molto grosso a giugno e uno a dicembre. E quest' anno il porto a sud era rimasto chiuso ad aprile poco prima che i camionisti inscenassero una clamorosa protesta sui tempi di attraversamento dello Stretto. L' approfondimento Lo scirocco il nemico del doppio approdo che spesso si insabbia.



Recovery Fund, "il porto di Augusta sarà inserito nel piano"

Redazione

"Il **porto** di **Augusta**, come mi hanno comunicato dalla Regione , può essere inserito nel recovery fund perché dopo i lavori di banchinaggio già eseguiti si tratta di un completamento". Lo afferma la parlamentare regionale di Forza Italia, Daniela Ternullo, in merito alle polemiche relative alla pioggia di finanziamenti in Sicilia del Recovery Fund che avrebbero tagliato fuori la provincia di Siracusa, compreso il **porto** di **Augusta**, una delle rade più importanti del Mediterraneo, presso cui approdano le petroliere per scaricare il greggio che le aziende della zona industriale provvedono a raffinare. Nelle settimane scorse, la stessa Ternullo e la deputata nazionale di Forza Italia, Stefania Prestigiacomo, avevano mostrato preoccupazione per le sorti del Siracusano ma sul destino del **porto** di **Augusta**, la parlamentare Ars ritiene che ci sono margini per inserirlo nel piano dei finanziamenti. "Sulla vicenda relativa al **porto** Hub di **Augusta**, che in queste ore viene sollevata dalla Cgil con Lorena Crisci, vorrei tranquillizzare tutti: **Augusta** sarà **porto** Hub. Non lo dico solo io, ma lo ha fatto l' assessore Marco Falcone nella sua recente visita in provincia di Siracusa. Ma c' è di più: l' Unione Europea considera il **porto** di **Augusta** il terminale del corridoio che parte da Helsinki in Finlandia. Insomma il nostro **porto** ha un ruolo strategico per l' Ue, con tutto quello che ne consegue in termini di investimenti". In un' intervista pubblicata dal settimanale britannico The Economist , il presidente della Regione siciliana Nello Musumeci indica alcuni degli investimenti prioritari, da realizzare con il Recovery Fund , di cui l' Isola ha bisogno: un hub portuale che sia da sponda nel commercio di beni tra il Canale di Suez e il Mediterraneo; un aeroporto internazionale ("Malta, più piccola della meno estesa provincia siciliana, ce l' ha", spiega il governatore); un sistema ferroviario moderno ("buona parte di quello siciliano è a binario unico o non elettrificato); un' autostrada sulla costa meridionale.



Daniela Ternullo (FI): "Augusta sarà porto Hub"

di Redazione

Da sinistra l' assessore Marco Falcone e deputata regionale Daniela Ternullo "Sulla vicenda relativa al **porto** Hub di **Augusta**, che in queste ore viene sollevata dalla Cgil con Lorena Crisci , vorrei tranquillizzare tutti: **Augusta** sarà **porto** Hub. Non lo dico solo io, ma lo ha fatto l' assessore Marco Falcone nella sua recente visita in provincia di Siracusa". Lo ha detto il deputo regionale di Forza Italia Daniela Ternullo . "Ma c' è di più: l' Unione Europea considera il **porto** di **Augusta** il terminale del corridoio che parte da Helsinki in Finlandia. Insomma il nostro **porto** ha un ruolo strategico per l' Ue, con tutto quello che ne consegue in termini di investimenti. Inoltre il **porto** di **Augusta**, mi hanno comunicato dalla Regione, può essere inserito nel recovery fund perché dopo i lavori di banchinaggio già eseguiti si tratta di un completamento" .



Monti (Autorità portuale Sicilia Occidentale): "Grave richiesta Ue"

"E' inutile girarci attorno, siamo ormai arrivati allo showdown. Il Governo deve assolutamente prendere la situazione in mano e reagire. Sono decisamente molto preoccupato". A parlare, in una intervista esclusiva all' Adnkronos è il Presidente dell' **Autorità di Sistema portuale** del Mare di Sicilia Occidentale Pasqualino Monti che commenta così la richiesta all' Italia della Commissione europea di abolire le esenzioni dall' imposta sulle società concesse alle **autorità** portuali sul proprio territorio, allineando il proprio regime fiscale alle norme dell' Ue sugli aiuti di Stato, entro il primo gennaio 2022. Secondo la Commissione europea "i profitti che le **autorità** portuali ricavano dalle loro attività economiche devono essere tassati ai sensi delle normali leggi nazionali in materia di tassazione delle società per evitare distorsioni concorrenziali". Ma il Presidente Monti si dice "preoccupato" perché "c'è una data ben precisa" che è il primo gennaio 2022 e la Commissione "nonostante i tanti momenti di confronto con il governo ancora non ha ancora cambiato idea e continua a portare avanti questa idea di 'copia e incolla'. E' una situazione che va attenzionata in modo importante e decisa. Perché sarebbe un danno incredibile". E avverte: "Dobbiamo smetterla con le battaglie di retroguardia". "E' una situazione paradossale - spiega ancora Monti che proprio oggi si trova al Ministero delle Infrastrutture per un nuovo confronto - E' come se la Commissione europea non abbia compreso la natura giuridica dei nostri enti, delle **Autorità** portuali. E io lo trovo di una gravità assoluta perché è chiaro che se la risoluzione rimane questa, il primo gennaio del 2022, cambia il panorama nazionale dell' intera politica dei trasporti. La portualità a livello nazionale varia completamente". "Non si è capito, o forse non si è voluto capire, che noi rappresentiamo lo Stato nelle nostre funzioni, quindi la natura pubblica dei nostri enti. Per cui, fondamentalmente, siamo in una fase nella quale anche il nostro Ministero oggi deve prendere la regia della situazione e cercare con scelte chiare e forti di fare comprendere alla Commissione quello che realmente noi siamo. Ci troviamo di fronte a uno showdown e mi auguro che non arrivi alla Corte di giustizia europea". Perché, secondo il Presidente delle **Autorità** portuali della Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, "se dovessimo continuare ad avere posizioni distanti, è chiaro che l' unico istituto che può decretare la ragione da una parte o dall' altra sarebbe la Corte di giustizia europea". "Credo che la Commissione abbia fatto un 'copia e incolla' delle precedenti decisioni che sono state adottate nei confronti degli altri Stati membri, dove però vige un regime che è totalmente diverso dal nostro - dice ancora Pasqualino Monti - Questo per noi rappresenta l' ultimo stadio. Quindi, se è vero che sono passati 10 mesi da quando dovevamo rispondere ad alcune questioni, è altrettanto vero che è arrivato il Covid, ma oggi anche noi oggi ci troviamo in una situazione nella quale non possiamo tenere i remi in barca, pensando che tanto can che abbaia non morde. No, il morso è arrivato ed è arrivato deciso". Ecco perché per Monti "bisogna rispondere in modo altrettanto deciso, io penso che il Ministero saprà rispondere e saprà gestire la questione come merita di essere gestita". Secondo Pasqualino Monti la prima cosa che dovrebbe fare il Ministero delle Infrastrutture è "cercare di fare comprendere quale è la natura giuridica dei nostri enti, che non sono imprese e non svolgono attività di impresa. Non è solo il tema fiscale che è di rilievo in questo caso. Il nostro **sistema** di governance è un **sistema** in cui i rapporti tra i regolatori e imprese concessionarie non fanno identificare le **Autorità** come imprese ma come enti, noi non svolgiamo attività di mercato, perché nelle nostre funzioni rappresentiamo lo Stato. Ecco perché non possiamo essere tassati". "La concorrenza in questo caso non esiste perché in Italia non





(Sito) Adnkronos

Palermo, Termini Imerese

nostri enti è totalmente diversa, non facciamo profitti. Anche perché non svolgiamo attività di impresa, cosa dovremmo tassare? Siamo su due linee totalmente differenti, loro applicano a noi facendo copia e incolla misure del Nord Europa, in cui i porti svolgono attività di impresa a differenza di quello che facciamo noi". Per Pasqualino Monti "non è più il tempo di confronti con la Commissione ma di andare via e di dire la nostra opposizione in maniera chiara, siamo un fase delicata, ma sono convinto che il Ministero saprà affrontare il tema nei modi e termini che ci consentiranno di superare la vicenda". RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright Adnkronos.

La riforma dei porti di Delrio è un flop: finiti sotto inchiesta 9 presidenti su 15

Accuse contro gli uomini dell'ex ministro. Mentre la De Micheli pensa a nuove nomine, resta aperta l'indagine a Civitavecchia

alessandro da roldFa fatica a chiudersi la stagione della gestione dei porti italiani dell'ex governo di Matteo Renzi, dopo quattro di anni di commissariamenti, indagini della magistratura e interventi dell'Anac. Sono giornate di trattative al ministero dei Trasporti di Paola De Micheli, impegnata nel rinnovo degli incarichi, da Napoli fino a Gioia Tauro. Nell'ultimo anno c'è stata la bocciatura del bilancio dell'autorità portuale di Venezia, la rimozione e poi il reintegro di Zeno D'Agostino dal porto di Trieste, a febbraio è stato rinviato a giudizio il presidente dell'autorità di sistema portuale dell'Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi. Più di quattro anni fa l'ex ministro Graziano Delrio e Renzi erano convinti di migliorare un settore da tempo in difficoltà. Ma la situazione appare ancora più complessa di prima. Del resto su 15 autorità portuali, almeno nove sono finite sotto inchieste della magistratura, ordinaria e contabile. Tra queste c'è Civitavecchia, con una storia legata al porto turistico. Qui come presidente nel novembre del 2016 arrivò Francesco Maria Di Majo, poca esperienza nel settore a parte una consulenza sullo smaltimento della nave da crociera (affondata) Costa Concordia nel 2013. Fu una nomina renziana, risultato di trattative politiche prima del referendum costituzionale del 4 dicembre 2016. Di Majo è figlio del giurista Adolfo Di Majo, barone del diritto in Italia, già membro del Csm, per anni con una cattedra all'università di Roma Tre, l'ateneo pubblico definito anche «l'università dei Ds» o Quirinale bis, perché legata al presidente emerito Giorgio Napolitano. Non va dimenticato che il padre della riforma Delrio fu Ivano Russo, consigliere del ministro, vicinissimo sempre a Napolitano e Renzi, considerato il padre della riforma che avrebbe dovuto concentrare più potere nelle mani dei presidenti delle autorità portuali. In questi quattro anni Di Majo ha raccolto solo critiche. Nel 2019 la Guardia di finanza ha persino aperto l'inchiesta Ombre sul porto. Su Di Majo pesano inoltre le delibere della Corte dei conti e dell'Anac che in questi anni si sono abbattute sull'autorità portuale, senza contare ricorsi al Tar ancora pendenti. Tutto ruota intorno alla concessione demaniale di gestione del nuovo porto turistico di Civitavecchia. Lo scalo negli anni ha già subito diversi interventi di ristrutturazioni, pari a 174 milioni di euro. A progettare i lavori è stata spesso la Rogedil servizi di Edgardo Azzopardi, tra i più noti nel settore, spesso coinvolto nelle inchieste sulle grandi opere in Italia, ma poi sempre assolto. Nel 2015 a proporre nuovi interventi sul porto è il gruppo Medov già impegnato nel porto di Portofino per la gestione di grandi yacht. La domanda viene accettata dall'autorità portuale ma ci vorranno quasi quattro mesi per la pubblicazione. In un ricorso a Tar, Medov sostiene che sul porto stia poi già lavorando Port mobility spa, sempre riconducibile alla famiglia Azzopardi, senza alcuna concessione. Port mobility è una di quelle società che nacquero nel 2004, partecipate sia dalla stessa autorità portuale sia da Autostrade per l'Italia sia da Saba. Nel 2014 i privati cedono le loro quote che passano alla Rogedil di Azzopardi. L'operazione è contestata già nel 2015 dalla Corte dei conti, che rileva come l'autorità avrebbe dovuto revocare la concessione e indire una nuova gara. Lo stesso rilievo viene poi fatto nel 2019 dall'Anac, che ordina all'Autorità di risolvere il contratto di concessione di Port mobility, ma Di Majo non interviene. Alla fine è ancora Azzopardi, questa volta tramite la società Roma marina yachting, ad accaparrarsi



La Verità

Focus

la gestione del porto antico. Medov presenta un esposto. E nel 2019 la Procura spicca avvisi di garanzia per i fratelli Azzopardi, lo stesso Di Majo e anche il segretario generale dell' autorità portuale, Roberta Macii: l' accusa è di turbativa d' asta. Secondo le Fiamme gialle al vertice del sistema criminoso ci sarebbe stato proprio Azzopardi che per gli inquirenti avrebbe creato una folta cerchia clientelare, «per mezzo della quale garantirsi la buona riuscita delle varie operazioni intraprese». Azzopardi, «influenza la pubblica amministrazione», si legge nei verbali inviati al procuratore Alessandro Gentile, e «cerca di procacciare vantaggi per sé e per il suo establishment attuando una pericolosa ed indegna commistione fra pubblico e privato, autorità di sistema portuale e Port mobility, annullando e vanificando, così, ogni possibilità di perseguire il bene collettivo». A luglio la Guardia di finanza chiede alla Procura di intervenire con un' ordinanza di custodia cautelare sugli indagati. Ma a settembre scatta la richiesta di archiviazione: una situazione molto simile a quanto avvenuto con il caso Alitalia. Ci sarà ricorso.

IL NODO DEI VOLI CARGO

La sfida del trasporto vaccini nell' anno del capacity crunch

Le compagnie devono fare i conti con una capacità di trasporto ridotta

G.D.

L'industria del trasporto aereo si prepara per quella che è un'opportunità ma anche una grande sfida, il trasporto dei vaccini. Si stanno facendo solo dei ragionamenti, perché ancora non si sa quando il vaccino sarà disponibile e affidabile e quindi quale sarà la domanda effettiva. Inoltre i vaccini devono essere approvati dalle autorità sanitarie internazionali e dei paesi che intendono utilizzarli, a partire dalla Food and drug administration americana. Ma si prevede che ci sarà bisogno di una grande capacità di trasporto. In un anno in cui i bilanci delle compagnie sono andati a picco, l'ultima stima della IATA indica una perdita netta globale di 118,5 miliardi di dollari per le compagnie di tutto il mondo nel 2020, l'unico segnale positivo è venuto dalle merci. I ricavi del trasporto merci in aereo, secondo le ultime stime, quest'anno aumenteranno del 15% a 117,7 miliardi di dollari. Mentre i ricavi da passeggeri sono previsti in calo da 612 a 191 miliardi (-69%). Se queste cifre saranno confermate, il cargo aumenterà l'incidenza sui ricavi globali delle compagnie dal 12% a quasi il 36 per cento. Ma è diminuita la capacità di trasporto. «Perché hanno volato meno aerei. E la maggior parte delle merci viene trasportata nelle stive degli aerei passeggeri», fa notare Brian Pearce, capo economista della IATA. L'incremento dei ricavi del cargo è dovuto all'aumento dei prezzi, perché nonostante la forte domanda c'è stata una riduzione della capacità. Pearce parla di «capacity crunch», espressione che richiama il «credit crunch», la restrizione del credito bancario durante la crisi finanziaria. Le tonnellate di merci trasportate in aereo quest'anno dovrebbero essere 54,2 milioni, stima la IATA, livello di poco inferiore al 2015, rispetto ai 61,3 milioni del 2019. Se si considerano le tonnellate per km trasportate quest'anno si prevede un calo dell'11,5 per cento. Nel 2021, stima la IATA, le tonnellate per km dovrebbero aumentare del 13,1% e le tonnellate ritornare a 61,2 milioni, il livello dell'anno scorso. L'aspetto chiave è avere non solo velivoli ma anche magazzini, soprattutto negli aeroporti, per ospitare i vaccini con temperature molto fredde, fino a -70 gradi centigradi per il prodotto di Pfizer-BioNTech. Le due società hanno puntualizzato che il vaccino può essere conservato fino a cinque giorni in frigorifero, alla temperatura di 2-8 gradi. Per il vaccino Moderna la temperatura di conservazione dichiarata è -20 gradi. Nel trasporto il vaccino si potrebbe conservare imbarcando nelle stive dei jet dosi massicce di ghiaccio secco. La compagnia americana United Airlines, con base a Chicago, ha cominciato a trasportare vaccini da una struttura di produzione in Belgio agli Stati Uniti il 27 novembre. L'ente americano dell'aviazione civile, Faa, ha autorizzato United a trasportare 15mila libbre (6,8 tonnellate) di ghiaccio secco per ogni volo, cinque volte la quantità consentita abitualmente. Anche Delta si sta organizzando. La compagnia di Atlanta ha detto di essere «pronta a gestire le prossime spedizioni di vaccini Covid-19 in tutto il mondo», grazie «a grandi magazzini merci e strutture per la refrigerazione ad Atlanta, Detroit, Los Angeles, New York-Jfk e Seattle, e a una rete di aeroporti certificati Pharma in tutto il mondo». Delta afferma che ha una capacità di distribuzione globale ampia e agile in coordinamento con Air France, Klm Martinair Cargo e Virgin Atlantic Cargo. Altra questione è la disponibilità di aerei. Secondo la IATA per distribuire il vaccino a tutta la popolazione bisognerebbe riempire ottomila jumbo jet, Boeing





Il Sole 24 Ore

Focus

747. Pearce fa notare che «oggi non ci sono nemmeno mille Boeing 747». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Notiziario Assoporti

Focus

Focus atti parlamentari

GAZZETTA UFFICIALE

ITALIA

Nulla da segnalare

EUROPA

Nulla da segnalare

GOVERNO

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE e TRASPORTI

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

Il Mit ha già avviato un dialogo costruttivo per la definizione di una soluzione adeguata porto mercantile

4 dicembre - Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha avviato un confronto con la Commissione Europea sul tema della tassazione dei porti, un dialogo costruttivo per la definizione di una soluzione adeguata. Lo

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

Collegamento sullo Stretto, audizione al Mit di Sindaci e Presidenti di Regioni. De Micheli: valutazione oggettiva dell'opera per rispondere ai bisogni delle persone

3 dicembre - Il gruppo di lavoro incaricato di valutare le proposte progettuali per la realizzazione di un attraversamento stabile dello Stretto di Messina, presieduto dalla Ministra De Micheli e dal Viceministro Cancelleri, si è riunito per l'audizione dei rappresentanti delle Regioni Sicilia e Calabria e dei Comuni di Messina e Reggio Calabria. Una riunione in videoconferenza voluta per ascoltare le proposte e le osservazioni delle Regioni e degli Enti Locali coinvolti, ed illustrare lo stato di avanzamento dell'elaborazione del gruppo di lavoro, chiamato a concludere il proprio compito entro il 31 dicembre 2020. La Ministra De Micheli ha spiegato il metodo seguito finora ed i prossimi passaggi per rendere credibile e condiviso non solo a livello territoriale, ma anche nazionale il percorso definitivo per compiere la scelta di realizzare un collegamento stabile sullo Stretto di Messina. Le argomentazioni oggettive che usciranno dalle conclusioni del gruppo di lavoro dovranno confluire nel dibattito pubblico e politico intorno all'opera. Più affronteremo questo tema sulla base dei reali bisogni delle persone e dei territori, più riusciremo a costruire un consenso ampio intorno all'esito finale. L'operato del gruppo di lavoro nelle settimane passate ripercorso durante l'incontro dal suo coordinatore, il responsabile della Struttura Tecnica di Missione del MIT professor Giuseppe Catalano è stato quello di analizzare i fabbisogni trasportistici e i programmi infrastrutturali collegati all'opera, mentre nella seconda fase verranno valutate le diverse proposte progettuali pervenute al Ministero sotto il profilo tecnico,



dell'impatto ambientale ed urbanistico, con particolare attenzione agli aspetti economici e finanziari. La Ministra ha annunciato la sua audizione sull'argomento presso le Commissioni Parlamentari competenti il prossimo 15 dicembre, mentre ha confermato che a fine anno il gruppo di lavoro presenterà la propria relazione conclusiva che conterrà la proposta di migliore soluzione tecnica di collegamento stabile dello Stretto di Messina. Da quel momento in poi si aprirà il momento della politica ha ricordato - e del dibattito pubblico con il percorso che dovrà portare alla decisione finale, se procedere o meno alla realizzazione dell'opera. Finalmente è cambiato il metodo e l'atteggiamento nei confronti di questo importantissimo tema che riguarda tutto il Paese - sottolinea



Notiziario Assoporti

Focus

il Viceministro Giancarlo Cancellieri - il titolo è lo sviluppo dell'intero sud Italia, gli attori protagonisti sono regioni ed enti locali coinvolti, la regia è del MIT e del suo gruppo di lavoro, e l'obiettivo principale è quello di soddisfare i bisogni, di mobilità e di sviluppo, delle persone. L'attraversamento dello Stretto di Messina è l'appuntamento con il futuro del Mezzogiorno che non possiamo assolutamente mancare - conclude il Viceministro Cancellieri - adesso è fondamentale raccogliere tutti gli elementi per fare la scelta migliore".

Continuità marittima: la Commissione Europea condivide il percorso proposto dal Mit Libera iniziativa economica su linee Napoli-Palermo, Ravenna-Catania e Livorno-Cagliari

30 novembre - Dopo una lunga interlocuzione con l'UE, la Commissione europea condivide il percorso proposto dal Mit per garantire la continuità territoriale marittima. Le esigenze di servizio pubblico relative a tre collegamenti oggetto della convenzione con CIN S.p.A. saranno garantite dal libero mercato. A seguito dell'attività istruttoria svolta dal Mit è emerso infatti che sulle linee Napoli-Palermo (merci e passeggeri), Ravenna-Catania e Livorno-Cagliari (solo merci) la libera iniziativa economica è idonea a garantire le esigenze di servizio pubblico e non sussiste più la necessità di mantenere in vita misure di intervento pubblico. I risultati preliminari del market test hanno invece dimostrato la necessità di continuare ad intervenire per garantire lo svolgimento dei servizi sulla linea di collegamento con le isole Tremiti e sulla linea Civitavecchia-Cagliari-Arbatax, dove permangono condizioni di fallimento di mercato. Le relative procedure di gara dei contratti di servizio saranno bandite in tempi brevi, in modo da aggiudicare i servizi entro i termini previsti dalla legge di proroga. Per le altre linee di collegamento sono in corso ulteriori approfondimenti per individuare il modello migliore di gestione delle esigenze di servizio pubblico. Entro il 15 dicembre il Mit invierà gli esiti definitivi dell'indagine alla Commissione Europea, all'Autorità di Regolazione dei Trasporti ed all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

MINISTERO DELL'INTERNO

Nulla da segnalare

MINISTERO DELL'AMBIENTE

Nulla da segnalare

MINISTERO DELLA DIFESA

Nulla da segnalare

AGENZIE E AUTORITA'

AGCM

Nulla da segnalare

ART

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna

Approvato il bilancio di previsione 2021

30 novembre - Dieci milioni in meno di entrate e taglio da 40 milioni sulla spesa per acquisti di beni e servizi rispetto a quanto preventivato lo scorso anno per il 2020. È un bilancio di previsione difficile e limitante, quello 2021, approvato, questa mattina, insieme ad altri 11 punti all'ordine del giorno, dal Comitato di Gestione dell'AdSP del Mare di Sardegna, dopo ampia analisi in sede di Organismo di Partenariato della Risorsa Mare. Difficile, perché influenzato dalle dinamiche di un'economia nazionale e regionale fortemente provata dall'emergenza Covid 19 che ha generato

una forte contrazione delle entrate per tasse portuali la cui risalita resta condizionata dall'andamento della curva epidemiologica e da una ripresa dei traffici. Limitante per il necessario adeguamento alle misure di contenimento previste dalla Legge di Bilancio 2020, che ha introdotto pesanti riduzioni per le spese di funzionamento dell'Ente, riducendo le stesse ad un importo non superiore al valore medio degli esercizi finanziari 2016, 2017 e 2018 e non considerando che l'AdSP del Mare di Sardegna è stata ufficialmente costituita nel novembre 2017, con l'inclusione altre 3 porti rispetto a quelli già ricadenti nella giurisdizione delle due ex AP. Ammonta, di conseguenza, a poco più di 50 milioni la previsione delle entrate per il 2021 (10 milioni in meno del previsionale 2020) e a circa 110 milioni quella relativa alle uscite (rispetto agli oltre 152 previsti per l'anno in corso). Riduzioni che, comunque, non minano la salute finanziaria dell'AdSP che consentirà, già dal prossimo anno, di iniettare sul mercato risorse, pari a circa 60 milioni di euro, da destinare alla realizzazione di opere di grande infrastrutturazione portuale e ad interventi di manutenzione straordinaria su aree e beni demaniali. Importo questo che, nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2020-2022, approvato sempre nella seduta odierna del Comitato di Gestione, si aggiunge agli oltre 33 milioni di euro programmati per l'anno in corso e ai circa 85 per il 2022. Un potenziale di investimenti in opere, pari ad oltre 181 milioni di euro, che riguarderà, tra gli interventi più consistenti, il completamento dell'infrastrutturazione del Porto Canale (sia per la cantieristica sia per la creazione del terminal ro-ro), dragaggi, travel lift e riqualificazione del mercato ittico nello scalo di Porto Torres, manutenzioni nei porti del nord e fase preliminare per il dragaggio nel golfo di Olbia. Tra i dodici punti all'ordine del giorno, anche la fissazione del numero di imprese portuali autorizzate ad operare il 2021 ed il parere favorevole



Notiziario Assoporti

Focus

al rilascio, alla società Grendi, dell'autorizzazione a svolgere, nel porto di Golfo Aranci e per la durata di 4 anni, operazioni portuali in conto proprio ed in conto terzi. Quello approvato oggi spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna è un bilancio a tinte fosche e, spiace ammettere, innaturalmente compresso da provvedimenti di legge totalmente anacronistici ed ottusi se rapportati ad un momento, quale quello attuale, in cui è necessaria un'iniezione economica e vitale al sistema. Nonostante ciò, con un lavoro certosino della nostra Direzione Amministrazione e Bilancio, siamo riusciti, con quella virtuosità riconosciuta al nostro Ente a livello nazionale, a programmare 60 milioni di investimenti per opere che, nel triennio 2020-2022, ci porteranno ad oltre 181 milioni di interventi complessivi. Importo che consentirà di completare importanti opere di infrastrutturazione in corso e porre le basi per altre ulteriormente strategiche. Non solo opere, ma anche attivazione di nuovi traffici merci da e per l'Isola, per il prossimo anno. Il rilancio dei porti non passa solo dalle infrastrutture conclude Deiana e, pertanto, a seguito di specifica istanza da parte del gruppo Grendi, è stata rilasciata un'autorizzazione di 4 anni a svolgere attività di impresa nello scalo di Golfo Aranci. Un'iniziativa che, come già ricordato pubblicamente, monitoreremo costantemente nella sua prima fase sperimentale con l'Amministrazione comunale golfoarancina e che riteniamo un segnale incoraggiante in questo particolare momento di crisi che investe l'economia del Paese.

Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Orientale

Nulla da segnalare

Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio

Ricerca e sicurezza agroalimentare: Oggi l'insediamento del Centro Scientifico Merceologico nel porto di Taranto.

3 dicembre E' stata formalizzato questa mattina nel porto di Taranto l'insediamento del Centro Scientifico Merceologico (LaMPoT) che sarà gestito dal Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR), all'interno del Molo Polisettoriale. Le formalità di consegna della struttura sono state espletate alla presenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, della Capitaneria di Porto di Taranto e dell'Agenzia del Demanio. "Il progetto di realizzazione del LaMPoT, approvato nell'ambito del Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS) per l'Area di Taranto, presieduto dal Presidente del Consiglio dei Ministri - dice il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, con delega alla programmazione economica e agli investimenti, Sen. Mario Turco - ha l'obiettivo di creare un polo scientifico e di analisi merceologica al servizio dei traffici portuali. L'apertura del Centro, grazie ai servizi che potrà offrire agli operatori commerciali, permetterà al porto di Taranto di essere maggiormente competitivo. Allo stesso tempo, potranno essere rilasciate le certificazioni agroalimentari, con conseguente valorizzazione del settore grazie alla possibilità di collocare i prodotti alla grande distribuzione. Oggi, quindi, rafforziamo l'asset strategico della ricerca e, soprattutto, dello sviluppo economico nell'ambito del piano Cantiere Taranto. Sosteniamo il settore portuale e, in particolare, rafforziamo la catena del valore delle produzioni agroalimentari. La presenza di un Centro di ricerca merceologico nel porto di Taranto - afferma il Presidente dell'AdSPMI, Sergio Prete - si configura quale ulteriore leva competitiva per il sistema portuale jonico nello scenario globale, soprattutto in considerazione della localizzazione strategica che il LaMPoT avrà nelle palazzine in radice del Molo Polisettoriale, proprio nelle immediate vicinanze delle banchine dove oggi avviene la movimentazione di merci containerizzate destinate all'import/export. Tale progetto è un

risultato importante che conferma la centralità di Taranto nelle azioni intraprese dal Governo a sostegno dello sviluppo dell'economia territoriale e ben si integra con la programmazione strategica che l'AdSPMI, in sinergia con le amministrazioni locali, sta portando avanti per il rilancio sostenibile dello scalo jonico e della sua vocazione di hub portuale e logistico del Mediterraneo.

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

In arrivo nuovi servizi per la spiaggia libera di Zinola

04 Dicembre - Iniziati i lavori sul lungomare di Zinola per la realizzazione di due fabbricati destinati ad uso pubblico. L'obiettivo di AdSP è di dotare la spiaggia libera, che non subirà una riduzione dell'arenile a seguito dell'intervento, di maggiori servizi. I due fabbricati, realizzati in legno e dotati di ampie vetrate, ospiteranno un bar, una sala destinata ad uso ricreativo, spogliatoi e servizi igienici. Una volta terminati i lavori le due strutture verranno affidate al Comune di Savona.

Il punto sui porti di Vado Ligure e Savona

03 Dicembre - Il progetto di adeguamento della diga



Notiziario Assoporti

Focus

foranea di Vado Ligure per migliorare l'accessibilità in porto e la difesa delle infrastrutture resta tra le priorità dell'**AdSP**. I lavori per lo spostamento e l'ampliamento della diga, attualmente fermi in attesa del giudizio del Consiglio di Stato, potranno riprendere nel giro di qualche mese dopo la sentenza. Nel frattempo, i lavori lato terra per il completamento del portgate e dell'ultimo miglio retroportuale procedono a pieno ritmo e saranno ultimati nel primo trimestre del 2021, periodo in cui inizieranno anche quelli di ripristino del terminal traghetti. Per quanto riguarda Savona è stato completato il progetto definitivo di elettrificazione delle banchine del Palacrociera che permetterà, una volta ultimati i lavori, alle navi attraccate in banchina di spegnere i motori abbattendo emissioni e rumori. Questo è un progetto estremamente importante che verrà realizzato anche grazie ad un finanziamento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e che permetterà di fornire una risposta alla cittadinanza su uno dei temi più sentiti per chi vive vicino al mare. Questi i temi principali della video intervista al Presidente Signorini realizzata da ShipMag in collaborazione con **AdSP**.

[Guarda la video intervista >](#)

Andamento dei traffici - Ottobre 2020

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

Per maggiori approfondimenti clicca [qui](#)

4 anni di Ports of Genoa

01 dicembre - Nel corso dei quattro anni di mandato del presidente Signorini si sono verificati eventi inattesi e critici, come il crollo del ponte Morandi e lo scoppio della pandemia di Covid-19, che però hanno messo in luce il carattere resiliente dei Ports of Genoa, protagonisti di grandi sfide affrontate con successo, di ambiziose opere in corso di sviluppo e di una visione strategica ampia per mantenere salda la competitività del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale

[Guarda la video intervista](#) al presidente Signorini realizzata da Shipping Italy in collaborazione con **AdSP**.

Comitato di Gestione. Approvata revisione regolamento cantieristica

30 novembre - Nella seduta odierna del Comitato di gestione è stato illustrato il piano di risanamento della Compagnia Portuale Anche al fine di tenere conto dell'orientamento espresso dalla Commissione consultiva tenutasi nelle ore immediatamente precedenti la seduta del Comitato, è stato deciso un aggiornamento della riunione per venerdì 4 dicembre al fine di assumere la deliberazione finale. Nel corso della riunione il Comitato ha altresì esaminato le note di variazione al Bilancio 2020 e il Bilancio di previsione 2021, esprimendo il proprio consenso ai

documenti esposti, che potrà essere formalizzato nella seduta di venerdì 4 dicembre in considerazione del fatto che entrambi i documenti di bilancio accolgono previsioni finanziarie connesse al piano di risanamento della Compagnia Unica. Fra le altre deliberazioni si segnala l'approvazione della revisione del regolamento per il settore della cantieristica nel porto di Genova che innova le disposizioni per i rilasci delle licenze alle imprese di costruzione e riparazione navale, così come le disposizioni per il rilascio delle concessioni demaniali nel distretto industriale. La revisione, approvata all'unanimità ed oggetto di un precedente confronto con Confindustria, consente una maggiore apertura del mercato delle riparazioni genovesi facilitando l'acquisizione delle necessarie autorizzazioni e semplificando le procedure amministrative. Infine, il Comitato è stato aggiornato in merito al documento di Pianificazione Strategica, necessario alla successiva stesura del Piano Regolatore



Notiziario Assoporti

Focus

Portuale per il quale si è completato il percorso partecipativo con gli stakeholder privati ed istituzionali, fra i quali rientrano tutti i Comuni interessati dallo sviluppo dei traffici e delle infrastrutture portuali. Il documento, una volta acquisiti i pareri definitivi dei Comuni, potrà essere adottato dal Comitato per la successiva approvazione da parte della Regione Liguria.

Due nuove gru di ferrovia a PSA Pra'

30 novembre - Sono entrate in servizio oggi due nuove gru di ferrovia al terminal PSA Pra' Queste macchine, di ultima generazione e tra le più leggere presenti sul mercato, permettono standard elevati di precisione nel lavoro con consumi ridotti. Inoltre, sono dotate di pulpiti di comando con ergonomia sviluppata per migliorare il comfort del gruista e sono equipaggiate con un sistema di diagnostica remota per una più veloce gestione e risoluzione degli eventuali allarmi, aumentando il livello di sicurezza ed efficienza. L'adozione delle nuove gru al servizio del trasporto su ferro - insieme alla realizzazione del [secondo binario ferroviario di collegamento tra il Terminal e lo scalo di Genova Prà Mare di RFI](#) e al [collegamento ferroviario diretto tra Genova e Basilea](#) - conferma lo sviluppo del ciclo del ferro come strategico per una logistica integrata e sostenibile. All'inaugurazione hanno partecipato, tra gli altri, il Presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, il Sindaco di Genova Marco Bucci, il Presidente di Confindustria Genova Giovanni Mondini e il Presidente della **AdSP** del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini (nella foto in basso).

VII Forum Shipping & Intermodal Transport

30 novembre - Lo Shipping oltre il virus. Come l'emergenza sanitaria orienta le scelte dei protagonisti della filiera. Questo il titolo e il filo conduttore del VII Forum Shipping & Intermodal Transport, quest'anno in versione digitale Il Forum ha offerto l'occasione per riflettere sulla resilienza e reattività dimostrata dal settore marittimo e della logistica che hanno retto il forte impatto della pandemia continuando a operare e a garantire i servizi essenziali per il Paese, ma che si trovano oggi a dover fronteggiare, in termini economici e organizzativi, una emergenza che sembra destinata a perdurare e a cambiare per sempre il modo di lavorare, di produrre e di gestire la catena di distribuzione. Il presidente Signorini, nel suo intervento, ha posto l'accento sull'accelerata impresa dall'emergenza sanitaria alla digitalizzazione sia in termini di dematerializzazione della documentazione che accompagna le merci, sia di gestione degli ingressi ai gate da parte degli autotrasportatori.

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

Nulla da segnalare

Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

Porto di Barletta: procede a passi spediti la valorizzazione dello scalo

2 dicembre - Dragaggio del porto, abbattimento dei silos e diversi interventi mirati a rendere il porto di Barletta maggiormente funzionale e attrattivo. Dopo il completamento della fase di progettazione definitiva dei lavori di dragaggio nel porto di Barletta, è stata indetta, lo scorso 23 novembre, una conferenza di servizi riferita all'escavo fino alla quota di meno 8 metri rispetto al livello del mare, per l'approvazione esecutiva dell'opera e l'avvio dei lavori. I progetti per lo scalo sono numerosi e coinvolgono l'intera area portuale. L'apprezzamento da parte della Lega Navale Italiana, sezione di Barletta, per il lavoro svolto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, espresso attraverso una lettera indirizzata al presidente Ugo Patroni Griffi.

Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale

Nulla da segnalare

Autorità Portuale di Gioia Tauro

Nulla da segnalare

Autorità Portuale dello Stretto

Approvazione del Bilancio di Previsione del 2021 e del Bilancio pluriennale 2021/2023 e insediamento del nuovo Segretario Generale

3 dicembre - Nella riunione di ieri 2 dicembre il Comitato di Gestione ha approvato il Bilancio di Previsione del 2021 ed il Bilancio pluriennale 2021/2023 dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto unitamente al Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2021/2023 ed al Programma biennale 2021/2022 degli acquisti e dei servizi. Il Dott. Domenico La Tella è da oggi il primo Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto.

Per maggiori approfondimenti clicca [qui](#)



Notiziario Assoporti

Focus

Autorità Portuale Regionale

Nulla da segnalare

UNIONE EUROPEA

Parlamento Europeo

Nulla da segnalare

Consiglio Europeo

Nulla da segnalare

Commissione Trasporti

Next TRAN meeting

2 dicembre - In the context of the exponential growth of COVID-19, the EP President has announced a number of measures to contain the spread of epidemic and to safeguard Parliament's core activities. The current precautionary measures adopted by the EP to contain the spread of COVID-19 do not affect work on legislative priorities. Core activities are reduced, but maintained to ensure that EP's legislative, budgetary, scrutiny functions are maintained. Meetings will be with remote participation for Members. Other participants can follow the meeting through webstreaming. Thus, next TRAN meeting will take place on Monday 25 January 2021 and on Tuesday 26 January 2021 (tbc). Votes will be taken in the form of the alternative electronic voting system (remote vote). The meeting will be webstreamed.

[TRAN work in progress \(situation 24.11.2020\)](#) (PDF - 102 KB)

[TRAN Coordinators](#) (PDF - 140 KB)

[Tourism Task Force - composition](#) (PDF - 16 KB)

[TRAN latest news](#)

[TRAN studies and publications](#)

[Press Room](#)

[Fact Sheets on the European Union](#)

1 dicembre - [Feedback from IMO committees - MSC and MEPC](#)

Commissione Ambiente, affari marittimi e pesca

Nulla da segnalare

Commissione Migrazione, affari interni e cittadinanza

Nulla da segnalare

Commissione Europea

4 dicembre - [Aiuti di Stato: la Commissione chiede all'Italia di mettere fine alle esenzioni fiscali a favore dei porti](#)

30 novembre - [Nel 2019 le emissioni di gas a effetto serra dell'UE sono scese al livello più basso degli ultimi tre decenni](#)

REGIONI

Nulla da segnalare

EVENTI

Nulla da segnalare

