



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 09 dicembre 2020**



Prime Pagine

09/12/2020	Corriere della Sera	6
Prima pagina del 09/12/2020		
09/12/2020	Il Fatto Quotidiano	7
Prima pagina del 09/12/2020		
09/12/2020	Il Foglio	8
Prima pagina del 09/12/2020		
09/12/2020	Il Giornale	9
Prima pagina del 09/12/2020		
09/12/2020	Il Giorno	10
Prima pagina del 09/12/2020		
09/12/2020	Il Manifesto	11
Prima pagina del 09/12/2020		
09/12/2020	Il Mattino	12
Prima pagina del 09/12/2020		
09/12/2020	Il Messaggero	13
Prima pagina del 09/12/2020		
09/12/2020	Il Resto del Carlino	14
Prima pagina del 09/12/2020		
09/12/2020	Il Secolo XIX	15
Prima pagina del 09/12/2020		
09/12/2020	Il Sole 24 Ore	16
Prima pagina del 09/12/2020		
09/12/2020	Il Tempo	17
Prima pagina del 09/12/2020		
09/12/2020	Italia Oggi	18
Prima pagina del 09/12/2020		
09/12/2020	La Nazione	19
Prima pagina del 09/12/2020		
09/12/2020	La Repubblica	20
Prima pagina del 09/12/2020		
09/12/2020	La Stampa	21
Prima pagina del 09/12/2020		
09/12/2020	MF	22
Prima pagina del 09/12/2020		

Primo Piano

09/12/2020	Italia Oggi Pagina 8	23
Dall' Ue arriva una tassa sui porti italiani		
09/12/2020	L'Avvisatore Marittimo Pagina 1	24
Tasse, ira di operatori e sindacati		
09/12/2020	La Gazzetta Marittima	25
L' UE massacra i nostri porti		

Venezia

09/12/2020	Il Gazzettino Pagina 36		26
<hr/>			
09/12/2020	Il Gazzettino Pagina 39	<i>ELISIO TREVISAN</i>	27
<hr/>			

Savona, Vado

09/12/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 21	<i>G. V.G. V.</i>	28
<hr/>			
09/12/2020	La Stampa (ed. Savona) Pagina 45	<i>ELENA ROMANATO</i>	29
<hr/>			
08/12/2020	Il Vostro Giornale		30
<hr/>			

Genova, Voltri

09/12/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 7		32
<hr/>			
09/12/2020	Il Secolo XIX Pagina 13	<i>SI.GAL.</i>	34
<hr/>			
09/12/2020	Il Secolo XIX Pagina 13	<i>SIMONE GALLOTTI</i>	35
<hr/>			
09/12/2020	Il Secolo XIX Pagina 13		36
<hr/>			
09/12/2020	Il Giornale del Piemonte e della Liguria Pagina 11		38
<hr/>			
09/12/2020	L'Avvisatore Marittimo Pagina 2		39
<hr/>			
08/12/2020	Corriere Marittimo		40
<hr/>			
09/12/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 6		42
<hr/>			
09/12/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 7		44
<hr/>			
09/12/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 53		46
<hr/>			
09/12/2020	Il Giornale del Piemonte e della Liguria Pagina 11		47
<hr/>			
08/12/2020	Ansa		49
<hr/>			
09/12/2020	Informare		50
<hr/>			
08/12/2020	Informazioni Marittime		52
<hr/>			
08/12/2020	PrimoCanale.it		53
<hr/>			

09/12/2020	Shipping Italy	55
Miliardi di euro per le opere nel porto di Genova che però fatica a spenderli		

La Spezia

09/12/2020	La Gazzetta Marittima	57
LSCT conferma piani e programmi		

Marina di Carrara

08/12/2020	Corriere Marittimo	58
Marina di Carrara, project cargo -Masucci (FHP): "Una best practice toscana" - Intervista		
08/12/2020	Corriere Marittimo	60
Nel futuro del porto di Marina di Carrara il project e general cargo		

Livorno

09/12/2020	La Gazzetta Marittima	62
Una casa RLSS nel porto di Livorno		

Piombino, Isola d' Elba

09/12/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 13	63
Ecoballe, operazione conclusa «Nel Golfo non ce ne sono altre»		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

09/12/2020	Corriere Adriatico Pagina 12	64
Progetti e cantieri per 200 milioni Ecco il porto che fa gola a troppi		
09/12/2020	Corriere Adriatico Pagina 13	66
Marsilio, Abruzzo in silenzio «È un argomento delicato»		
09/12/2020	Corriere Adriatico Pagina 13	67
Coltorti: «Giampieri bene Ma può starci la new entry»		
09/12/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 44	69
«Una scelta che terrà conto del merito»		
08/12/2020	Cronache Ancona	70
Autorità portuale, Italia Viva: «Mantenere la governance senza logiche di spartizione»		
08/12/2020	Centro Pagina	71
Autorità Portuale, Mancinelli: "Il presidente Giampieri ha lavorato bene, continuare su questa strada"		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

09/12/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 37	72
Scaricate due bananiere in contemporanea, lavoro per 40 addetti		

Napoli

08/12/2020	Ildenaro.it	73
Autorità Portuale, scade il mandato di Spirito: tutti in nomi in lizza per la successione		

08/12/2020 **Ildenaro.it** 74
Porto di Napoli, tornano le crociere ma con traffici inferiori del 90% rispetto al 2019

Salerno

09/12/2020 **La Città di Salerno** Pagina 11 75
Porto in ripresa, Spirito in bilico

Bari

09/12/2020 **Quotidiano di Puglia** Pagina 11 76
E la bozza punta sulle Zes: «Ora più semplificazioni»

Taranto

09/12/2020 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)** Pagina 43 78
Incidente mortale al porto oggi al via la demolizione

Cagliari

09/12/2020 **L'Unione Sarda** Pagina 3 79
Recovery plan, per l' Isola solo onde e vento

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

08/12/2020 **Ship Mag** *Redazione* 82
Mega: "I porti restino uniti per evitare colonizzazioni e limitazioni dei diritti dei lavoratori"

09/12/2020 **La Gazzetta Marittima** 84
Approvato il primo bilancio dell' Autorità Portuale dello Stretto

Focus

09/12/2020 **Il Sole 24 Ore** Pagina 20 *Sissi Bellomo* 86
Con la corsa ai vaccini anche il petrolio ha trovato la sua cura

09/12/2020 **La Gazzetta Marittima** 88
Vaccini: 'i porti pronti'

09/12/2020 **Panorama** Pagina 33 *Fabio Amendolara* 89
PORTI delle nebbie

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 39/C - Tel. 06 888281

FONDATA NEL 1876

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

Prolife
INTEGRATORI DI FERMENTI
LATTICI VIVI

Venerdì gratis
Cinque mascherine
con il «Corriere» e 7
di **Paolo Virtuani**
a pagina 35

Frase razzista, choc a Parigi
Ronaldo batte Messi
Oggi tocca all'Inter
di **Montefiori, Nerozzi, Sconcerti**
Tomaselli alle pagine 22, 54 e 55

Prolife
D 1000
VITAMINA D a sostegno
del sistema immunitario

Saltato il Consiglio dei ministri, oggi il voto in Parlamento. No del governo alle Province: resta il divieto di spostamento

Intesa sul Mes, ma Conte è sotto attacco

Sì del M5S al nuovo salva Stati. Renzi non cede sul Recovery: pronti a ritirare i ministri

UNA RIFORMA (SENZA AUTOGOL)

di **Mario Monti**

Con il voto di oggi in Parlamento, l'Italia rischia di nuocere a se stessa e alla propria efficacia in Europa. Questo avverrebbe se sul punto più controverso, la riforma del trattato sul Mes, la linea con la quale il premier Conte intende presentarsi domani al Vertice dell'Eurozona, non ottenesse la maggioranza in entrambe le Camere.

continua a pagina 36

LA SECONDA DOSE A UN UOMO DI NOME WILLIAM SHAKESPEARE



Margaret Keenan applaudita da medici e infermieri dopo essere stata vaccinata

Il primo vaccino va a una donna

di **Luigi Ippolito e Paola De Carolis**

a pagina 10

Oggi in Parlamento si vota la riforma del Mes. E i 5 Stelle, che sembravano sul punto di dividersi, trovano l'accordo. Diversa e ancora in salita, invece, la strada sul Recovery fund, il provvedimento europeo per arginare l'impatto del Covid sull'economia. Qui il problema è sulla gestione. E questa volta è Renzi ad alzare le barricate: pronti a ritirare i ministri.

da pagina 2 a pagina 11

LA PROTESTA DI SPERANZA

«Sanità, pochi 9 miliardi»

di **Monica Guerzoni**

L'avvertimento del ministro della Salute Roberto Speranza: «Nove miliardi alla Sanità non bastano, porrò con molta forza la richiesta di fondi».

a pagina 5

GIANNELLI



COSA CI INSEGNA IL METODO CIAMPI

di **Sabino Cassese**

Cento anni fa nasceva a Livorno Carlo Azeglio Ciampi. Quando, nel 1993, fu chiamato a guidare il governo italiano, un acuto studioso francese ricordò la lettera con cui l'illuminista D'Alembert, nel 1774, informava Federico II di Prussia della nomina, da parte di Luigi XVI, di Turgot alle Finanze.

continua a pagina 15

Il caso Sbagliate le previsioni sulla marea. Il sindaco: regole da rivedere



Piazza San Marco sommersa dall'alta marea: il meteo «tradisce» e il Mose non è stato attivato, così Venezia è di nuovo sott'acqua

Il Mose non viene alzato Venezia torna sott'acqua

di **Francesco Bottazzo**

Le dighe del Mose non sono state sollevate e Venezia è stata investita da un'onda di marea di 138 centimetri. Buona parte della città è stata sommersa. Le previsioni indicavano una crescita inferiore e a complicare la situazione è arrivata la Bora. Il sindaco Luigi Brugnaro: «Rivedere le regole».

a pagina 27 Spampini

NON ALIMENTARE LA SFIDUCIA

Cari italiani, siamo meglio del nostro nichilismo

di **Dacia Maraini**

Ho fatto un sogno. Ho sognato che gli italiani si svegliavano diversi, consapevoli e orgogliosi della bellezza e della creatività del loro Paese, che decidevano di smetterla con le risse, le accuse, gli odi e gli insulti. Ho sognato che lasciavano morire di stenti i furbetti del tornaconto personale e decidevano di riferirsi alla bella e limpida Costituzione; si rimbocavano le maniche per lavorare insieme, con spirito comunitario, per il bene del Paese e per il futuro del figlio.

continua a pagina 13

BERGAMO, IL PROCURATORE

«Impreparati per il Covid»

di **Florenza Sarzanini**

Antonio Chiappani, capo della Procura di Bergamo, al Corriere: «L'Italia era impreparata al Covid, c'è stata tanta improvvisazione». E sulle omissioni aggiunge: «Dobbiamo scoprire perché qui ci sono state più vittime che altrove».

a pagina 9

LA MATEMATICA A SCUOLA

Noi e i numeri, bimbe più brave

di **Gianna Fregonara**

Ravissimi alle elementari. Poi alle superiori un po' meno. Uno studio rivela che gli studenti italiani stanno salendo nella classifica dei migliori in matematica. Merito, soprattutto, delle bambine delle elementari, che hanno fatto innalzare il punteggio.

a pagina 31

IL CAFFÈ di Massimo Gramellini

La scelta di Denise

A fine marzo un'anziana signora di nome Denise arriva al pronto soccorso del Saint Louis di Parigi con tutti i sintomi del Covid. Booccheggia, ma per fortuna in rianimazione è rimasto ancora un posto libero. «Uno solo?» chiede lei. E, ottenuta risposta affermativa, continua con un filo di voce: «Sono vecchia, malata di cuore e con un tumore in corpo: lasciate il mio ossigeno a qualcuno più giovane di me». I medici tentano: capiscono di essere sul confine di una foresta di dilemmi filosofici e morali. Così si consultano col figlio di Denise, che è della stessa pasta della madre: «Curatela», dice, «ma come vuole lei». Il letto in rianimazione viene dato a un malato di meningite in preda alle convulsioni, che si salverà. La signora, invece, sen-

za terapia intensiva sopravvive ancora qualche giorno. Chi l'ha assistita ricorda i suoi occhi neri, che hanno sorriso fino all'ultimo.

La storia di Denise è diventata pubblica ieri, grazie a una lettera aperta «alla memoria» che quattro medici hanno sentito il bisogno di scrivere su *Le Monde*. Sia chiaro: se avesse accettato di occupare quel posto in terapia intensiva, Denise avrebbe esercitato un diritto sacrosanto. Ma la sua rinuncia tocca un nervo molto profondo, forse perché rappresenta il contrario dell'attaccamento e il trionfo dell'armonia. Come se dicesse: la vita è talmente bella che voglio regalarne un pezzetto a chi ha potuto conoscerla meno di me.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



DAMIANI

HANDMADE IN ITALY SINCE 1924



MARGHERITA COLLECTION

SHOP ON LINE AT DAMIANI.COM

01209
9 7711 20 498098





Uk, è partita la vaccinazione. Per fare le cose in grande, la seconda dose è andata a William Shakespeare (81 anni). Rezza: "Momento storico, ma non allentiamo"



Mercoledì 9 dicembre 2020 - Anno 12 - n° 340
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

ASSALTO AL DL BILANCIO

Caccia, vivai ecc. Emendamenti marchetta à gogo

○ SALVINI A PAG. 4

INTERVISTA A ZUCMAN

"La patrimoniale è necessaria e più equa di Imu&C."

○ VERGINE A PAG. 5

INTERVISTA A DE SIERVO

"Abruzzo e Valle d'Aosta, pericoli incostituzionali"

○ TRUZZI A PAG. 8

NOTTE FOLLE 3 MESI FA

Portofino, Lapo ci ricasca: beccato per corse e coca



○ GRASSO A PAG. 16

PASSATE EPIDEMIE

Twain affumicato in quarantena contro il colera

» Andrea Vitali

Il confinamento, lockdown per chi preferisce l'inglese, le misure restrittive, la sospensione di attività professionali tra le più varie: non la faccio lunga, ma insomma, tutte le misure più o meno drastiche con le quali ci siamo e ci stiamo confrontando in questi mesi, mi hanno permesso di riallacciare rapporti con un vecchio amico. L'amico ritrovato, si potrebbe dire, ma senza alcun sentore di tragedia. A PAG. 20



Mannelli



PAURA DEGLI OSPEDALI Più 400% di bambini nati morti

1,5 milioni di tumori occulti e annullata una visita su tre

■ Tra i rinvii degli screening (per cancro a seno, colon-retto e cervice) e i controlli prenatali in calo, sulla prevenzione pesa l'effetto Covid. Le Regioni in ritardo sui recuperi liste d'attesa

○ OLIVA E RONCHETTI A PAG. 10 - 11



IL D-DAY DI CONTE IV DICHIARA GUERRA, 5 STELLE QUASI INTESA

RENZI SPARA IL M5S SPERA



L'IRRESPONSABILE L'ITALOVIVO È PRONTO A ROMPERE SULLA TASK FORCE DEL RECOVERY E IL PD SE NE STA ZITTO. OGGI MES ALLE CAMERE E POI CDM. RIENTRATA (FORSE) LA FRONDA M5S

○ DE CAROLIS, MARRA E ZANCA A PAG. 2 - 3

UNO SU SEI SENZA CIBO

Un terribile Natale da fame: Grande Depressione Usa



○ GRAMAGLIA A PAG. 18

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro Lavorano per la destra a pag. 3
- Fini Patrimoniale contro rivolte a pag. 13
- Robecchi 209 miliardi di motivi a pag. 13
- Truzzi Fontana è l'emulo di B. a pag. 13
- Montanari Trentin: la fu sinistra a pag. 21
- Isotta Mercadante, big sfigato a pag. 23

FORNELLI & SOCIAL

Benedetta è regina in cucina e in classifica

○ FERRUCCI A PAG. 22



La cattiveria

Giletti: "Sono anni che non eleggiamo il premier". Per l'esattezza, da quando è entrata in vigore la Costituzione



WWW.FORUM.SPINOZA.IT

Anonima Rignano

» Marco Travaglio

Da che mondo è mondo, quando l'Anonima Sequestri prende qualcuno in ostaggio, chiama i famigliari per chiedere il riscatto. Invece l'Inominabile e gli altri italomoni sequestrano Conte, ma non dicono cosa vogliono in cambio del suo rilascio. È una nuova fattispecie di banditismo politico: il sequestro di governo a scopo di estorsione imprecisata. Basta leggere le loro interviste (lo facciamo anche noi, ma ce la pagheranno): non una sillaba che faccia capire che diavolo vogliono. Lunedì l'Inominabile su Repubblica, ieri i pappagalli Boschi, Faraone e Rosato su Corriere, Stampa e Messaggero: tutte supercazzole che riescono persino a nobilitare i frondisti M5S sul Mes (almeno quelli parlano di idee). Sentite lo Statista di Rignano: "Conte si fermi". Oh bella, ma non è lui ad accusarlo di immobilismo? "Del merito del Recovery Plan non sappiamo niente. Sul metodo siamo contrari". Oh bella, ma nei Consigli dei ministri i suoi (anzi, le sue) che fanno? Le piante grasse? Giocano alla Playstation o al solitario sull'iPhone? "Il futuro dell'Italia non lo scrivono Conte e Casolino nottetempo in uno stanzino". Oh bella, ma l'accusa non è di circondarsi di troppe task force e tecnici esteri? "Abbiamo fatto nascere un governo per togliere i pieni poteri a Salvini, non per darli a Conte". Oh bella, ma Conte non è un indecisionista? "Dire che ha i ministri migliori del mondo è una barzelletta". Oh bella, ma se pensa di aver scelto i ministri peggiori - testiperaltro apprezzabile - perché non dà il buon esempio e non li cambia, tirando fuori i suoi Churchill ingiustamente esclusi, oltre a Boschi, Rosato e Faraone?

Ed ecco la Boschi: "Progetto scritto nottetempo" (già sentita), "senza consultare la società né le categorie" (ma gli Stati generali con la società e le categorie non erano una passerella?), "stiamo difendendo le istituzioni di questo Paese" (non di un altro). Dunque vogliono il rimpasto? "Non più". Un posto a tavola con Conte, Gualtieri e Patuanelli sopra la task force sul Recovery? La Bellanova, nota intellettuale della Magna Grecia, "non è interessata". La difesa della democrazia? Improbabile: il "Piano choc" di R. per "opere pubbliche da 120 miliardi" prevede "100 commissari" sottratti alla democrazia con pieni poteri di scelta delle opere, progettazione, attuazione e controllo. Invece i piani del Recovery li progetta il governo, li approva il Parlamento, li attuano ministri, Regioni, Province e Comuni; e la famigerata cabina di regia monitora le realizzazioni per non perdere i fondi dell'Ue (che ha chiesto espressamente la task force di controllo). E allora a quanto ammonta il riscatto? Trattandosi di Soliti Ignoti, un piatto di pasta e ceci può bastare.





il Giornale



MERCOLEDÌ 9 DICEMBRE 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 292 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
 ISSN 2322-4071 | Giornale (ed. nazionale)

«RITARDO IRRESPONSABILE»

LA MERKEL LICENZIA CONTE

L'ennesimo rinvio sugli aiuti Ue fa infuriare la Germania. I grillini ribelli cedono sul Mes per non perdere la poltrona, ma la maggioranza è a pezzi

Mattarella stanco delle liti: dimostrate di poter governare

■ Mentre la fronda grillina rientra e il governo annuncia l'accordo sul Mes che gli consentirà oggi di non cadere in aula, per Conte si apre il caso Recovery: il no di Renzi alla task force ha costretto il premier a rinviare il cdm, suscitando le ire della Germania, critica contro i «ritardi irresponsabili».

servizi da pagina 2 a pagina 5

IL FINALE È GIÀ NOTO QUANTO DURA IL FILM?

di **Alessandro Sallusti**

E venne il giorno in cui i Cinque Stelle ingoiarono il rospo del Mes, il piano salva Stati dell'Unione Europea, contro il quale avevano alzato barricate e minacciato sfracelli. È un film già visto sulla Tav, sul Tap, sull'Iva, e pure sulla «immediata revoca» della concessione autostrade ai Benetton dopo il crollo del ponte Morandi. Quando si arriva al «vedo», puntualmente si scopre il bluff grillino e oggi il governo non cadrà sul voto del Mes come sembrava possibile. No, oggi i Cinque Stelle, e non solo loro, voteranno «sì» all'odiato Mes solo perché è l'unico voto possibile per salvare la loro poltrona. Il che non vuol dire che tutto va e andrà bene. Anzi, giorno dopo giorno la strada di Conte si fa sempre più stretta, tanto che ieri ha dovuto rinviare il Consiglio dei ministri che doveva decidere sul piano per accedere ai fondi europei del Recovery Fund, facendo per questo infuriare la Germania.

Quello che stanno proiettando a Palazzo Chigi è un film già visto, per esempio negli ultimi governi sia di Prodi sia di Berlusconi. La prima scena racconta di parlamentari di maggioranza che tradiscono e cambiano casacca; si prosegue con minacce e ultimatum quotidiani sui giornali tra i soci di governo; poi c'è il colpo di scena dei peones dell'opposizione disposti a fare da stampella. Nell'ultima parte il governo si incarta, inizia l'attrito con l'Europa e a quel punto il finale, nonostante l'immane monito del Presidente della Repubblica, è scontato: crisi di governo.

L'unico punto di domanda oggi non riguarda quindi il finale, ma la durata del film, cioè per quanto ancora Conte riuscirà a tenere in piedi un baraccone diventato assolutamente inutile, se non addirittura dannoso, al Paese. «Non siamo disponibili a dare pieni poteri a Conte», ha ribadito ieri sera la vice di Renzi, Maria Elena Boschi, altra coppia specialistica di penultimatum che fino ad ora non si sono mai trasformati in ultimatum irrevocabili. Ma questa volta nell'aria c'è qualche cosa di diverso, e non è il teatrino cui assistiamo. Dietro le quinte, dicono i ben informati, i lavori in corso per uscire dalla morsa immobilista di Conte, sarebbero in dirittura di arrivo. Non ci resta che aspettare, e non mi riferisco alle decisioni di Renzi e della Boschi, che non sono artefici ma semmai strumenti di un disegno ben più grande di loro.

L'EX GOVERNATORE MALATO GRAVE

Il Senato toglie la pensione a Del Turco in fin di vita

Luca Fazzo

a pagina 8



SOCIALISTA Ottaviano Del Turco, 76 anni, ex sindacalista

VENEZIA DI NUOVO IN BALIA DELL'ACQUA ALTA

Previsioni errate, Mose fermo Se l'uomo guasta la tecnologia

di **Carlo Lottieri**

con **Bettin** a pagina 18

HERNO

LE ANALISI

E Renzi ora giura: «Il premier esagera stavolta rompo»

di **Augusto Minzolini**

Al telefono Matteo Renzi ti chiede qualche minuto di tempo. «Debo portar su la legna», dice. Non si sa se serva per il focolare di casa nel giorno della festa dell'Immacolata, oppure per approntare il rogo su cui (...)

segue a pagina 3

Un esecutivo sempre in guerra (psicologica)

di **Gabriele Barberis**

Nei fornitissimi scaffali della Repubblica gli elettori spesso non hanno avuto alternative all'acquisto di tanti governi indigesti: da quelli di solidarietà nazionale Dc-Pci a quello commissariale di Monti passando dal tecnico (...)

segue a pagina 2

BUONE NOTIZIE DA LONDRA, MA IN ITALIA LINEA DURA Covid, i primi vaccinati A Natale no a più libertà

Francesca Angeli

■ In Inghilterra parte la campagna di vaccinazione anti-Covid. I primi a sottoporsi alla somministrazione sono stati due signori anziani dai nomi simbolici: Margaret e William Shakespeare. Intanto da noi il governo respinge la richiesta delle Regioni di ammorbidire le regole sugli spostamenti tra Province a Natale.

con **Zurlo** da pagina 10 a pagina 13

LE STORIE

Eroine a 90 anni Le due nonne esempi anti-virus

di **Eleonora Barbieri**

a pagina 13

LA JUVE VINCE 3-0 A BARCELONA: PRIMA NEL GIRONE, LAZIO AVANTI

Psg, partita sospesa: razzismo dell'arbitro

Damascelli e Ordine a pagina 27

SI AL CASHBACK, NON A «IMMUNI»

In sei milioni per l'app «Io» La privacy vale 150 euro

di **Giacomo Susca**

Ancora una volta hanno avuto ragione i cinici. Anche le battaglie di libertà hanno un prezzo, dipende da quello che ti offrono in cambio per rinunciarvi. Nel mondo disincantato e popolato (...)

segue a pagina 7
Marino a pagina 7

AUSTIN ALLA DIFESA

Usa, Biden sceglie il generale afro famoso per i flop

Gian Micalessin

a pagina 16

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA

Nuovo farmaco con formula **Silaxan®** per combattere i sintomi dell'ansia lieve. Più spazio alla vita.

-IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) SPECIFICHE PER VOI, IL SERVIZIO È GRATUITO. IL SERVIZIO È GRATUITO PER IL CLIENTE.



IL GIORNO

MERCOLEDÌ 9 dicembre 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Tensione al confine. Il ministro: risolveremo la questione

La Svizzera ferma i treni da e per l'Italia «Troppe restrizioni»

Crespi nelle Cronache



Desio, altra serata abusiva

La sfida rap finisce con 20 denunce

Ronconi a pagina 15



Intesa sul Mes, ma Conte non è salvo

Rientra la fronda grillina, il voto al Senato filerà liscio. Però si accende la battaglia sulla task force che dovrebbe gestire i fondi Ue Ultimatum di Renzi: «Non daremo mai pieni poteri al premier».

Coppari, Polidori e Troise alle pag. 8 e 9

La (quasi) crisi di governo

Ecco perché la resa dei conti è solo rinviata

Pier Francesco De Robertis

A I di là del fragile accordo trovato ieri sera sul Mes, la votazione al Senato sulla riforma del Meccanismo europeo di stabilità non riserverà sorprese. Il governo non cadrà oggi, ma la crisi politica del Conte II è ormai evidente e con ogni probabilità si attende solo l'approvazione della legge di Bilancio per dare una veste anche formale a una situazione di impasse e di incomunicabilità tra le forze che compongono l'esecutivo. Una crisi che investe tutto il sistema politico, riguardando maggioranza e opposizione, e che per come si sta dipanando - nel mezzo della discussione europea sugli aiuti per la pandemia, ricordiamolo, non ancora "bonificati" - potrebbe riservarci sgraditissime sorprese.

Continua a pagina 2

V-DAY IN GRAN BRETAGNA, NONNA MARGARET È LA PRIMA VACCINATA ITALIA IN RITARDO. DECRETO TRUMP: SIERO PRIMA AGLI AMERICANI

Margaret Keenan, 90 anni, esce applaudita da medici e infermieri



LA SVOLTA

Servizi da pagina 3 a pagina 6

DALLE CITTÀ

Milano

Dopo la Prima l'incognita riapertura sulla Scala

Palma nelle Cronache

Milano

Moto rubata Scoperto il furto dopo 42 anni

Consani nelle Cronache

Milano

Prof e regista in tutte le scuole ma restando a casa

Gianni nelle Cronache



Il comico ha in cantiere un libro e una fiction

I settant'anni di Frassica «Gira voce, non sono io»

Degli Antoni a pagina 27



Parigi, Champions choc: bufera sul quarto uomo

Offesa razzista dall'arbitro Le squadre se ne vanno

Franci nel QS

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 (GDP) che può essere consegnato solo dal farmacista. Acquisti il tuo farmaco. Se i sintomi persistono dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico o un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 00/106/2020.





Domani l'ExtraTerrestre
AGRICOLTURA La filiera etica della rete No Cap creata da Yvan Sagnet nelle terre dei migranti-schiavi. In Puglia le donne liberate da violenze e caporali



Palestina
DONNE SUL RING A GAZA Al via il primo torneo di boxe femminile: «Così combattiamo assedio e diffidenza»
Goffredo Adinolfi, Michele Giorgio pagina 9



Visioni
CHRISTOPHER NOLAN Il regista britannico alza la voce contro Warner Bros e lo streaming
Giovanna Branca pagina 13

il manifesto

quotidiano comunista

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
EURO 2,00

MERCOLEDÌ 9 DICEMBRE 2020 - ANNO L - N° 293

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Aggiungi un posto a tavola

Rientra la fronda grillina e il presidente del consiglio oggi conta di ottenere il lasciapassare per Bruxelles sul Mes. Ma contro la sua leadership arrivano le bordate di Renzi che ha buon gioco nel criticare la sua gestione del Recovery europeo. E del governo

page 2,3

foto LaPresse

all'interno



Parigi
Laicità alla francese, una legge ad alta infiammabilità

La legge in difesa dei principi repubblicani, pensata all'origine per far fronte al radicalismo islamico, agita il paese. Macron accusato di laicismo intransigente. Sinistra spaccata

ANNA MARIA MERLO
PAGINA 7

India
Sciopero solidale con i contadini in lotta contro Modi

India paralizzata ieri per sostenere le proteste contro le liberalizzazioni nel settore agricolo varate dal governo. Migliaia di braccianti restano accampati attorno a New Delhi

MATTEO MIAVALDI
PAGINA 8

Etiopia
Aiuti umanitari al palo: «Tigray troppo pericoloso»

Per il premier etiopico Abiy Ahmed «la crisi criminale del Tpf è allo sbando, l'offensiva federale è finita». Ma la guerra prosegue anche a colpi di "verità" contrapposte.

FABRIZIO FLORIS
PAGINA 8

PAURA PER LA TERZA ONDATA

I positivi al Covid calano lentamente

■ «La percentuale di positivi rispetto ai tamponi scende ma lentamente, purtroppo: è l'analisi dei dati fatta ieri da Gianni Rezza, direttore generale della Prevenzione del ministero della Salute. Ancora elevati gli ingressi in terapia intensiva e il numero dei decessi: «Biso-

gna continuare con le misure decise - ha concluso - per evitare di far ripartire la curva». Timori per le feste di Natale. Sono stati 14.842 i nuovi positivi al Covid ieri. Le vittime 634, in crescita rispetto a lunedì (quando erano state 528). La categoria dei sanitari sta pagando un

prezzo altissimo: 5 i camicisti bianchi la cui morte è stata comunicata ieri. Da inizio pandemia siamo a quota 238, il 50% medici di famiglia. Pesante il bilancio nelle altre professioni sanitarie: 50 morti tra gli infermieri, 22 tra i farmacisti.

ADRIANA POLLICE A PAGINA 4

PROMOSSA PFIZER, MENO ASTRAZENECA

Vaccini, i primi dati scientifici

■ Mentre il Regno Unito ieri ha dato il via al V-Day, arrivano i primi dati scientifici sui vaccini. Ottime notizie dall'agenzia statunitense Fda per quello del-

la Pfizer, mentre secondo «Lancet» i risultati di AstraZeneca sono più incerti. L'Italia però ci ha puntato molto.

ANDREA CAPOCCI A PAGINA 5

LETTERE PER LIDIA

«Un vuoto e tanti insegnamenti»



■ Decine e decine di lettere di compagnie, compagni, lettori, dal sindacato e perfino dal governo in ricordo di Lidia Menapace, della sua bella esistenza «fortunata» come amava ripetere per aver partecipato «nel corso di una sola vita alla Resistenza, al Sessantotto e alla crisi del capitalismo». A PAGINA 14

CONFRONTO PUBBLICO

Botta e risposta su ambiente e lavoro



■ Come si passa da un sistema estrattivo a un regime che mette al primo posto un cambiamento ecologico radicale? Su un tema di così cruciale importanza per il nostro Paese, una lettera aperta di Luciana Castellina e Rossella Murolo alla Cgil, e la replica del sindacato. A PAGINA 15

CROTONE, CALL CENTER

Piange il telefono per 1.900 dipendenti

■ Il più grande call center del sud sull'orlo del fallimento in concordato preventivo. Abramo Customer Care, un colosso da 3mila lavoratori forte di appalti con Tim, Enel, Vodafone, 120 milioni di giro d'affari messi a bilancio nel 2018, è in crisi verticale. È la holding di famiglia di Sergio Abramo (Forza Italia ma in simpatia a Salvini), già sindaco di Catanzaro per tre mandati, a giudizio per il processo Acqua sporca nelle vesti di ex presidente Sorical (il reato è stato dichiarato da poco prescritto), e ora in procinto di candidarsi alla guida della Regione Calabria. Quasi duemila dipendenti sul lastrico.

CACCAVO, MESSINETTI A PAGINA 6

VENEZIA

Di nuovo a mollo, il Mose «fa acqua»



■ Venezia di nuovo a mollo. Il motivo del mancato azionamento del Mose? Le previsioni sbagliate del Centro Maree, lunedì: «Per i prossimi giorni permangono condizioni favorevoli al fenomeno acqua alta». Previsioni che hanno fatto la differenza tra il nulla e il disastro.

ROBERTO FERRUCCI A PAGINA 6

Lele Corvi



012109
9 771025 7215100
Poste Italiane SpA - p. d. l. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1 - Sped. in abb. post. 2/01 - Roma





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXVII- N° 340 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 9 Dicembre 2020 •

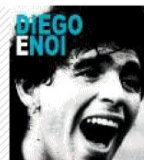
Commenta le notizie su ilmattino.it

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

Il caso in Champions
Parigi, il quarto uomo
e la frase razzista:
le squadre vanno via
Angelo Rossi a pag. 19



Venerdì in **OMAGGIO**
con **IL MATTINO**
il volume
DIEGO ENOI
...PERCHÉ
LA LEGGENDA
NON HA PREZZO



Mes, intesa nel governo ma rischia sul Recovery

►Fondi Ue, Renzi: posso sganciarmi
L'offerta Conte per frenare Italia Viva:
meno poteri ai commissari sui soldi

Marco Conti, Luca Cifoni, Emilio Pucci
alle pagg. 2 e 3

Lo scenario I MALUMORI DEGLI AZIONISTI DEL PREMIER

Massimo Adinolfi

Per cominciare, c'è Renzi: se il Recovery Plan non cambia si sgancia, ha detto. Ma non ci sono solo le parole di Renzi: ci sono anche i silenzi degli altri leader della maggioranza, e non è chiaro se il premier debba preoccuparsi più delle strigliate dell'uno o dei mormorii a denti stretti degli altri. Il passaggio parlamentare sui Mes non modificherà, con ogni probabilità, il perimetro della maggioranza e non imporrà dunque verifiche, rimpasti, ripartenze. Il governo tirerà un sospiro di sollievo, ma non potrà ignorare che la strada s'è fatta ormai ripida.

Continua a pag. 39

Intervista Treu (Cnel) «Per il Sud un'occasione epocale di rilancio»

Nando Santonastaso
a pag. 3

Il piano beffa Meno fondi alla Sanità zero per Rsa e ospedali

Amoruso ed Evangelisti
a pag. 4

Dad, l'ultima dei sindacati «Stop con l'allerta meteo»

►Comunicato congiunto: «La didattica on line prevista solo per l'epidemia»
E strigliano anche i presidi: «Corsa spasmodica alla disciplina nella scuola»

L'Immacolata Francesco a sorpresa in piazza di Spagna



Il Papa prega da solo davanti all'obelisco con la statua dell'Immacolata

Papa Francesco si adegua alle indicazioni anti-assembramento. E così all'alba si è recato a rendere omaggio all'Immacolata sorprendendo anche i vigili del fuoco.

Giansoldati a pag. 8

Il racconto Il Natale sarà anche a distanza ma non toccateci il capitone

Giuseppe Montesano a pag. 39

Valentino Di Giacomo

Sindacati contro i presidi: «No alla Dad se c'è allerta maltempo: la didattica on line vale solo per l'epidemia».

A pag. 5

Il commento

POVERA SCUOLA RIDOTTA A CAPRO ESPIATORIO

Paolo Mainiero

Nel dramma del Covid se ne sta consumando un altro non meno grave. La scuola sembra essere diventata una sorta di capro espiatorio.

Continua a pag. 39

L'intrigo vaccini dalla Cina a Napoli indaga la Finanza

La pista del mercato nero, via alle verifiche nei container usati per stoccare le merci

Melina Chiapparino
Ettore Mautone

La possibilità che un vaccino cinese contro il Covid circoli clandestinamente tra i membri della comunità cinese a Napoli è nel mirino della Finanza. I militari del comando provinciale di Napoli condurranno verifiche mirate sugli stock provenienti dalla Cina e su tutto ciò che può essere riconducibile al trasporto di medicinali: frigoriferi, materiale di stoccaggio "dedicato", impianti da usare per prodotti farmaceutici.

A pag. 7

Il napoletano Sannino ambasciatore Ue «Pechino partner sull'ambiente ma un rivale sui diritti umani»

Un napoletano - è di Portici - ai vertici della diplomazia europea: è Stefano Sannino, nominato a capo del Servizio europeo per l'azione esterna (Seae). Un'agenzia non dissimile a quello che può considerarsi un vero e proprio ministero degli Esteri europeo. Comincerà la sua attività all'inizio del prossimo anno. «L'Europa ritroverà la privilegiata interlocuzione con gli Stati Uniti», dice nell'intervista al Mattino, e aggiunge: «La Cina partner sull'ambiente ma rivale sui diritti umani».

Di Giacomo a pag. 11



L'Europa ritroverà la privilegiata interlocuzione con gli Stati Uniti



Inchiesta Juve Le domande e le risposte farsa «Mi chiamo Luis Suarez e gioco alla Playstation»

Egle Priolo

«Mi chiamo Luis. Io faccio il calciatore da 15 anni. Gioco spesso alla Playstation». Così ha risposto Suarez alla prima parte del suo esame per ottenere il livello BI necessario per la cittadinanza che gli serviva per andare alla Juve. Le domande e le risposte? Le aveva sul suo computer già dal 10 settembre. Ecco la prova regina, trovata dalla Procura di Perugia.

A pag. 9

Il caso

L'agente di Insigne «Nuovo contratto? Il matrimonio si deve fare in due»

Roberto Ventre

Insigne di rinnovo con il Napoli parlerà più in là, lo ha annunciato il suo agente napoletano Pisacane. «I matrimoni si fanno in due».

A pag. 18





Il Messaggero



21€ € 1,40* ANNO 142-N° 340 ITALIA

NAZIONALE



Mercoledì 9 Dicembre 2020 • S. S...

IL GIORNALE DEL MATTINO

menta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

In Europa esce nelle sale Per salvare il cinema ecco Wonder Woman Gal Gadot: «Le donne sanno combattere»
Carducci a pag. 27



Clamoroso a Parigi Insulto razzista al giocatore dal quarto arbitro romeno i turchi del Basaksehir e Psg abbandonano il campo
Pierantozzi nello Sport



Il Messaggero PRIMO!
ilmessaggero.it/sport

Il flop rimborsi
Quanto costano le promesse che lo Stato non mantiene

Paolo Balduzzi

Si tratterà certamente solo di un piccolo ritardo, ne sono sicuro. Ma l'impreparazione sulla vicenda dei rimborsi di Stato per gli acquisti in modalità elettronica è davvero emblematica, sotto tanti punti di vista. Innanzitutto, è stupefacente l'ennesimo ricorso a un termine straniero quando non ce n'era assolutamente bisogno. Ne ha già scritto ieri egregiamente Federico Guglia, proprio sul Messaggero. La scelta fa innervire ancora di più quando questo abuso per motivi commerciali o estetici, chiamiamoli così, fa coppia con un'assurda difficoltà nell'utilizzo delle lingue straniere ove strategico se non addirittura necessario; ad esempio, quando una università volesse istituire un corso di studi in inglese.

Similmente stupefacente è l'enfasi data alla tecnologia nel momento in cui proprio sulla tecnologia lo Stato scivola e non mantiene la sua promessa. E poi: tanto sbandierare una app che ancora non funziona adeguatamente e nessuna preoccupazione per un divario digitale ancora da colmare in tutto il Paese. Come dice il proverbio, tra il dire e il fare c'è di mezzo il mare. E che il mare fosse vasto e pericoloso ce ne eravamo già accorti. L'iniziativa del rimborso era già stata annunciata dal premier l'anno scorso, avrebbe dovuto partire a luglio ma, naturalmente, non eravamo pronti. E abbiamo rimandato il tutto a gennaio.

Continua a pag. 24

Lazio, locali chiusi fino a marzo

►L'annuncio dell'assessore D'Amato: «Serve rigore per altri tre mesi: l'indice Rt deve scendere»
►Allarme dell'Iss in vista delle Feste in casa: «Se non c'è ricambio d'aria, il contagio è assicurato»

ROMA D'Amato: nel Lazio locali chiusi fino a marzo. Servizi alle pag. 7 e 8

Champions: Lazio-Bruges 2-2, avanti dopo 20 anni



L'urlo di Immobile&C. negli ottavi con i brividi

Immobile dopo il gol del 2-1 (foto MARCO ROSI) Nello Sport

Manovre sul Parlamento per il decreto

«Via i blocchi a Natale e Capodanno» Regioni in pressing, no dell'esecutivo

Francesco Malfetano

Consentire nei giorni di festa il ricongiungimento familiare per chi vive in comuni diversi. E quindi, allargare le maglie del decreto legge governativo per permettere



agli italiani di spostarsi all'interno della propria provincia. È questa in la proposta con cui governatori e sindaci stanno premeendo sull'esecutivo. Che al momento resiste.

A pag. 6
Pirone a pag. 6

Le risorse in arrivo

Un Politecnico per ripartire dalla Capitale

Marco Simoni e Walter Tocci

Dopo l'Istituto Italiano di Tecnologia a Genova e, quindici anni dopo, lo Human Technopole (...)

Continua a pag. 24

Governmento, accordo sul Mes ma sul Recovery è a rischio

►M5S salva il premier. Renzi sui fondi Ue: rottura possibile

Marco Conti

Salva Stati, c'è l'intesa. Ma ora il governo rischia sulla cabina di regia del Recovery Fund. Intesa sulla risoluzione del trattato del Mes al voto oggi (anche se l'Italia Viva si esprimerà dopo aver ascoltato il premier). Lo scontro vero tra Matteo Renzi e Giuseppe Conte è sulla cabina di regia del Recovery: Iv contesta l'autonomia eccessiva del premier. Renzi: temo che si romperà.

A pag. 2
Pucci a pag. 2

Le tensioni nella maggioranza

Meno potere ai commissari sui soldi l'offerta di Conte per frenare Matteo

Luca Cifoni

Mano tesa del premier Giuseppe Conte a Matteo Renzi per superare l'impasse sulla governance del Recovery: meno poteri ai commissari. Il premier spera di spunta-



re almeno il decreto sui fondi, ma Iv si oppone. Svotate le funzioni e le dotazioni di personale, ma resta la cabina di regia. Tensione nella maggioranza, Conte resiste ma rischia di saltare senza un chiarimento.

A pag. 3

Che cosa è importante per me La preside del Giulio Cesare
«Leggendo capiremo meglio i ragazzi»

Camilla Mozzetti

Concorso utile per i ragazzi. E aiuterà anche noi a capirli». Così la preside del Giulio Cesare di Roma Paola Senesi. Fermarsi a riflettere su quali sono i valori di riferimento per tanti giovani dai 14 ai 19 anni, e trasportare poi quei pensieri in un elaborato di 2mila battute proprio come recita il regolamento del concorso de Il Messaggero "Cosa è importante per me", dedicato alla memoria di Willy Monteiro ed Emanuele Moggi. «L'iniziativa del Messaggero servirà a far emergere le emozioni migliori».

A pag. 15

Dai 4 ai 17 anni, online l'inno della resilienza
Quel coro sul web dei giovani dello Utah che ci aiuta a resistere e a pensare al futuro



Flavio Pompetti

«Brindiamo a chi è qui oggi, brindiamo a chi abbiamo perso per la strada». Nell'anno orribile, dallo Utah 140 giovani dai 4 ai 17 anni restituiscono gioia al Natale. «One voice children» vola sul web.

A pag. 13

BILANCIA, GIORNO DI SERENITÀ

Buogiorno, Bilancia! Bene. Qualche problema che risale a tempi lontani certamente vaga ancora come un fantasma in queste notti di dicembre. Sembra passato davvero molto tempo dal dicembre 2017, quando ha avuto inizio Saturno negativo, ma ora il pianeta è quasi pronto per entrare in Acquario, con Giove, Luna nel segno, ultimo transito di questo anno bisesto, porta con determinazione un messaggio di pace: con voi stessi. Auguri.

IL GIORNO DI BRANNO

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'oroscopo all'interno

HAI SCRITTO UN LIBRO?

INVIACI IL TUO INEDITO ENTRO L'8/01/2021

www.gruppoalbatros.it

Giuliano Visentin IL SEME DELLA SOLITUDINE

"Pioveva a dirotto quella sera di novembre del 1883".
Comincia così il racconto di un paesino del Polesine, che parte dai primi anni del Regno d'Italia per terminare con la Repubblica, alla fine del secolo scorso.

Albatros Il Filo

* € 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 Studio € 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 Studio € 1,50



il Resto del Carlino

MERCOLEDÌ 9 dicembre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Esondazione del Panaro nel Modenese

Alluvione, dubbi sulle opere idrauliche per evitare il disastro

Miserendino a pagina 15



DOMANI IN REGALO
SPECIALE
XXIX MEMORIAL DALLA CHIESA

ristora
INSTANT DRINKS

Intesa sul Mes, ma Conte non è salvo

Rientra la fronda grillina, il voto al Senato filerà liscio. Però si accende la battaglia sulla task force che dovrebbe gestire i fondi Ue. Ultimatum di Renzi: «Non daremo mai pieni poteri al premier». Malumori anche nel Pd e tra gli stessi Cinque stelle

Coppari, Polidori e Troise alle p. 8 e 9

La (quasi) crisi di governo

Ecco perché la resa dei conti è solo rinviata

Pier Francesco De Robertis

A I di là del fragile accordo trovato ieri sera sul Mes, la votazione al Senato sulla riforma del Meccanismo europeo di stabilità non riserverà sorprese. Il governo non cadrà oggi, ma la crisi politica del Conte II è ormai evidente e con ogni probabilità si attende solo l'approvazione della legge di Bilancio per dare una veste anche formale a una situazione di impasse e di incommunicabilità tra le forze che compongono l'esecutivo. Una crisi che investe tutto il sistema politico, riguardando maggioranza e opposizione, e che per come si sta dipanando - nel mezzo della discussione europea sugli aiuti per la pandemia, ricordiamolo, non ancora "bonificati" - potrebbe riservarci sgraditissime sorprese.

Continua a pagina 2

V-DAY IN GRAN BRETAGNA, NONNA MARGARET È LA PRIMA VACCINATA ITALIA IN RITARDO. DECRETO TRUMP: SIERO PRIMA AGLI AMERICANI

Margaret Keenan, 90 anni, esce applaudita da medici e infermieri



LA SVOLTA

Servizi da pagina 3 a pagina 6

DALLE CITTÀ

Bologna, basket serie A

Virtus, clamoroso dietrofront: Djordjevic resta l'allenatore

Servizi in Cronaca e nel QS

Bologna, verso le Comunali

Candidato, il Pd si prende un mese di riflessione

Rosato in Cronaca

Bologna, mostra della Ono Art

Le foto storiche dei Beatles in Corea del Sud

Cucci in Cronaca



Il comico ha in cantiere un libro e una fiction
I settant'anni di Frassica
«Gira voce, non sono io»

Degli Antoni a pagina 27



Parigi, Champions choc: bufera sul quarto uomo
Offesa razzista dall'arbitro
Le squadre se ne vanno

Franci nel QS

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 (GDP) che può essere consegnato solo dal farmacista. Accetta il tuo farmacista. Se i sintomi persistono dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico o un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 06/09/2020.

AUTOURTITI



Via Amba Alagi 1-35r
tel. 010-267322

MERCOLEDÌ 9 DICEMBRE 2020

IL SECOLO XIX

ORARIO CONTINUATO
INTERVENTI
SERVICE SU
PRENOTAZIONE
TEL. 010.267.322
www.autourtiti.it

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ in omaggio "Milano Finanza" in Liguria - Anno CXXXIV - NUMERO 292, 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

IL DELITTO NEL SAVONESE

Jessica, il mistero del porto d'armi all'omicida curato in Psichiatria

DIOLINA / PAGINA 10



DOMANI GRATIS CON IL SECOLO XIX

Arrivano le Guide di Salute gli inserti che fanno stare bene

BECCARIA / PAGINA 33



INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 8
Commenti	Pagina 11
Economia-Marketing	Pagina 12
Genova	Pagina 16
Programmi-Tv	Pagina 30
Arte	Pagina 31
Sport	Pagina 34

CAMPAGNA AL VIA NEL REGNO UNITO



La vaccinazione di Margaret Keenan

La prima vaccinata è Maggie, 90 anni «Fatelo anche voi ora vedrò i parenti»

Margaret Keenan, detta Maggie, 90 anni, di Coventry, è stata la prima paziente a essere sottoposta al vaccino anti-Covid nel Regno Unito, Paese pioniere in Europa nella campagna di vaccinazione di massa. «Dopo avere passato quasi un anno da sola, posso finalmente vedere parenti e amici», ha detto Maggie. «Se l'ho fatto io, potete farlo tutti». Anche gli Usa si preparano all'avvio delle vaccinazioni: le autorità sanitarie aspettano nelle prossime il via libera per le dosi della Pfizer. In Italia si dovrà attendere fine gennaio.

SERVIZI / PAGINA 5

SCENDE LA PRESSIONE

Liguria, meno letti nelle terapie intensive In calo i positivi

Entro pochi giorni la Regione Liguria avvierà una rimodulazione della dotazione di posti letto in terapia intensiva, che verranno in parte riconvertiti. Sui divieti per gli spostamenti durante le festività, continua il pressing del presidente ligure Giovanni Toti sul governo, con l'ipotesi di un allargamento alle province delle aree in cui è consentito muoversi. Nel frattempo Matteo Bassetti lancia l'allarme sulla «troppa folla nei weekend per lo shopping natalizio: così non va bene».

L'ARTICOLO / PAGINA 7

LA MAGGIORANZA SI RICOMPATTA SUL MES MA I CINQUESTELLE PERDONO PEZZI: IL SENATORE GENOVESE CRUCIOLI POTREBBE USCIRE DAL GRUPPO

Fondi Ue, Renzi evoca la crisi «Si cambi o votiamo contro»

Rottura a un passo. Conte potrebbe congelare la task force per la gestione del Recovery plan

Renzi minaccia Conte: sul Recovery plan potrebbe arrivare la crisi. Il motivo della discordia resta la task force che dovrebbe gestire i fondi europei. «Una struttura che moltiplica le poltrone - attacca il leader di Iv - siamo pronti a votare contro, per noi un ideale vale più di un posto». Il premier a questo punto potrebbe congelare il piano in attesa di un chiarimento politico a tutto campo. Sul Mes intanto la maggioranza si ricompatta e ritrova i numeri, anche se MSS perde pezzi.

SERVIZI / PAGINE 2-4

ROLLI



L'ANALISI

CARLO COTTARELLI

PROGRAMMI VAGHI E UNA GOVERNANCE SCAVALCA-MINISTRI

«Un'idea, finché resta un'idea è soltanto un'astrazione. Se potessi mangiare un'idea, avrei fatto la mia rivoluzione». Così cantava nel 1973 Giorgio Gaber. **SEQUE / PAGINA 11**

IL CASO

Mario De Fazio

Toti invitato al tavolo del centrodestra rucice con Salvini

«Cambiamo non sosterrà mai questo governo con il suo voto. Ora dobbiamo costruire insieme un centrodestra nuovo», dice il governatore ligure Toti dopo aver ricucito con Salvini. **L'ARTICOLO / PAGINA 4**



L'ultimo dono di Don Gallo: San Benedetto ha 50 anni

Vasco Rossi ha postato una foto con Don Gallo per gli auguri alla comunità di Genova **BONDI METTI E COMPAGNINO / PAGINE 20 E 21**

PORTO DI GENOVA

Più organizzazione: così i camalli saranno utili a tutti

GIORGIO CAROZZI

Una nuova Culmy è indispensabile per il porto, per i terminalisti e lo shipping nazionale. **L'ARTICOLO / PAGINA 13**



«IL GIGANTISMO NAVALE HA TRASFORMATO IL LAVORO IN BANCHINA»

GALLOTTI / PAGINA 13

BUONGIORNO

Ora che l'hanno soppresso, ho scoperto che il catalogo Ikea se la giocava con la Bibbia e il Corano quanto a copie stampate. Duecento milioni nell'anno di grazia del 2016, quest'anno quaranta, una cifra deludente, sembra, per cui ci si è convinti ad abbandonare la carta per affidarsi all'esclusiva dell'edizione online. Molti pensieri mi hanno assalito. Ho riflettuto con profondo sbigottimento su tempi in cui la spiritualità trova la concorrenza dei mobili in truciolato, e mi sono raccolto in speculazioni sulla superiorità dello scaffale Vesken, in polipropilene, rispetto allo scaffale Rönnskär, acciaio rivestito a polvere. Mi sono fatto un'opinione sui materassi in memory foam, gli annaffiatori in acciaio galvanizzato, gli sgabelli in piovolo tremulo. Ci sarò rimasto due ore immerso in quel catalogo,

assorto come sulla figura di Assalonne nei Salmi, della quale peraltro non so nulla. Mi sentivo nella disposizione d'animo di Audrey Hepburn da Tiffany: lì dentro non poteva accadermi nulla di male. Era tutto così perfetto, invernale e caloroso, ricolmo di taglieri, piumini, paralumi, padelle, pouf, padri in calzoncini che giocano ai trenini di legno coi figli, la pace a portata di mano, prezzi da decreto Ristori. Il paradiso accessibile. E mi ero armato dei migliori propositi natalizi: avrei celebrato la natività montando con le mie mani un Havsta, il temibilissimo armadio con ante a zoccolo e vetri scorrevoli. Circa quattrocento pezzi fra mensole, viti, bulloni, cerniere, cacciaviti a stella, chiavi a brugola. Ikea, come i Sacri Testi, insegna che niente è più labile del confine fra paradiso e inferno.

MATTIA FELTRI

Neanche per Ikea!

ESPERTI DELLE SOLUZIONI OTTICHE ALLE ESIGENZE DELLA VISTA



ISOLANI
ISTITUTO OTTICO

PARTNER TECNICO DEL VOSTRO MEDICO OCULISTA DI FIDUCIA

NUOVO
BANCO METALLI
INVESTI IN ORO
Tutela i Tuoi risparmi
RECUPERO ORO e ARGENTO da privati e aziende
GENOVA:
Via Cornigliano n° 36R - Tel. 010.65.01.501
ORARIO CONTINUATO dal Lunedì al Sabato 9.00/19.00
www.banco-metalli.com





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

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



Fondo perduto Con più attività per il bonus decisivo il negozio nel centro storico

Pegorin e Ranocchi — a pag. 27

WWW.GRUPPONIA.IT

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

nsa FINANCIO MANAGEMENT

FTSE MIB 22053,42 -0,24% | SPREAD BUND 10Y 117,30 +1,50 | €/S 1,2114 -0,12% | BRENT DTD 49,14 -0,32% | Indici&Numeri → PAGINE 34-37

Le imprese Ue: subito gli investimenti Recovery in stallo, turismo escluso

FONDI EUROPEI

Lettera dei presidenti delle Confindustrie di Italia, Spagna, Francia, Germania e Polonia

Governance, Renzi attacca e il Cdm viene rinviato Aziende turistiche in rivolta

Edizione chiusa in redazione alle 22

Lettera congiunta dei presidenti delle Confindustrie di Italia, Spagna, Francia, Germania e Polonia alle istituzioni europee per sollecitare il varo del Recovery Fund e dei pacchetti di sostegno all'economia, in vista del vertice Ue del 10 e 11 dicembre. Intanto è stato rinviato a oggi il Consiglio dei ministri per via liberalo schema di governance, su cui resta alta la tensione nella maggioranza. Dura presa di posizione delle imprese del turismo: nel settore portante dell'economia ma aiuti inadeguati. — a pag. 2, 3, 5

IL NUOVO SALVA STATI

Riforma del Mes, maggioranza ricompattata sull'approvazione Rientra la fronda del M5S

Fiammeri, Palmerini e Perrone — a pag. 5

410 miliardi

La capacità di prestito del Mes ancora disponibile, pari all'82% della potenza di fuoco complessiva di 500 miliardi.

La Bce ricalibra gli strumenti contro la seconda ondata

POLITICA MONETARIA

Domani il Consiglio direttivo dovrebbe aumentare il programma pandemico

Domani il consiglio direttivo Bce annuncerà la risposta alla seconda ondata della pandemia, ovvero la ricalibrazione degli strumenti di politica monetaria. Alla luce delle dichiarazioni rese note in queste

settimane dai governatori e dalla stessa presidente Lagarde, gli esperti si attendono novità soprattutto su due fronti, il Pepp e le aste Tltro. Per quanto riguarda il programma pandemico di acquisti, il consensus è per un aumento della dotazione di 500-600 miliardi di euro e di uno spostamento della data finale del programma di 6-12 mesi, ovvero dall'attuale deadline del 30 giugno 2021 o alla fine del prossimo anno o a fine giugno 2022. — Isabella Bufacchi — a pag. 26

IL DIVORZIO DALL'EUROPA

Brexit, c'è l'accordo sull'Irlanda Johnson oggi a Bruxelles

Nicol Degli Innocenti — a pag. 25

RISPARMI PER 1,4 MILIARDI



Bolletta energetica. L'Italia è in grado ora di coprire il 10% dei consumi nazionali

Petrolio, in Italia estrazioni record trainate dalla Basilicata

Accenderà la produzione di petrolio in Basilicata, stimata per il 2020 a 4,6 milioni di tonnellate. Un dato che contribuirà a far salire le estrazioni nazionali al livello record, stimati per quest'anno a 5,9 milioni di tonnellate (dopo 4,3 del 2019). Coperto quindi il 10% dei consumi petroliferi italiani. Il tutto si traduce in un risparmio di 1,4 miliardi di euro sulla bolletta petrolifera. — Luigi Ierace — a pag. 17

HERNO

Fca-Psa, in arrivo il sì di Bruxelles Superati i rilievi dell'Antitrust Ue

IL RISIKO DELL'AUTO

L'ok alla fusione è atteso prima di Natale, forse già la prossima settimana

Psa rivede la Jv con Toyota nei furgoni, rete di officine aperta anche ai concorrenti

Sembra ormai una questione di giorni il via libera dell'Antitrust al dossier Fca-Psa. Secondo quanto ricostruito in ambienti finanziari, l'ultimo tassello sul fronte autorizzativo per la creazione di Stellantis potrebbe essere comunicato già la

prossima settimana, al massimo una decina di giorni. Salvo colpi di scena, l'authority Ue per la concorrenza darà il suo ok alla fusione, spianando la strada alle assemblee dei due gruppi convocate per il 4 gennaio per sigillare con il voto la nascita del quarto gruppo mondiale nell'auto. Mentre la Commissione Ue aveva espresso timori che l'accordo potesse danneggiare la concorrenza nel mercato dei piccoli furgoni. Tra quindi seguito un dialogo costruttivo tra le parti, sfociato in soluzioni concrete: Psa modificherà la joint venture nei furgoni con Toyota, le società consentiranno inoltre ai competitors di utilizzare le loro autofficine. — Mangano — a pag. 15

UNICREDIT

Non solo Mps e Banco Bpm: per il dopo Mustier ipotesi Bper con Unipol capofila

Graziani — a pag. 16

PIANO AMCO-PRELIOS

Cresce la piattaforma per gestire i crediti Utp: arrivano anche Intesa e UniCredit

Davi — a pag. 17

REGISTRATI 2,25 MILIONI DI STRUMENTI DI PAGAMENTO

Cashback, avvio disastroso tra rischio tilt e super accessi



L'app. La schermata di IO

Difficoltà di accesso, lunghe attese e problemi nella registrazione di carte di credito e bancomat. Solo nella serata di ieri, giorno di debutto del cashback, Palazzo Chigi ha comunicato che i disservizi erano in via di risoluzione. Causati in particolare dall'elevata affluenza degli utenti

che volevano registrarsi. Così solo una parte di chi voleva puntare sul Cashback e sull'app IO (ne risultano registrati 2,25 milioni), da ieri ha potuto cominciare ad acquistare cumulando transazioni per ottenere il rimborso dell'Extra Cashback di Natale. — Giovanni Parente — a pag. 8

PANORAMA

LEGGE DI BILANCIO

Pensioni, scivoli con meno oneri ma con assunzioni nelle grandi aziende

Governo e Pd presentano una proposta di modifica alla disciplina dei contratti d'espansione contenuta nella legge di bilancio. Per le aziende con oltre mille dipendenti, la copertura carico dello Stato si allunga da 24 a 36 mesi, ma scatta l'obbligo di fare un'assunzione ogni tre uscite. La manovra conferma per il 2021 ed estende l'utilizzo di questo strumento alle imprese con oltre 500 dipendenti. — a pag. 8

100 ANNI DALLA NASCITA

L'ATTUALITÀ DELLA VISIONE EUROPEISTA DI CIAMPI

di Silvana Sciarra — a pag. 23

TRASPORTI

Covid, la Svizzera ferma i treni da e per l'Italia

Da domani interrotti i collegamenti ferroviari tra Svizzera e Italia. La decisione è legata all'ultimo Dpcm Conte e alle misure anti contagio più dure introdotte, nonché al drastico calo dei passeggeri, spiegano alla società ferroviaria Ffs. Protesta dei lavoratori frontalieri — a pag. 6

FIRMATO IL DECRETO

Trump: vaccini anti Covid, la priorità agli americani

Trump ha firmato ieri un ordine esecutivo che dà priorità agli americani per i vaccini procurati dal governo Usa, e impedirà di donarli ad altri Paesi finché non basteranno per le necessità domestiche. Non è chiaro se si vieta ad una azienda Usa di rispettare i contratti con altri Paesi.

MALTEMPO

Venezia, Mose non attivato Acqua alta a San Marco

Acqua alta in piazza San Marco a Venezia. Le previsioni davano una marea più bassa rispetto a quanto è invece accaduto e per questo le barriere del Mose non sono state attivate. Per alzarle occorre un preavviso meteo di almeno 48 ore. — a pag. 14

Javoro

LA GESTIONE DEL CAPITALE UMANO

Leadership smart, nuovo test difficile per i manager

Giorgio Pugliotti — a pag. 31

Lombardia

RAPPORTO IN EDICOLA VENERDI

Sud

VENERDI IN CAMPANIA, PUGLIA, CALABRIA, BASILICATA, SICILIA E SARDEGNA





verisure
SISTEMA DI ALLARME
800.85.85.85
www.verisure.it

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

verisure
SISTEMA DI ALLARME
800.85.85.85
www.verisure.it

Mercoledì 9 dicembre 2020
Anno LXXVI - Numero 340 - € 1,20
San Siro di Pavia Vescovo

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel. 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art.1 comma 1, DCB ROMA - Abbonamenti a Latina e prov.: Il Tempo - Latina Oggi €1,50 - a Frosinone e prov.: Il Tempo - Ciociaria Oggi €1,50 - a Viterbo e prov.: Il Tempo - Corriere di Viterbo €1,40 - a Rieti e prov.: Il Tempo - Corriere di Rieti €1,40 - a Terni e prov.: Il Tempo - Corriere dell'Umbria €1,40 - nella Riviera Toscana (da Falerona a Monte Argentario): Il Tempo - Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6190

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

I MISTERI DELLE FORNITURE SANITARIE

Tutte le spese pazze di Arcuri

Mascherine chirurgiche prese a prezzi l'uno doppio dell'altro pagati pure alle stesse aziende | Identiche differenze di acquisto anche per quelle FFP2 e FFP3 su cui c'è una inchiesta dei pm | Segretati tutti i contratti fatti così sono ignote le loro clausole Inaccettabile con soldi pubblici

Con il Bruges all'Olimpico basta un pareggio: finisce 2-2

Lazio agli ottavi di Champions dopo vent'anni



Rocca, Pieretti e Salomone alle pagine 22 e 23

Sono tantissimi quelli che non ce la fanno e mettono in affitto il locale «ucciso» dal Covid A Roma strage di negozi: chiusi 15 mila

Pioggia di sanzioni assurde
La ztl multa ambulanze durante le emergenze

Sbraga a pagina 16

... Sfratti e protesti, sono cinquemila i negozi a Roma che per colpa del Covid potrebbero nei prossimi mesi trovarsi a dover abbassare la saracinesca per sempre. Insieme ai 10 mila che già prima della pandemia hanno cessato l'attività. Insomma 15 mila esercizi di commercio che scompaiono.

Vrulli a pagina 14

Ingenti danni ad Ostia
Litorale flagellato dall'ondata di maltempo

Gobbi a pagina 15

DI FRANCO BECHIS

Domenico Arcuri più ancora di Giuseppe Conte gode di quei pieni poteri che in Italia non ha mai avuto nessuno, nemmeno chi guidò la protezione civile all'epoca in cui contava qualcosa. (...)

Segue a pagina 3

Il trucco di Conte & Co.

Ecco perché il governo farà ricorso al Mes

DI FRANCESCO STORAGE

Se non è una bufala vi dovranno cascare le mani quando oggi voterete sulla riforma del Mes. Perché peggio di quella robbaccia c'è l'ipocrisia di chi nega che al fondo salvaStati abbiamo già deciso di aderire. (...)

Segue a pagina 5

Minaccia di far cadere l'esecutivo

L'ultimatum di Renzi sull'utilizzo del Recovery

Barbieri a pagina 4

Festa dell'Immacolata

Il Papa visita a sorpresa la statua di Maria in Piazza di Spagna



a pagina 13

la S TORACIATA
La Boldrini vuole querelare Salvini. I testimoni li porterà dall'Africa

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

Il diario
di Maurizio Costanzo
Leggo che la corrida non diventerà Patrimonio Culturale immateriale dell'Umanità nel 2021 dato che l'Unesco ne ha escluso la candidatura. Mi viene da dire: evviva! Per me la corrida non può essere patrimonio dell'Unesco dato che non c'è modo di sentire il parere dei tori i quali, per far contenti milioni di umani, si fanno conficcare delle bandierine sulla pelle. I tori peraltro, ogni tanto si prendono qualche rivincita su i toreros un po' troppo bellimbusti. Però, evviva i tori, evviva i toreros, ma a me non piacciono le corridas. Non è così. Mi piacerebbero le corridas solo se un rappresentante dei tori mi consegnasse un documento dove i medesimi si dichiarano d'accordo nell'entrare nell'arena a far spettacolo.

LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 9 dicembre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Sacerdote pistoiese lodato dal Vaticano

**Il parroco crea una App
Così si prenota
la messa di Natale**

Bini a pagina 6



IN EDICOLA
QN ENIGMISTICA
1,20€
1 EURO

ristora
INSTANT DRINKS

Intesa sul Mes, ma Conte non è salvo

Rientra la fronda grillina, il voto al Senato filerà liscio. Però si accende la battaglia sulla task force che dovrebbe gestire i fondi Ue
Ultimatum di Renzi: «Non daremo mai pieni poteri al premier». Malumori anche nel Pd e tra gli stessi Cinque stelle

Coppari, Polidori
e Troise alle p. 8 e 9

La (quasi) crisi di governo

**Ecco perché
la resa dei conti
è solo rinviata**

Pier Francesco De Robertis

A I di là del fragile accordo trovato ieri sera sul Mes, la votazione al Senato sulla riforma del Meccanismo europeo di stabilità non riserverà sorprese. Il governo non cadrà oggi, ma la crisi politica del Conte II è ormai evidente e con ogni probabilità si attende solo l'approvazione della legge di Bilancio per dare una veste anche formale a una situazione di impasse e di incomunicabilità tra le forze che compongono l'esecutivo. Una crisi che investe tutto il sistema politico, riguardando maggioranza e opposizione, e che per come si sta dipanando - nel mezzo della discussione europea sugli aiuti per la pandemia, ricordiamolo, non ancora "bonificati" - potrebbe riservarci sgraditissime sorprese.

Continua a pagina 2

**V-DAY IN GRAN BRETAGNA, NONNA MARGARET È LA PRIMA VACCINATA
ITALIA IN RITARDO. DECRETO TRUMP: SIERO PRIMA AGLI AMERICANI**

Margaret Keenan, 90 anni, esce applaudita da medici e infermieri



LA SVOLTA

Servizi da pagina 3 a pagina 6

DALLE CITTÀ

Firenze

**Regali di Natale
Ponte a rilento
Ma c'è una ripresa**

Baldi in Cronaca

Firenze

**Futuro e sviluppo
Monito Betori
«Questa città
deve cambiare»**

Moschella in Cronaca

Firenze

**Investe un pedone
e lo trascina via
Arrestato 56enne**

Agostini in Cronaca



Il comico ha in cantiere un libro e una fiction

**I settant'anni di Frassica
«Gira voce, non sono io»**

Degli Antoni a pagina 27



Parigi, Champions choc: bufera sul quarto uomo

**Offesa razzista dall'arbitro
Le squadre se ne vanno**

Franci nel QS

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

Dalla ricerca scientifica nasce

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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (SOP) che può essere consegnato solo dal farmacista. Acquisti e uso farmacia. Se i sintomi persistono dopo due settimane di trattamento dal prodotto, occorre consultare un medico con esperienza sanitaria qualificata. Aut. Min. 00000000.



la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari*

Direttore *Maurizio Molinari*



Anno 45 - N° 291

Mercoledì 9 dicembre 2020

In Italia € 1,50



La prima
Margaret Keenan, 90 anni, viene applaudita dopo esser stata vaccinata

LA BATTAGLIA CONTRO IL VIRUS

V-day, il vaccino sbarca in Europa

Comincia da Londra la più grande campagna di immunizzazione. Margaret Keenan, 90 anni, e William Shakespeare, 81, i primi a ricevere il siero anti-Covid. Il 15 gennaio inizierà anche l'Italia. La direttrice dell'Emu: "Il 29 dicembre il via libera nei Paesi Ue"

di **Alberto D'Argenio** e **Antonello Guerrera**
alle pagine 2, 3 e 4

Il commento

L'orgoglio ritrovato

di **John Lloyd**

Il Regno Unito è uno stato europeo: vale la pena ribadirlo e iniziare da qui. Però, agli occhi di molti osservatori, il Regno Unito avrebbe perso la testa perché ha perso il suo senso di appartenenza all'Europa e, nel farlo, si è condannato all'emarginazione. La complessità non si addice agli articoli dei quotidiani e questo non farà eccezione. Ma vale la pena cercare di introdurre in questo dibattito un po' di complessità.

continua a pagina 39

La politica

Conte andrà a Bruxelles con il sì sul Mes ma senza un voto sul Recovery



di **Casadio, Ciriaco, Lopapa Petrinì, Vecchio e Vitale**
da pagina 6 a pagina 11

Il punto

Il piano inclinato del premier

di **Stefano Folli**

Oggi, mentre le due Camere voteranno sul cosiddetto fondo "Salva-Stati", gli osservatori di Germania e Francia, in primo luogo gli ambasciatori a Roma, avranno motivo di essere contenti a metà. È chiaro infatti che il Parlamento dirà "sì" al meccanismo. Ben pochi ne dubitavano, ma ieri se ne è avuta la quasi certezza dopo che i Cinque Stelle hanno deciso - senza stupire nessuno - che la loro priorità è la salvezza del governo di cui sono soci di maggioranza.

a pagina 39

Il caso

Il ministro Speranza "Chiederò più soldi per la Sanità"

di **Michele Bocci**
a pagina 10

L'anniversario

La grande eredità di Ciampi cent'anni dopo

di **Umberto Gentiloni**
a pagina 41

San Marco allagata

Previsioni errate il Mose non si alza Venezia sott'acqua



di **Furlan e Mantengoli**
a pagina 29

Champions League

Ronaldo e la Juve schiacciano il Barça Lazio agli ottavi



di **Cardone e Gamba**
a pagina 50

DAMIANI
MARGHERITA COLLECTION
SHOP ON LINE AT **DAMIANI.COM**

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 Hervas, 21 - Tel. 02/574941,
e-mail: pubblicita@amanzoni.it

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

NZ



Champions La Juve stende il Barcellona: 0-3
Due gol di Ronaldo e un capolavoro di McKennie

BARILLA, DE SANTIS, GARANZINI, ODDENINO E ZONCA - PP. 34-35



Parigi, follia razzista durante PSG-Basaksehir
Il quarto uomo insulta un nero, match sospeso

STEFANO MANCINI - P. 37



LA STAMPA



MERCOLEDÌ 9 DICEMBRE 2020

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N.338 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEZZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DGB-TO II www.lastampa.it GNN

ALTA TENSIONE SULLA TASK FORCE PER IL RECOVERY. RETROMARCIA DEI RIBELLI 5S, ACCORDO SUL MES. OGGI VOTO IN AULA

Renzi-Conte, è scontro frontale

Il leader Iv: rompo davvero. Il premier prova a congelare il piano. Cassese: "Troppi poteri a un solo uomo"

L'ANALISI

LA STRATEGIA DI CRESCITA DEL PNRR
**UN PIANO VAGO
E NESSUNA
RIVOLUZIONE**

CARLO COTTARELLI

«Un'idea, un concetto, un'idea, finché resta un'idea è soltanto un'astrazione. Se potessi mangiare un'idea, avrei fatto la mia rivoluzione». Così cantava nel 1973 Giorgio Gaber. Mi è venuta in mente questa celebre canzone dopo aver passato la mattina a leggere le 125 pagine della bozza del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr) circolata nei giorni scorsi. A meno di cambiamenti fondamentali dell'ultima ora, il piano resta ancora piuttosto vago.

CONTINUA A PAGINA 5



IN GRAN BRETAGNA VIA ALLA CAMPAGNA. GALLI: TOCCA A NOI EVITARE LA TERZA ONDATA

È per nonna Maggie il primo vaccino anti Covid

La Gran Bretagna dà il via alla campagna dei vaccini: è per nonna Maggie il primo siero anti Covid della Pfizer-Biontech. In Italia la situazione migliora lentamente: il tasso di positività scende al 9,9% ma i morti sono oltre 600. L'infettologo Galli: «La terza ondata dipende da noi».

LA SCIENZA

BISOGNA PROTEGGERE IL 70% DEI CITTADINI

**ADESSO L'IMMUNITÀ
NON È UN MIRAGGIO**

ANTONELLA VIOLA

È la seconda volta, quest'anno, che sentiamo parlare di patente di immunità. La prima volta fu durante l'inizio dell'emergenza, quando parte della politica propose di fornire un passaporto di immunità a chi avesse contratto e superato il virus.

CONTINUA A PAGINA 27



Applausi per Margaret Keenan, 90 anni, prima persona vaccinata nel Regno Unito

IL CASO

LA BULIMIA DAI DPCM AI SERVIZI SEGRETI

**PALAZZO CHIGI
E L'AZZARDO
NEO-CESARISTA**

FLAVIA PERINA

E alla fine anche il premier Giuseppe Conte il mite, quello che nel 2019 si presentò in Parlamento giurando che l'efficacia del nuovo governo non si sarebbe misurata con l'arroganza, va a sbattere contro un malcalcolato atto di forza. Come Matteo Renzi sul referendum costituzionale. Come Matteo Salvini sui pieni poteri.

- P. 6 SERVIZI - PP. 2-7

LE CITTÀ

URBAN LAB HA CENSITO PIÙ DI 400 OPERE

**TORINO, CAPITALE
DELLA STREET ART**

BRUCE STERLING
JASMINA TESANOVIĆ



La strada trova il modo di usare «le cose». È un famoso slogan cyberpunk di 40 anni fa ed è la ragione per cui noi due siamo sempre stati coinvolti nella street art. Ovviamente sappiamo che c'è qualcosa di illegale ed immorale in quest'arte, è un equivalente artistico di slums, squats e occupazione illegale.

- P. 21 CRISCI - PP. 20-21

PREVISIONI SBAGLIATE FERME LE PARATE

**SE VENEZIA AFFOGA
MALGRADO IL MOSE**

ALBERTO VITUCCI

L'acqua più alta dell'anno. Ma il Mose stavolta non si alza. Giornata da incubo per una Venezia assediata dalla marea eccezionale e da un vento di bora che non ha dato tregua. Rabbia dei commercianti, che dopo aver salutato con gioia il battesimo del Mose, ieri sono andati sott'acqua.

LA POLEMICA

LA TENDENZA A USARE UN BRAND INFAME

**IL BUSINESS MAFFIOSO
E L'OFFESA A FALCONE**

GIAN CARLO CASELLI

Un tribunale tedesco ha legittimato l'uso ignobile, nella gestione di una pizzeria, del nome e dell'immagine di Giovanni Falcone e Paolo Borsellino per far credere ai clienti di trovarsi in una specie di locale da boss.

CONTINUA A PAGINA 27

BUONGIORNO

Ora che l'hanno soppresso, ho scoperto che il catalogo Ikea se la giocava con la Bibbia e il Corano quanto a copie stampate. Duecento milioni nell'anno di grazia del 2016, quest'anno quaranta, una cifra deludente, sembra, per cui ci si è convinti ad abbandonare la carta per affidarsi all'esclusiva dell'edizione online. Molti pensieri mi hanno assalito. Ho riflettuto con profondo sgobottamento su tempi in cui la spiritualità trova la concorrenza dei mobili in truciolo, e mi sono raccolto in speculazioni sulla superiorità dello scaffale Vesken, in polipropilene, rispetto allo scaffale Rönnskär, acciaio rivestito a polvere. Mi sono fatto un'opinione sui materassi in memory foam, gli annaffiati in acciaio galvanizzato, gli sgabelli in pioppo tremulo. Ci sarò rimasto due ore immerso in quel catalogo,

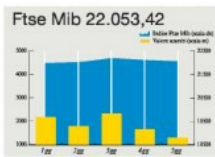
Neanche per Ikea!

MATTIA FELTRI

assorto come sulla figura di Assalonne nei Salmi, della quale peraltro non so nulla. Mi sentivo nella disposizione d'animo di Audrey Hepburn da Tiffany: lì dentro non poteva accadermi nulla di male. Era tutto così perfetto, invernale e caloroso, ricolmo di taglieri, piumini, paralumi, palle e pouf, padri in calzoncini che giocano ai trenini di legno coi figli, la pace a portata di mano, prezzi da decreto Ristori. Il paradiso accessibile. E mi ero armato dei migliori propositi natalizi: avrei celebrato la natività montando con le mie mani un Henvsta, il temibilissimo armadio con ante a zoccolo e vetri scorrevoli. Circa quattrocento pezzi fra mensole, viti, bulloni, cerniere, cacciaviti a stella, chiavi a brugola. Ikea, come i Sacri Testi, insegna che niente è più labile del confine fra paradiso e inferno.

Advertisement for Laila medicine. Text: '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.'





BORSA -0,24% 1€ = \$1,2114

BORSE ESTERE	Euro-Barline	0,8114	▼
Dow Jones	Euro-Yen	126,18	▼
Nasdaq	Euro-Fr.Sv.	1,0781	▼
S&P 500	Euro-Yuan	7,0116	▼
Nikkei	INDICAMENTI		
Francfort	Sp. 10 Y.	0,8103	▼
Zurigo	Bund 10 Y.	-0,7208	▼
Parigi	FUTURE		
Londra	Euro-Btp	191,29	▲
	Euro-Bund	178,17	▲
VALUTE			
Euro-Dollaro	Ftse Mib	22.053,42	▲

Si accende lo scontro ai vertici di Autostrada del Brennero e Ferrovie

Nel primo caso si litiga per la cessione forzata delle quote. Nel secondo è in gioco il rinnovo alla guida di Trenitalia e Rfi. **Follis e Montanari alle pagine 8 e 19**

Ubs: il lusso verso livelli pre-crisi nel 2021

La banca d'affari promuove Lvmh, Tod's, Hermès e Prada. **Camurati in MF Fashion**

Anno XXXIII n. 243 Mercoledì 9 Dicembre 2020

€2,00 *Classificatori*



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 PRIMO 7 MESI GRATIS

SCOPRI TUTTE LE OFFERTE SU CLASSABBONAMENTI.COM/NATALE

Con MF Magazine for Fashion n. 108 a €5,00 (€10,00 + €3,00) - Con MF Magazine for Living n. 85 a €5,00 (€10,00 + €3,00) - Con MF Fashion & Beauty n. 89 a €4,00 (€10,00 + €3,00)

CORSA ANTI-COVID SÌ DELLE AUTORITÀ USA ALLA CURA DEL COLOSSO, CHE BRINDA A WALL STREET

Il vaccino fa ricca Pfizer

La multinazionale **ottiene** il via libera al **farmaco**, intanto ha già fatto **+25%** in borsa. **In attesa** che l'efficacia salga **davvero** al 90%, Londra procede alle prime **iniezioni**. **Euforia** anche in Italia: per Bank of America **Piazza Affari** può salire di un altro 15%

CONTE STRAPPA ALLA MAGGIORANZA UN ACCORDO SUL MES, MA I DUBBI RESTANO

<p>LOBBYING</p> <p><i>La Bundesbank vuole aprire un ufficio a Bruxelles per fare pressing sull'Ue</i></p>	<p>FONDO CUVÉE</p> <p>Unicredit e Intesa con Amco-Prelios sugli utp</p>	<p>OBIETTIVO DELISTING</p> <p><i>Il fondo Investindustrial riprova l'assalto a Guala con un'opa a 8,2 per azione</i></p>
--	---	---

Bruxelles ha chiesto al governo di abolire l' esenzione dall' imposta sulle imprese dal 2022

Dall' Ue arriva una tassa sui porti italiani

Tra le proteste delle associazioni di categoria che temono per l' intero sistema

FILIPPO MERLI - Una tassa sul mare. «Se le autorità portuali generano profitti da attività economiche devono essere tassate come le altre società». L' Ue ha chiesto al governo italiano di abolire l' esenzione dall' imposta sulle imprese concessa ai porti. Con una data già fissata per il gennaio del 2022. Una circostanza che ha suscitato le proteste di Federagenti e Confrtrasporto, che temono una forte ripercussione sul sistema. L' esenzione dall' imposta sulle società per i porti esisteva prima dell' entrata in vigore del Trattato del 1958 che ha istituito la Cee. La misura è considerata aiuto esistente. L' Italia, di conseguenza, non ha l' obbligo di recuperare le tasse non pagate in passato. Ora, però, deve prendere «le misure necessarie» per assicurare che dall' inizio del 2022 le norme fiscali sui porti siano allineate a quelle dei privati. La richiesta di Bruxelles all' esecutivo di Giuseppe Conte è stata inoltrata dal commissario alla Concorrenza, Margrethe Vestager. «La decisione per l' Italia, come in precedenza per Paesi Bassi, Belgio e Francia, chiarisce che esenzioni ingiustificate distorcono la concorrenza e devono essere rimosse», ha spiegato. «L' esenzione dall' imposta sulle società concessa ai porti italiani fornisce loro un vantaggio selettivo in violazione delle norme Ue», ha aggiunto Vestager. «In particolare l' esenzione fiscale non persegue un chiaro obiettivo di interesse pubblico, come la promozione della mobilità o del trasporto multimodale. Il risparmio fiscale generato può essere utilizzato dal porto per finanziare qualsiasi tipo di attività o per sovvenzionare i prezzi praticati dai porti ai clienti a scapito dei concorrenti e di una concorrenza leale». Le associazioni di categoria, però, non ci stanno. «Si tratta di un intervento che temevamo e su cui avevamo già espresso il timore che l' Ue potesse usare occhiali nordeuropei per leggere il sistema portuale italiano», ha sottolineato il presidente di Federagenti e vicepresidente di Confrtrasporto, Gian Enzo Duci. «Ora è indispensabile che il governo chiarisca e perimetri in maniera accurata quali sono le attività gestite dalle Autorità di sistema portuale che dovranno essere qualificate come imponibili indicando i ricavi e i costi da prendere in considerazione». «Un conto è adempiere a un obbligo di armonizzazione europea, che non crediamo si possa discutere, un altro è creare un ostacolo alla già difficile attività delle nostre Autorità di sistema portuale», ha detto il presidente di Assarmatori, Stefano Messina. «Dobbiamo evitare che la cura uccida il paziente. Lo si potrà fare soltanto tenendo conto della natura di questi enti e degli obiettivi che la legge affida loro, definendo regole certe e univoche a partire dall' armonizzazione dei canoni concessori e delle condizioni per il rilascio di concessioni e autorizzazioni in ambito portuale». Stessa presa di posizione del numero uno di Federlogistica, Luigi Merlo. «È necessario che la risposta del governo italiano sia ferma e immediata», ha affermato. «Imporre sulle Autorità portuali forme di tassazione analoghe a quelle delle società private, senza entrare nel dettaglio delle attività regolate, significherebbe distruggere l' intero sistema sul quale si regge la portualità italiana. Il rischio è imporre extracosti che si ripercuoterebbero sull' efficienza del sistema e sulle società concessionarie». © Riproduzione riservata.



Tasse, ira di operatori e sindacati

Fissata data limite nel 2022, ma il Mit spera di poter discutere una nuova proposta

ALBERTO GHIARA GENOVA. «E' forte la preoccupazione per la tenuta del nostro sistema portuale», hanno detto i sindacati Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti dopo l'annuncio della decisione della Commissione europea che impone all'Italia di tassare le Autorità di sistema come imprese a partire dal primo gennaio 2022. «Se fosse necessario si deve ricorrere alla Corte di giustizia europea, perché il nostro sistema è sano e trasparente », hanno proseguito le tre federazioni. Anche i presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci, Federlogistica- Confrtrasporto, Luigi Merlo, e Assarmatori, Stefano Messina, si sono detti contrari alla posizione della Commissione europea. «Nelle prossime ore hanno annunciato faremo pervenire al governo un dossier dettagliato con il quale tentare di contrastare il rischio che l'assurda imposizione europea che costringe uno Stato a pagare tasse a sé stesso possa incidere sui canoni pagati dai concessionari e quindi sui costi per gli utilizzatori dei porti italiani. Concessionari che anzi attendono ancora le riduzioni promesse dal Governo per fronteggiare l'emergenza Covid. Come dire: un altro favore fatto ai porti del Nord Europa». Il timore di un indebolimento dei porti italiani arriva nelle stesse ore dell'ulteriore rafforzamento delle grandi compagnie marittime internazionali.

Il Container freight index di Shanghai, che misura i noli spot marittimi dalla Cina, è più che raddoppiato in un anno sulle rotte dall'Asia al mar Mediterraneo (+209,2 per cento rispetto a questo stesso periodo dello scorso anno), e è cresciuto in maniera consistente anche sulle altre rotte (+196,8 per cento da Asia a Nord Europa, +161,6 per cento da Asia a West Coast, + 78,2 per cento da Asia a East Coast, addirittura +390,5 per cento sulle rotte fra Cina e Sud-Est asiatico). L'aumento dei noli beneficia anche l'indotto dello shipping italiano, ma rende più forti le compagnie nella contrattazione quotidiana che hanno con le Autorità portuali. Ciononostante, la Commissione europea ha ribadito all'Italia che deve applicare alle Autorità di sistema portuale la stessa tassazione delle imprese. La mossa europea potrebbe avere diversi effetti, secondo gli esperti: o l'Italia saprà far valere le proprie ragioni oppure dovrà modificare la propria legislazione. Fra le ipotesi sul tappeto c'è l'idea di sdoppiare i bilanci delle Autorità di sistema, contabilizzando diversamente le attività economiche da quelle non economiche. La pressione dell'Unione europea potrebbe però spingere invece l'Italia a trasformare le Autorità di sistema in enti economici o in vere e proprie società per azioni. Finora, il Mit si è limitato a annunciare l'invio di una proposta alla Commissione europea, per preservare la specificità italiana.



L' UE massacra i nostri porti

ROMA In questo drammatico momento di crisi mondiale, ci si mette anche la UE a creare problemi per i porti italiani. Il tema: imposizione fiscale per le Autorità di Sistema Portuale italiane, che dovranno pagare tutte le tasse esattamente come un normale soggetto privato. Il diktat è arrivato a fine settimana dalla Commissione Europea, che ha sollecitato il Governo italiano a porre fine immediatamente a qualsiasi regime di agevolazione fiscale, considerata alla stregua di un aiuto di Stato. Si tratta reagisce Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti e neo-vice presidente di Confrtrasporto di un intervento che temevamo e su cui avevamo già espresso il timore che l'Unione potesse usare occhiali Nord europei per leggere il Sistema Portuale italiano. Ora è indispensabile che il Governo chiarisca e perimetri in maniera accurata quali sono le attività gestite dalle **AdSP** che dovranno essere qualificate come imponibili indicando i ricavi ed i costi da prendere in considerazione. È necessario prosegue Merlo, presidente di Federlogistica Confrtrasporto che la risposta del Governo italiano sia ferma e immediata. Imporre sulle Autorità Portuali forme di tassazione analoghe a quelle delle società private senza entrare nel dettaglio delle attività regolate, significherebbe distruggere l'intero sistema sul quale si regge la portualità italiana. Il rischio è quello di imporre extracosti che si ripercuoterebbero sull'efficienza del sistema e anche sulle società concessionarie. Un conto è adempiere a un obbligo di armonizzazione europea, che non crediamo possa discutersi, un altro è creare un ostacolo alla già difficile attività delle nostre Autorità di Sistema Portuale afferma Stefano Messina, presidente di Assarmatori-Confrtrasporto Dobbiamo evitare che la cura uccida il paziente. Lo si potrà fare soltanto tenendo conto della natura di questi Enti e degli obiettivi che la legge affida loro definendo regole certe e univoche a partire dall'armonizzazione dei canoni concessori e delle condizioni per il rilascio di concessioni e autorizzazioni in ambito portuale. È evidente che la probabile doppia contabilità che dovrà essere imposta alle **AdSP** ne aumenterà il carico di lavoro e quindi anche la burocrazia. Nelle prossime ore annunciano i tre presidenti faremo pervenire al Governo un dossier dettagliato con il quale quantomeno tentare di contrastare il rischio che l'assurda imposizione europea che costringe uno Stato a pagare tasse a sé stesso possa incidere sui canoni pagati dai concessionari e quindi sui costi per gli utilizzatori dei porti italiani. Concessionari che anzi attendono ancora le riduzioni promesse dal Governo per fronteggiare l'emergenza Covid. Come dire: un altro favore fatto ai porti del Nord Europa.



Gallo alla guida di Assoagenti Santi in Federagenti nazionale

PORTO E OPERATORI MESTRE Michele Gallo è il nuovo presidente di Assoagenti Veneto: imprenditore presidente della storica agenzia marittima Radonicich, nell' associazione è stato il vice presidente per tutto il mandato di Alessandro Santi ed ora gli subentra cercando di dare continuità alle azioni messe in atto in questi ultimi anni. «È un momento complicatissimo per tutti i settori dell' economia mondiale: la città di Venezia ed il suo **porto** si trovano in una condizione ancora più complessa per problemi ben antecedenti alla pandemia ha dichiarato Gallo . Si cominciano, però, a vedere i risultati di un' azione costante e mirata: sono ricominciati gli escavi dei canali portuali, siamo in fiduciosa attesa degli esiti di un prossimo Comitato per il futuro delle crociere, stiamo avendo un dialogo propositivo con la struttura di gestione del MoSE per diventare il primo **porto** regolato d' Italia». Quanto ad Alessandro Santi, che è anche il coordinatore della Venezia Port Community che riunisce tutti gli operatori del comparto, va ad assumere il ruolo di presidente di Federagenti, l' associazione italiana degli agenti marittimi: «Tante azioni restano da completare e portare avanti, e sono sicuro che Michele, e il suo nuovo consiglio direttivo con molti giovani, saprà perseguire l' obiettivo che ci siamo dati: garantire un futuro prospero e sostenibile per il nostro **porto** e la nostra città. Non mancherò di dare il mio totale supporto e aiuto a Venezia dalla mia nuova posizione». (e.t.) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Laguna nuova base dei mega yacht

'Stefano Tositti, fondatore di Acquera, sta investendo per attirare l'unico settore non colpito dalla pandemia' «Nuove basi nel Mediterraneo con Venezia al centro ma tutti i settori economici devono unirsi nell'impresa»

ELISIO TREVISAN

TURISMO MESTRE C'è qualcosa del settore turistico, annientato dal Covid, che può essere salvato? C'è la nicchia dei super ricchi, ai quali il lockdown ha fatto un baffo, anzi molti di loro si sono arricchiti ancora di più: soprattutto d'estate stazionano con i loro mega yacht nei porti del Mediterraneo come Barcellona, Monaco o Ibiza; su 7,5 miliardi di esseri umani nel mondo, questi tycoon sono 212 mila in crescita del 7,4% l'anno; infine il mercato della ricchezza legato ai proprietari delle circa 6 mila mega imbarcazioni di lusso vale 399 miliardi di euro l'anno, in crescita del 6,2%, contro il più 4,8% annuo registrato dal turismo di massa che a Venezia genera più spese che guadagni; e in quest'ambito i dati mostrano una tenuta sostanziale delle nuove commesse per grandi imbarcazioni da diporto, da 150 metri di lunghezza e oltre, nonché un boom negli acquisti sul mercato dell'usato. «Venezia potrebbe essere un altro polo di attrazione di questo mercato, anche se fino ad ora non ha fatto quasi nulla per diventarlo» ha pensato Stefano Tositti che sta approfittando del periodo di emergenza Covid per gettare le basi della nuova impresa e far trovare pronta la laguna per quando i super yacht ricominceranno a solcare il Mediterraneo: quest'estate sono mancati soprattutto i grandi armatori e charteristi americani e russi, e quelli che si sono mossi hanno passato gran parte del tempo a bordo per paura dei contagi, per cui c'è stato un brusco calo nell'organizzazione di tour, esperienze ed eventi e di tutti gli altri servizi a terra. L'ESPANSIONE Tositti, a capo di un gruppo con oltre 100 addetti, due anni fa ha fondato Acquera Group per offrire un servizio personalizzato 365 giorni l'anno, 24 ore su 24, con una persona dedicata ad ogni cliente. In questi mesi di crisi ha aggiunto una politica di shopping di aziende in tutto il Mediterraneo, rafforzando in particolare la sua presenza lungo la costa orientale dell'Adriatico, e questo gruppo avrà Venezia come quartier generale dove Tositti punta ad aumentare gli approdi sparsi nei luoghi più belli della laguna. «Sino a oggi questa città è stata essenzialmente un porto di transito per i mega yacht, e neanche i grandi eventi sono riusciti a invertire il trend - commenta l'imprenditore -. Paradossalmente proprio la crisi del turismo di massa generata dall'emergenza sanitaria schiude la possibilità di realizzare per i grandi yacht un'offerta diversificata che riguardi Venezia, ma anche tutto il territorio del Veneto e del Trentino Alto-Adige». Tositti, per prepararsi, ha aperto l'ultima sede a La Spezia all'interno del Porto Mirabello, che si aggiunge a quelle di Francia, Monaco, Croazia, Montenegro, Albania, Grecia e Turchia. «Venezia ha le potenzialità per diventare in Adriatico un polo del turismo nautico di lusso - conclude Tositti -. Ma è indispensabile muoversi presto coinvolgendo tutti i soggetti, inclusi gli albergatori, i ristoratori, in grado di garantire a una clientela alta di gamma un'offerta di servizi di qualità che oggi in questa città non sono disponibili». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Porto elettrico, i soldi ci sono L' Authority stanZIA 10 milioni

Parte il progetto per alimentare le navi in sosta negli scali di Savona e Vado Obiettivo: limitare l' inquinamento e lo spreco di combustibile sugli attracchi

G. V.G. V.

Oltre dieci milioni per elettrificare le banchine del porto di Savona. È un importo che può sembrare di lieve entità per il bilancio dell' **Autorità di sistema portuale**, che per esempio ha dovuto stanziare ben 700 milioni per la nuova diga foranea dello scalo genovese. Però per la città della Torretta, che vive proprio a ridosso del suo porto, rappresenta una vera e propria boccata di ossigeno. I fondi sono stati stanziati dal ministero delle Infrastrutture, che ha destinato un contributo determinante per avviare i progetti mirati a consentire l' allaccio alla rete elettrica delle navi all' ormeggio, finora costrette a mantenere in funzione i motori termici anche durante le soste in banchina per alimentare i sistemi di bordo. L' altra sera, nell' approvare il bilancio di previsione 2021, il Comitato di gestione e il presidente Paolo Emilio Signorini hanno messo la firma inserendo nel Piano triennale delle opere anche il "programma straordinario" con il finanziamento del progetto di elettrificazione delle banchine. Complessivamente la cifra stanziata ammonta a 29 milioni di euro per il "cold ironing" di Genova e Savona. Quasi due terzi, ovviamente, andranno agli scali della Lanterna, il resto a quello di Savona. Dal punto di vista tecnico l' operazione era già stata preparata, come ha ribadito Paolo Canavese, dirigente dell' **Autorità portuale** a capo dell' Ufficio territoriale di Savona: «Con un lavoro che ha coinvolto l' Ufficio tecnico, abbiamo completato alcuni mesi fa il progetto per l' elettrificazione delle banchine savonesi. La legge di riforma dei porti prevede, oltre alla stesura di un piano regolatore unico, anche la compilazione di un piano ambientale che punti alla riduzione delle emissioni. Siamo partiti da un accordo con le compagnie di navigazione, Costa per Savona, e anche grazie alla collaborazione con il Comune siamo in fase di completamento del progetto». La "base di partenza" dell' energia sarà la centrale Enel di corso Ricci, collegata alla rete nazionale ad alta tensione. Da lì partirà una linea dedicata con le necessarie sottostazioni che, correndo lungo la sponda destra del Letimbro e passando poi nel sottosuolo, raggiungerà il porto. Ovviamente non sarà come collegare l' aspirapolvere alla presa di casa: al centro dello scalo dovrà essere installata un' ultima sottostazione per lo smistamento dell' energia. A giovare del progetto sarà in particolare il terminal delle crociere. L' attracco e la sosta delle navi di Costa Crociere da anni sollevano le proteste degli abitanti dei quartieri di Savona affacciati sul porto, costretti ad assistere all' uscita dei fumi dalle ciminiere delle navi a poche centinaia di metri dalle finestre delle proprie abitazioni. Le proteste sono state convogliate nel comitato Savona porto elettrico, che da molti anni ormai chiede l' elettrificazione. Nel frattempo Savona Port Service e Falck Renewables Next Solutions hanno avviato un progetto per la gestione dell' energia negli scali di Savona e Vado, puntando a soluzioni di accumulo elettrico, in prossimità della stazione che alimenta la piattaforma logistica. --G. V.



La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

savona. Approvato il bilancio di previsione dell' authority

Porto, lavori per 66 milioni di euro dieci per elettrificare le banchine

Fondi anche per rafforzare il collegamento ferroviario e per il personale

ELENA ROMANATO

elena romanato savona Nel 2021 saranno realizzate opere per 66 milioni di euro nel porto di Savona-Vado. Il Comitato di gestione dell' **Autorità di sistema** del Mar Ligure occidentale ha approvato il bilancio di previsione 2021 insieme al Programma Triennale delle Opere Ordinario 2021-2023 e al Programma straordinario 2019-2021 per i porti di Savona-Vado e Genova. Tra i lavori previsti per i prossimi anni ci sono l' elettrificazione delle banchine e il potenziamento del collegamento ferroviario con il porto. Per l' elettrificazione delle banchine dei due scali portuali di Genova e Savona-Vado sono stati programmati investimenti per 29 milioni, di questi 10 milioni sono destinati a Savona. L' iter per l' elettrificazione delle banchine delle navi nel porto di Savona è stato avviato a ottobre con la conferenza dei servizi in sede referente, tenutasi in Provincia. Il progetto rientra nei 906 milioni di euro destinati a 23 opere portuali sul territorio nazionale e sbloccati dal ministero per le Infrastrutture e trasporti. Per il porto di Savona si tratta di realizzare il collegamento per il cold-ironing alle banchine 7 e 8 di approdo delle navi di Costa Crociere. Saranno due accosti alimentati da Mega Watt (e con caratteristiche di 10 kilovolt e cabina di conversione da 60 Hertz). Dopo la conferenza dei servizi in sede deliberante, ne seguirà una relativa alla definizione dettagliata dei criteri per portare l' elettricità dalla sottostazione Enel fino al porto, ed avere così l' autorizzazione al cavidotto collegato con le banchine. Una volta chiusa questa fase dell' iter poi si procederà poi al bando di gara per l' affidamento dei lavori. Si tratta di lavori complessi e i tempi non saranno brevi. L' **Autorità di sistema** prevede inoltre una spesa di 5 milioni di euro per l' acquisizione delle aree per la realizzazione del terminal ferroviario annesso al porto di Savona Vado che permetterà di potenziare il trasporto su rotaia delle merci del porto verso i retroporti delle regioni vicine. Altre spese prevedono inoltre servizi di supporto tecnico e 10 milioni di euro di rimborso rate in conto capitale. Il bilancio di previsione 2021 approvato dall' **Autorità di sistema** prevede entrate per 409 milioni di euro e uscite per 468 milioni, con un saldo di 57 milioni coperto con il ricorso all' avanzo di amministrazione accumulato nei precedenti esercizi, che dal 2020 al 2021 passa da 104 milioni di euro a 45 milioni di euro. Tra le spese previste per il prossimo anno ci sono quelle legato a nuovo personale (24,9 milioni di euro) per il personale, che sarà ancora interessato da un significativo programma di assunzioni, da 21,4 milioni di euro di spese per acquisti e consumi, e 15 milioni di euro per contenziosi connessi in maniera rilevante alle cosiddette «cause amianto» riconducibili a situazioni lavorative molto risalenti nel tempo. Tra le entrate correnti (95 milioni di euro) 51 milioni sono previsti di tasse portuali e 39 milioni per le concessioni demaniali. Le entrate in conto capitale ammontano a circa 300 milioni per metà contributi statali e il restante mutui. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



Autorità portuale, via libera per elettrificazione banchine e nuovo terminal ferroviario a Savona-Vado

Approvato il Bilancio di Previsione 2021 con nuovi interventi per la portualità ligure

Liguria. Nel corso della riunione del Comitato di Gestione sono stati approvati il Bilancio di Previsione 2021 dell' AdSP, il Programma Triennale delle Opere Ordinario 2021-2023 nonché il Programma Straordinario 2019-2021 di cui alla Legge 130/2018. Via Libera anche al Piano di risanamento della Compagnia unica. Nel dettaglio il Bilancio di Previsione 2021 presenta entrate per 409 milioni di euro e uscite per 468 milioni di euro con un saldo di 57 milioni di euro coperto attraverso il ricorso all' avanzo di amministrazione accumulato nei precedenti esercizi. L' ingente mole di investimenti che caratterizza il Bilancio di Previsione 2021 trova quindi parte del suo finanziamento proprio nell' avanzo di amministrazione che dal 2020 al 2021 passa da 104 milioni di euro ad a 45 milioni di euro. Le entrate correnti (95 milioni di euro) poggiano su due pilastri fondamentali rappresentati dalle tasse e dagli introiti per canoni demaniali. Per quanto riguarda le tasse portuali si prevede un' entrata di 51 milioni di euro, dato che sconta una previsione di ripresa dei traffici rispetto al 2020 in coerenza con le proiezioni macroeconomiche in termini di prodotto interno lordo, mentre per le concessioni demaniali si prevedono entrate pari

39 milioni di euro in aumento rispetto all' assestato 2020. Le Entrate in conto capitale ammontano a circa 300 milioni di euro riconducibili per circa il 50% a contributi statali e per il restante 50% a mutui stipulati da AdSP e finanziati con risorse proprie dell' Ente. Le Spese correnti prevedono un importo di 78 ml di euro le cui principali componenti sono costituite da 24,9 milioni di euro per il personale, che sarà ancora interessato da un significativo programma di assunzioni, da 21,4 milioni di euro di spese per acquisti e consumi, nel cui ambito rientrano le categorie soggette ai tetti di spesa fissati dalle Leggi nazionali, nonché 15 milioni di euro per contenziosi connessi in maniera rilevante alle cosiddette "cause amianto" riconducibili a situazioni lavorative molto risalenti nel tempo. Il bilancio "capitale" del triennio 2021-2023 vedrà l' ente impegnato a condurre il rilevante piano degli investimenti ordinario e straordinario. Il Programma Straordinario di cui alla Legge 130/2018 (c.d. "Decreto Genova") prevede ad oggi investimenti per 2,070 miliardi di euro con un enorme carico di lavoro e di impegno che sarà assunto dall' **Autorità** di Sistema **Portuale**. Tra gli investimenti previsti nel programma straordinario figurano la Nuova Diga Foranea del Porto di Genova (Fase A) per 700 milioni di euro e il progetto afferente la "razionalizzazione dell' accessibilità dell' area **portuale** industriale di Genova Sestri Ponente" per 480 ml di euro di cui al comma 72 della legge 160/2019. Sono inoltre previsti 157 milioni di euro per realizzazione della FASE 1 dell' intervento di Nuova Calata Sestri Ponente, 29 milioni di euro per i progetti di elettrificazione delle banchine "Cold Ironing" di Genova e Savona, 170 ml di euro di interventi stradali, 176 ml di euro di interventi afferenti Terminal e Banchine, 126 ml di euro di interventi ferroviari, 152 milioni di euro di interventi di integrazione città - porto e 26 milioni di euro di interventi per il collegamento intermodale dell' aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova. Ingente l' ammontare di risorse messo in campo: 606 ml di euro nei bilanci AdSP, 669 milioni di euro messi a disposizione da altri soggetti coinvolti e 795 ml di euro con risorse in corso di reperimento. Anche il Programma Triennale Ordinario delle Opere 2021-2023 prevede investimenti 2021 per 89 milioni di euro (66 milioni per lo scalo di Savona e 13 milioni per lo scalo di Genova) e 30,1 milioni di euro per il 2022. Le spese in conto capitale prevedono inoltre servizi di supporto tecnico (14 milioni di euro), spese per l' Acquisizione

The image is a screenshot of the IVG.it website. The main headline reads: "Autorità portuale, via libera per elettrificazione banchine e nuovo terminal ferroviario a Savona-Vado". Below the headline, there is a sub-headline: "Approvato il Bilancio di Previsione 2021 con nuovi interventi per la portualità ligure". The article text is partially visible, starting with "Liguria. Nel corso della riunione del Comitato di Gestione sono stati approvati il Bilancio di Previsione 2021 dell' AdSP, il Programma Triennale delle Opere Ordinario 2021-2023 nonché il Programma Straordinario 2019-2021 di cui alla Legge 130/2018. Via Libera anche al Piano di risanamento della Compagnia unica. Nel dettaglio il Bilancio di Previsione 2021 presenta entrate per 409 milioni di euro e uscite per 468 milioni di euro con un saldo di 57 milioni di euro coperto attraverso il ricorso all' avanzo di amministrazione accumulato nei precedenti esercizi. L' ingente mole di investimenti che caratterizza il Bilancio di Previsione 2021 trova quindi parte del suo finanziamento proprio nell' avanzo di amministrazione che dal 2020 al 2021 passa da 104 milioni di euro ad a 45 milioni di euro. Le entrate correnti (95 milioni di euro) poggiano su due pilastri fondamentali rappresentati dalle tasse e dagli introiti per canoni demaniali. Per quanto riguarda le tasse portuali si prevede un' entrata di 51 milioni di euro, dato che sconta una previsione di ripresa dei traffici rispetto al 2020 in coerenza con le proiezioni macroeconomiche in termini di prodotto interno lordo, mentre per le concessioni demaniali si prevedono entrate pari 39 milioni di euro in aumento rispetto all' assestato 2020. Le Entrate in conto capitale ammontano a circa 300 milioni di euro riconducibili per circa il 50% a contributi statali e per il restante 50% a mutui stipulati da AdSP e finanziati con risorse proprie dell' Ente. Le Spese correnti prevedono un importo di 78 ml di euro le cui principali componenti sono costituite da 24,9 milioni di euro per il personale, che sarà ancora interessato da un significativo programma di assunzioni, da 21,4 milioni di euro di spese per acquisti e consumi, nel cui ambito rientrano le categorie soggette ai tetti di spesa fissati dalle Leggi nazionali, nonché 15 milioni di euro per contenziosi connessi in maniera rilevante alle cosiddette "cause amianto" riconducibili a situazioni lavorative molto risalenti nel tempo. Il bilancio "capitale" del triennio 2021-2023 vedrà l' ente impegnato a condurre il rilevante piano degli investimenti ordinario e straordinario. Il Programma Straordinario di cui alla Legge 130/2018 (c.d. "Decreto Genova") prevede ad oggi investimenti per 2,070 miliardi di euro con un enorme carico di lavoro e di impegno che sarà assunto dall' **Autorità** di Sistema **Portuale**. Tra gli investimenti previsti nel programma straordinario figurano la Nuova Diga Foranea del Porto di Genova (Fase A) per 700 milioni di euro e il progetto afferente la "razionalizzazione dell' accessibilità dell' area **portuale** industriale di Genova Sestri Ponente" per 480 ml di euro di cui al comma 72 della legge 160/2019. Sono inoltre previsti 157 milioni di euro per realizzazione della FASE 1 dell' intervento di Nuova Calata Sestri Ponente, 29 milioni di euro per i progetti di elettrificazione delle banchine "Cold Ironing" di Genova e Savona, 170 ml di euro di interventi stradali, 176 ml di euro di interventi afferenti Terminal e Banchine, 126 ml di euro di interventi ferroviari, 152 milioni di euro di interventi di integrazione città - porto e 26 milioni di euro di interventi per il collegamento intermodale dell' aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova. Ingente l' ammontare di risorse messo in campo: 606 ml di euro nei bilanci AdSP, 669 milioni di euro messi a disposizione da altri soggetti coinvolti e 795 ml di euro con risorse in corso di reperimento. Anche il Programma Triennale Ordinario delle Opere 2021-2023 prevede investimenti 2021 per 89 milioni di euro (66 milioni per lo scalo di Savona e 13 milioni per lo scalo di Genova) e 30,1 milioni di euro per il 2022. Le spese in conto capitale prevedono inoltre servizi di supporto tecnico (14 milioni di euro), spese per l' Acquisizione".

delle aree per la realizzazione del Terminal Ferroviario annesso al porto di Savona Vado (5 milioni di euro), e 10 milioni di euro di rimborso rate in conto capitale. Altre notizie di Savona Allarme Incendio in un palazzo a Savona: 5 intossicati COSì



Il Vostro Giornale

Savona, Vado

IN PROVINCIA Parcheggi gratuiti e luminarie, un modo per aiutare il commercio locale lavoratori Sciopero dipendenti pubblici, il sostegno di Rifondazione Comunista Di comune accordo Comunali 2021, Pastorino (Linea Condivisa): "Confronto e condivisione per costruire il futuro della regione"" Dalla Home Finalmente Covid, Toti: "Prima fase vaccinazione a gennaio, bando per 10 mila operatori sanitari" Allarme Incendio in un palazzo a Savona: 5 intossicati Maltempo Val Bormida ed entroterra sotto la neve, pioggia e burrasca sulla costa Investimenti **Autorità portuale**, via libera per elettrificazione banchine e nuovo terminal ferroviario a Savona-Vado.

L' intervista Il documento della Culmv è di spessore, molto analitico. Ed è grazie a questo che abbiamo concluso un accordo sugli strumenti finanziari I terminalisti mettono una quota importante ma sono anche stimolo al cambiamento, chiedendo garanzie sull' attuazione del piano

Signorini "L' intesa con la Compagnia è una vittoria per tutto il porto"

di Massimo Minella È andata a finire come doveva, con l' intesa tra terminalisti e Compagnia che consente ai soci di chiudere il bilancio 2019 e l' impegno a definire un contratto quadro per gestire stabilmente in futuro l' organizzazione del lavoro. Hanno vinto un po' tutti, "win win" come piace dire al sindaco Marco Bucci. Ma in verità per centrare il risultato ognuno ha dovuto cedere qualcosa. Giusto così, in fondo, dentro a un porto che vuole riprendere al più presto la sua corsa. I terminalisti hanno accettato l' adeguamento tariffario, caricandosi sulle spalle altre 882mila euro, i portuali hanno presentato un piano che ne migliora l' efficienza e apre a un controllo diretto dal punto di vista amministrativo e gestionale, con due sindaci su tre nel 2021 e due amministratori in cda condivisi con l' authority. Paolo Signorini, presidente dell' **autorità di sistema**, stacca per qualche giorno dagli affanni quotidiani di Palazzo San Giorgio e torna a riflettere sulla mole di investimenti appena varata dal board: oltre due miliardi di euro già previsti nel programma straordinario. **Presidente, ma nella trattativa sul porto hanno davvero vinto tutti?** «Diciamo che il risultato finale è migliorato rispetto all' inizio grazie al contributo di tutti. Capisco che, detto così, suona un po' democristiano, ma io la vedo esattamente in questo modo».

E perché? «Le faccio un esempio, il documento presentato dalla Culmv, cioè il piano aggiornato, è di grande spessore, molto analitico. Ed è proprio grazie a questo che abbiamo concluso un accordo sugli strumenti finanziari partecipativi». **E i terminalisti?** «Mettono una quota significativa per far chiudere il bilancio 2019 alla Culmv, ma sono anche uno stimolo al cambiamento per il porto, chiedendo garanzie sull' attuazione del piano della Compagnia, sia attraverso il controllo di gestione, sia nell' andamento dei conti mensili». Strappo evitato, quindi... «Ripeto, per merito di tutti i soggetti che hanno affrontato questa vicenda. In fondo, si confrontavano due parti che sottoponevano al tavolo della trattativa istanze entrambe meritevoli di essere prese in considerazione. Il legame fra terminalisti e Culmv è solido. Il fatturato della Compagnia arriva dai privati e loro attingono ai soci per far fronte alle loro esigenze. Devo dire che è stato utile anche l' intervento del presidente Toti, che ha incontrato tutti e ha invitato a far prevalere la responsabilità. C' era tensione da entrambi i fronti e a un certo punto i due hanno dato l' impressione di volere tutto e subito. Toti li ha invitati a trovare un punto di caduta comune, facendo appunto prevalere la ragionevolezza». **E adesso come prosegue il lavoro?** «Adesso dobbiamo firmare gli atti. Abbiamo approvato il piano aggiornato della Culmv e previsto risorse che arriveranno dal nostro bilancio. Questa volta non sarà soltanto la formazione, ma quegli



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

strumenti finanziari partecipativi che consentiranno alla Compagnia quel riequilibrio patrimoniale che è fondamentale. E gli strumenti arriveranno se il piano verrà attuato. Per la prima volta si definisce uno schema come questo, con un nostro coinvolgimento nella governance della Culmv. Io lo considero un risultato molto importante». **Sempre nella stessa riunione del board avete però anche varato investimenti significativi per il porto. Ma quando cominceranno?** «Sono già partiti, ma il grosso sarà nel 2021, con un stazione appaltante per 1,6 miliardi di euro. Anche da questo punto di vista è un risultato importante che consentirà al porto di riprendere la sua corsa». © RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

«Il gigantismo navale li ha resi necessari»

SI.GAL.

genova «Magari c'è ancora qualcuno in giro che considera la Compagnia Unica una palla al piede e l'uso del lavoro flessibile certificato roba da Medioevo. Vuol dire che non sa come il mondo dello shipping e della portualità è cambiato profondamente in questi ultimi vent'anni». Sergio Bologna - professore, storico del movimento operaio e tra i fondatori della rivista Primo Maggio - è la voce dotta a cui spesso si rivolge il mondo del lavoro portuale. **Come è cambiato il mondo portuale?** «La spinta l'ha data la globalizzazione e, in questo quadro, l'emergere della potenza cinese. Internet e la digitalizzazione hanno dato un'ulteriore accelerazione. La tecnologia della movimentazione portuale, pur con implementazioni continue, non è cambiata radicalmente: ogni terminal deve saper dosare il grado di automazione in base al suo mercato». Anche le navi sono cambiate... «Certo, ma ancora di più è mutato il modo di gestirle. Il club delle top ten si è ristretto, soprattutto nei container, e ora i soggetti che controllano più del 50% del mercato sono tre. L'impatto più forte sul lavoro è del gigantismo navale: meno di 20 anni fa la toccata di una nave significava un movimento di 800 teu, oggi siamo a 4.000 teu, con tempi di sosta che però non si sono allungati in proporzione». **Come fare a reggere il ritmo?** «Con un ricorso massiccio a forza lavoro temporanea, flessibile ma qualificata, esperta. Non con cooperative mordi e fuggi. Con gru di nuova generazione e magari sei ralle dove una volta ne bastavano due». **E il portuale come fa?** «La produttività è schizzata in alto. Il portuale della Culmv non chiede la carità, ma la tariffa che gli spetta. Occorre essere dei campioni per portare un semirimorchio da 16 metri in retromarcia. E avere polmoni di ferro per sopportare l'aria che tira in stiva con gli scarichi delle ralle. O avere un bel senso dell'equilibrio per stare arrampicati su una fila di container a bordo a fare il rizzaggio. Magari di notte o con il vento che tira. Ricordo alla Berlinale di qualche anno fa un bellissimo film tedesco, dove questo lavoro si vede proprio per bene. Il regista è Axel Koenzen, titolo "Deadweight". Guardatelo». --Si.Gal.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

«Con le multinazionali confronto più difficile»

SIMONE GALLOTTI

Otto anni a Genova alla guida del sindacato riferimento di grande parte del mondo portuale, non si possono scordare. Anni difficili «come quando a metà degli anni '90 l' ipotesi di far entrare in porto altri soggetti al posto della Compagnia era ben più di una tentazione». Conflitti, tensioni, anche momenti più positivi. E ora il punto fermo (forse di svolta) dell' ennesimo salvataggio. Ivano Bosco da un paio d' anni è il segretario della Cgil di Reggio Emilia, ma le banchine e le calate genovesi le ha vissute in prima persona. **Com' è cambiata la Culmv in questi anni?** «Sono fuori città da due anni ormai, ma so che la Compagnia nel tempo ha saputo trasformarsi, adattarsi al mercato. Ha risposto alle richieste dei terminalisti e ha cercato sempre di lottare per ottenere occasioni di lavoro. Per farlo ha dovuto mettere in campo più flessibilità di quella che era richiesta in origine. Ha sempre cercato di mettersi a disposizione delle esigenze del porto e anche se all' interno c' erano discussioni, alla fine la filosofia dei due consoli, di Batini prima e di Antonio (Benvenuti, ndr) adesso, è stata quella di non mollare mai». La Culmv sa stare sul mercato: non la prenderanno bene i terminalisti che sostengono il contrario... «Guardi, occasioni di lavoro la Culmv non ne lascia indietro. L' unicità della Compagnia sta nel fatto di essere sì un corpo unico, ma in grado di adattarsi alle esigenze del porto. **È sempre stato fondamentale»** Lei ha conosciuto due consoli, Batini e Benvenuti. **Che differenze ci sono?** «Per me Batini era un' icona. Era un monumento della portualità: furbo e con grandi capacità. Con Antonio abbiamo fatto un percorso sindacale insieme, c' era rapporto personale. Batini ha attraversato gli anni duri quando i camalli erano visti come un ostacolo allo sviluppo del porto. Ma c' erano imprenditori locali come Luigi Negri e Aldo Spinelli che conoscevano la storia del porto di Genova. Erano, come dire, più in linea con il pensiero di Batini. La fase attuale è completamente diversa: ci sono fondi e multinazionali e questo rischia di creare un livello di incomprensione. Per la Compagnia e per il console riuscire ad adeguarsi a questo mutamento, non è facile». -- © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Più organizzazione: così continueranno a essere utili a tutti

Ultima chiamata per Antonio Benvenuti, console della Compagnia Unica di Genova. Il leader dei mille portuali, erede di Paride Batini e dirigente di Lotta Comunista, è chiamato nello spazio di 12 mesi a smontare il singolare teorema secondo cui per la Culmv, che fattura 60 milioni di euro l'anno, a maggiore lavoro prodotto corrispondono vertiginose lievitazioni delle perdite e del passivo di bilancio. Ecco perché l'accordo di lunedì scorso, garantito dall'Autorità portuale e sostenuto dalle imprese private che versano oltre 800 mila euro salvando così i conti della Compagnia, potrebbe rivelarsi uno spartiacque nel perenne conflitto genovese tra le lobby della conservazione e i paladini delle riforme. L'opportunità del cambiamento è più unica che rara. Non è certo solo una questione di soldi, ma soprattutto di credibilità dei protagonisti e del sistema. Alla Culmv i terminalisti chiedono certezze, garanzie anche sulla composizione delle squadre e degli orari, più efficienza, equilibrio tra produttività e tariffe, soprattutto riorganizzazione interna. Non sono mecenati. Riconoscono il talento e la bravura dei portuali. Il loro obiettivo è modellare una Compagnia a tenuta stagna, professionalmente modernizzata e rinnovata, non più soggetta a imprevedibili sbalzi finanziari. Proprio perché possa continuare a rivelarsi cospicua fonte di reddito per le imprese private, i cui profitti derivano anche dall'impiego di una manodopera occasionale e flessibile. In Italia praticamente tutte le altre Compagnie si sono riconvertite in agenzie del lavoro: l'ultimo baluardo del movimento operaio portuale sono la Culmv di Genova e la Compagnia di Savona. Che godono del monopolio delle forniture di servizi e lavoro alle imprese. Un privilegio che a metà anni Ottanta del secolo scorso, aveva prodotto la guerra in porto, emarginando Genova dai mercati. All'epoca l'interlocutore dei portuali era però l'ente pubblico, il Consorzio del Porto, che gestiva banchine e traffici. La ristrutturazione pagata dallo Stato ha consentito di riequilibrare il sistema. La competitività genovese è stata poi recuperata da geniali intuizioni di presidenti come Roberto D' Alessandro e Rinaldo Magnani, che hanno concesso ai privati la gestione delle banchine e dei terminal, rivoluzionando l'intero modello nazionale. In questo scenario, la Culmv ha conservato per legge unicità e monopolio. Ma non è più immutabile: le sue fragilità gestionali producono oggi un controllo diretto da parte dell'Autorità portuale guidata da Paolo Signorini, che si è già tradotto nel piano di ristrutturazione firmato dai due consulenti nominati da Palazzo San Giorgio, Alessandro Marengo e Lelio Fornabaio. Non applicare il piano potrebbe produrre risvolti imprevedibili, dure sanzioni. Sicurezza e competitività significano oggi per la Culmv taglio delle spese fisse, ricollocamento dei soci inabili, recupero dei prestiti concessi ai soci, equilibrio della gestione finanziaria, accantonamento di ogni deriva ideologica e politica. Per niente facile. Ma non esistono alternative, il tempo è scaduto. Una nuova Culmv è indispensabile per il porto, per i terminalisti e lo shipping nazionale. Così come è ineludibile formare i portuali sulle nuove sfide che la tecnologia ormai impone in tempi sempre più stretti. Serve davvero un'iniezione di professionalità diverse rispetto a quelle tradizionali. Non è scandaloso per i privati pagare e contribuire, a fronte di un progetto di ampio respiro e di un normalissimo controllo dei costi e delle spese generali. Se non ora, quando? La gente del porto sa pasteggiare col pane secco, ma pretende di avere una squadra con identità precisa, che vende cara la pelle. Sempre.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Storica delibera per il bilancio della Culmv

Per la prima volta nella storia Genova, l' **Autorità portuale** ha deciso di erogare risorse per ristabilire l' equilibrio economico della Culmv, la compagnia unica dei lavoratori, condizionate all' attuazione delle principali misure del piano che riguardano l' efficientamento delle spese, la revisione dei contratti e la tariffa con i terminal, la formazione e la corretta allocazione dell' organico. «Va dato merito alla Compagnia di avere elaborato il Piano; ai terminalisti di avere contribuito finanziariamente e nella definizione di alcune importanti misure; alle istituzioni, Regione Liguria in testa, di avere creduto nel piano e sostenuto l' intervento dell' **Autorità di Sistema**», ha dichiarato il presidente Paolo Emilio Signorini.

The screenshot shows a newspaper page with several articles. The main article is titled "Il futuro dei porti liguri da salvare dall'Europa" and discusses the financial situation of the Culmv company. Other articles include "Cercata dell'opera per il bilancio della Culmv", "Compenzazioni preoccupano gli alleati italiani", "Il genovese in Europa rilancia Fallarone", and "Ultimo appello per sposarsi tra Comuni". There is a large photograph of a port area with ships and buildings.



Culmv, sì al Piano di risanamento

Decisivo il via libera dei terminalisti al congruaglio da 870 mila euro per il 2019

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 che vanno affrontati con 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 lunedì scorso e approvato dal Comitato di gestione sull'aggiornamento del Piano di risanamento della Compagnia unica, valido fino al 2023. 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 lunedì 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 terza parte rispetto all'accordo, che riguarda Authority e Compagnia. Ci è stato chiesto un contributo a fronte del quale 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, probabilmente al principio del 2021. 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 stabilisce la tariffa e modalità e numero dei componenti delle squadre e eventuali meccanismi di adeguamento tariffario a fronte di choc esogeni. La variante comprende quattro novità principali. La prima è lo strumento di finanza partecipativa, emesso dalla Compagnia e a cui l'Autorità di sistema contribuisce 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 a 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 Filt-Cgil, Fit-Cisl e Ultrasporti. «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 Compagnia. E' importante anche il doveroso congruaglio 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».

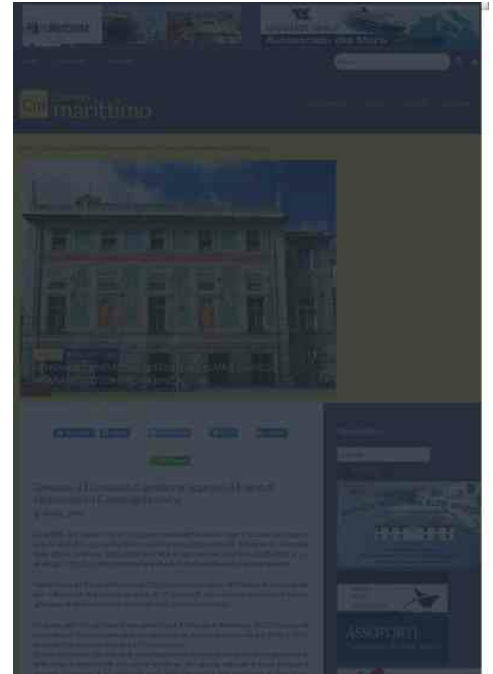


Corriere Marittimo

Genova, Voltri

Genova, il Comitato di gestione approva il Piano di risanamento Compagnia unica

08 Dec, 2020 GENOVA - Si è riunito il Comitato di gestione dell' AdSP del Mar Ligure Occidentale durante il quale sono stati approvati il Bilancio di Previsione 2021 dell' AdSP , il Programma Triennale delle Opere Ordinario 2021-2023 nonché il Programma Straordinario 2019-2021 di cui alla Legge 130/2018. Via Libera anche al Piano di risanamento della Compagnia unica. Nel dettaglio il Bilancio di Previsione 2021 presenta entrate per 409 milioni di euro e uscite per 468 milioni di euro con un saldo di 57 milioni di euro coperto attraverso il ricorso all' avanzo di amministrazione accumulato nei precedenti esercizi. L' ingente mole di investimenti che caratterizza il Bilancio di Previsione 2021 trova quindi parte del suo finanziamento proprio nell' avanzo di amministrazione che dal 2020 al 2021 passa da 104 milioni di euro ad a 45 milioni di euro. Le entrate correnti (95 milioni di euro) poggiano su due pilastri fondamentali rappresentati dalle tasse e dagli introiti per canoni demaniali. Per quanto riguarda le tasse portuali si prevede un' entrata di 51 milioni di euro, dato che sconta una previsione di ripresa dei traffici rispetto al 2020 in coerenza con le proiezioni macroeconomiche in termini di prodotto interno lordo, mentre per le concessioni demaniali si prevedono entrate pari 39 milioni di euro in aumento rispetto all' assestato 2020. Le Entrate in conto capitale ammontano a circa 300 milioni di euro riconducibili per circa il 50% a contributi statali e per il restante 50% a mutui stipulati da AdSP e finanziati con risorse proprie dell' Ente. Le Spese correnti prevedono un importo di 78 ml di euro le cui principali componenti sono costituite da 24,9 milioni di euro per il personale, che sarà ancora interessato da un significativo programma di assunzioni, da 21,4 milioni di euro di spese per acquisti e consumi, nel cui ambito rientrano le categorie soggette ai tetti di spesa fissati dalle Leggi nazionali, nonché 15 milioni di euro per contenziosi connessi in maniera rilevante alle cosiddette 'cause amianto' riconducibili a situazioni lavorative molto risalenti nel tempo. Il bilancio 'capitale' del triennio 2021-2023 vedrà l' ente impegnato a condurre il rilevante piano degli investimenti ordinario e straordinario. Il Programma Straordinario di cui alla Legge 130/2018 (c.d. 'Decreto Genova') prevede ad oggi investimenti per 2,070 miliardi di euro con un enorme carico di lavoro e di impegno che sarà assunto dall' Autorità di Sistema Portuale. Tra gli investimenti previsti nel programma straordinario figurano la Nuova Diga Foranea del **Porto** di Genova (Fase A) per 700 milioni di euro e il progetto afferente la razionalizzazione dell' accessibilità dell' area portuale industriale di Genova Sestri Ponente e' per 480 milioni di euro di cui al comma 72 della legge 160/2019. Sono inoltre previsti 157 milioni di euro per realizzazione della FASE 1 dell' intervento di Nuova Calata Sestri Ponente, 29 milioni di euro per i progetti di elettrificazione delle banchine 'Cold Ironing' di Genova e **Savona**, 170 ml di euro di interventi stradali, 176 ml di euro di interventi afferenti Terminal e Banchine, 126 ml di euro di interventi ferroviari, 152 milioni di euro di interventi di integrazione città - **porto** e 26 milioni di euro di interventi per il collegamento intermodale dell' aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova. Ingente l' ammontare di risorse messo in campo: 606 ml di euro nei bilanci AdSP , 669 milioni di euro messi a disposizione da altri soggetti coinvolti e 795 ml di euro con risorse in corso di reperimento. Anche il Programma Triennale Ordinario delle Opere 2021-2023 prevede investimenti 2021 per 89 milioni di euro (66 milioni per lo scalo di **Savona** e 13 milioni per lo scalo di Genova) e 30,1 milioni di euro per il 2022. Le spese in conto capitale prevedono inoltre servizi di supporto tecnico (14 milioni di euro), spese per l' Acquisizione delle aree per la realizzazione del Terminal Ferroviario annesso al **porto** di **Savona Vado** (5 milioni di euro), e 10 milioni di euro di rimborso rate in



Corriere Marittimo

Genova, Voltri

conto capitale. Il Comitato di gestione ha adottato, inoltre, una delibera di grande rilevanza strategica per il futuro del lavoro portuale approvando l'aggiornamento del Piano di risanamento della Compagnia Unica che affronta tutti i temi più importanti per garantire occupazione, innovazione e stabilità finanziaria alla CULMV. Per la prima volta nella storia del **Porto** di Genova, l'Autorità di Sistema Portuale eroga risorse per ristabilire l'equilibrio economico patrimoniale della Compagnia condizionate all'attuazione delle principali misure del Piano che riguardano: l'efficientamento delle spese, la revisione dei contratti per la produttività e la tariffa con i singoli terminal, la formazione e la corretta allocazione dell'organico tra le attività esistenti e future. 'Va dato merito alla Compagnia di avere elaborato il Piano; ai terminalisti di avere contribuito finanziariamente e nella definizione di alcune importanti misure; alle istituzioni, Regione Liguria in testa, di avere creduto nel piano e sostenuto l'intervento dell'Autorità di Sistema.' Ha dichiarato il presidente Signorini a margine della riunione 'Ora ci aspetta la sfida più difficile: completare l'attuazione del Piano nel 2021'.

I conti dell' authority

Diga, moli, treni nel 2021 appalti per 1,6 miliardi

Approvati dal board il bilancio di previsione, il piano operativo triennale delle opere e il programma straordinario. Ecco il dettaglio dei numeri

Appalti per oltre un miliardo e mezzo di euro. Il 2021 del porto di Genova prova ad accelerare dopo anni in cui è praticamente successo di tutto, in quanto a disgrazie. Dal tragico crollo del Morandi e da quello del ponte sulla Torino- Savona alle mareggiate, passando per i blocchi di autostrade e gallerie fino all' emergenza coronavirus, lo scalo è stato costretto a camminare con il freno a mano tirato, senza comunque fermarsi mai. Ora progetta la sua ripartenza, con un " programma straordinario" da due miliardi di euro, 1,6 dei quali da appaltare già nel prossimo anno, appena approvato dal board di palazzo San Giorgio nel giorno dell' intesa fra terminalisti e Compagnia Unica. Non tutto è ancora coperto, dal punto di vista finanziario, una parte è garantita dai bilanci dell' authority, una dagli enti locali e dal governo, mentre una dovrebbe arrivare dall' Unione Europea. Bisogna comunque procedere su una doppia linea, quella della programmazione immediata di opere grandi e piccole e quella che arriva da Bruxelles sul convoglio del Recovery Plan. Sarebbe un errore fermare la prima mossa in attesa di certezze sulla seconda. Meglio procedere in parallelo senza perdere altro tempo. È questa, in sostanza, la strategia messa a punto dal board dell' authority che dal punto di vista contabile si sostanzia su tre piani: il bilancio di previsione del 2021, il piano operativo triennale 21- 23 e il programma straordinario. Vediamo nel dettaglio. Il prossimo anno l' authority stima nel suo bilancio di previsione entrate complessive per 409 milioni di euro e uscite per 468, con un saldo negativo di 57 milioni. Le entrate correnti (95 milioni) arrivano soprattutto da tasse (51) dagli introiti per canoni demaniali (39). Proprio queste sono le voci di spesa che la Commissione Europea intende contestare all' Italia, chiedendo di cancellare l' esenzione fiscale alle **autorità di sistema**. Il motivo? Vanno equiparate a tutte le altre società che sono tassate per le loro entrate. Una decisione che ha suscitato la durissima reazione dell' economia e della politica, sollecite nel sottolineare la natura assolutamente pubblica delle **autorità di sistema**, enti pubblici non economici, così come stabilito dalla legge di riforma Delrio. E suona un po' come una beffa, una simile contestazione, proprio mentre si riaccende in Italia il dibattito sulla possibile trasformazione di questi enti in soggetti economici simili a spa, sul modello nordeuropeo. In attesa di risolvere questa partita, Palazzo San Giorgio procede con l' esame dei suoi conti, stimando entrate in conto capitale per circa 300 milioni, mentre le spese correnti prevedono un importo di 78 milioni suddivise fra 24,9 milioni per il personale, che sarà ancora interessato da un programma di assunzioni, 21,4 milioni di spese per acquisti e consumi, nel cui ambito rientrano le categorie soggette ai tetti di spesa fissati dalle leggi nazionali, e 15 milioni per contenziosi connessi soprattutto alle " cause amianto". La sfida economica più robusta è ovviamente quella del programma straordinario previsto nel Decreto Genova del 2018, di due miliardi e 70 milioni. Tra gli investimenti previsti ci sono la nuova diga foranea del porto di Genova (700 milioni) e il progetto di " razionalizzazione dell' accessibilità dell' area portuale industriale di Genova Sestri Ponente" per 480. Sono inoltre previsti 157 milioni per la realizzazione della Fase 1 dell' intervento della " Nuova Calata Sestri Ponente", 29 per i progetti di elettrificazione delle banchine "Cold Ironing" di Genova e Savona, 170 di interventi stradali, 126 ferroviari, 176 su



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

terminal e banchine, 152 di interventi di integrazione città-porto e 26 di interventi per il collegamento intermodale dell' aeroporto " Cristoforo Colombo" con la città di Genova. Una mole ingente di investimenti da appaltare già nel corso del 2021. Nel dettaglio dei due miliardi del programma straordinario 606 milioni arrivano dai bilanci dell' **autorità** di **sistema**, 669 sono messi a disposizione da altri soggetti coinvolti (enti e governo) e 795 devono ancora essere recuperati. Per quest' ultima voce, quindi, si capisce come l' opzione europea possa rappresentare la soluzione. Anche il " Pot", il programma triennale ordinario delle opere 2021- 2023 prevede investimenti 2021 per 89 milioni (66 per lo scalo di Savona e 13 per quello di Genova) e 30,1 milioni per il 2022. Le spese in conto capitale, infine, prevedono servizi di supporto tecnico (14 milioni), spese per l' acquisizione delle aree per realizzare il Terminal Ferroviario del porto di Savona Vado (5 milioni), e 10 milioni di rimborso rate in conto capitale. - (massimo minella) © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il documento

Aiuti a logistica e ambiente con i soldi dell' Europa la blue economy vuole svoltare

C' è il Terzo Valico, che qui si chiama " Corridoio Liguria/ Alpi". E poi ci sono interventi a favore del **porto di Genova** (e di quello di Trieste), e un piano a favore della logistica e del sistema marittimo " per migliorare la competitività dell' ultimo miglio". E ancora, sempre sul fronte della logistica, una strategia di sostegno per abbattere quegli extracosti che oggi incidono per l' 11 per cento in più rispetto alla media europea. All' interno del recovery Plan che inizia faticosamente il suo cammino anche in Italia, si parla (anche) di porti e di blue economy. E questo, già di per sé, è un bel segnale perché solo il fatto che l' argomento sia in agenda è un risultato positivo e per nulla scontato. Ma a dire il verp è tutto il cluster della blue economy a beneficiarne, soprattutto in chiave logistica, vale a dire con l' obiettivo dichiarato di ottimizzare il cammino della merce. Il **porto di Genova** va di nuovo a braccetto con quello di Trieste, dentro al documento. Era già stato così ai tempi della Via della Seta quando i due scali erano stati indicati come terminali mediterranei della rotta orientale delle merci. Adesso tornano con un piano che guarda soprattutto all' ambiente, visto che l' argomento è il " cold ironing", vale a dire la capacità di fornire energia alle navi da terra, consentendo a queste di tenere spenti i motori. Sono le cosiddette " navi con la spina" di cui si parla da tempo, ma che ora dovrebbero trovare i finanziamenti per diventare realtà. Vale per **Genova**, ma anche per tutti gli altri porti (a cominciare da Savona e La Spezia), a condizione ovviamente di attrezzarsi a terra con le strutture adeguate al rifornimento. In parallelo, sempre sul fronte del contenimento delle emissioni di sostanze nocive in aria, si dovrà vincere anche la sfida del rifornimento, con il carburante, il " fuel" progressivamente sostituito dall' lng (gas naturale liquefatto). Anche in questo si dovranno creare i depositi per i rifornimenti delle navi. Insomma, i soldi possono anche arrivare, ma in attesa di quel giorno, i porti devono già attrezzarsi per affrontare il futuro prossimo. Il piano insiste poi nuovamente sui corridoi ferroviari transeuropei e inserisce anche il "Liguria/ Alpi", che altro non è che il Terzo Valico ferroviario, anello iniziale della **Genova**- Rotterdam, che sarà pronto nel 2023. Non può però sfuggire che per arrivare alle Alpi, bucarle e puntare verso il Nord Europa è obbligatorio proseguire dopo il Basso Piemonte (punto d' arrivo del Valico) e puntare verso Milano con un quadruplicamento dei binari tutto ancora da finanziare. Anche qui, se l' Europa fornisse nuova liquidità, il progetto potrebbe essere sostenuto. Positiva anche l' indicazione relativa all' ultimo miglio, quella che consente di far arrivare i treni fino alla banchina (e da qui tornare indietro). Il piano mette a disposizione risorse proprio per "migliorare la competitività dei porti" consentendo ai treni di concludere la loro corsa dentro agli scali. Un' operazione tesa a sostenere una strategia logistica ormai non più rinviabile. Al momento, infatti, per i continui colli di bottiglia, per le interruzioni e le rotture di carico durante il cammino della merce, l' Italia paga extracosti che fanno aumentare dell' 11 per cento il conto finale, rispetto alla media europea. Necessario, anzi fondamentale, intervenire in tempi rapidi, con una strategia che dovrà essere messa in campo fin dal prossimo anno. - (mas.m.)



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

)

PORTO DI GENOVA

Via libera al piano straordinario Un rilancio che vale due miliardi

GENOVA Il porto di Genova, Savona e Vado Ligure ha dato il via libera a piani e investimenti con l' approvazione in comitato di gestione del bilancio di previsione 2021, del programma triennale delle opere ordinarie 2021-2023 e del programma straordinario 2019 - 2021 in attuazione del decreto Genova (legge 130/2018) emanato per la ripresa dopo il crollo del ponte Morandi, che ad oggi prevede un impegno di 2,070 miliardi di euro. Tra gli investimenti previsti nel programma straordinario figura come voce più consistente la nuova diga foranea del porto di Genova (la prima fase) per 700 milioni di euro, ma c' è anche il progetto per la «razionalizzazione dell' accessibilità dell' area portuale industriale di Genova Sestri Ponente» per 480 milioni di euro. Altri 157 milioni sono previsti per la realizzazione della fase 1 dell' intervento di una nuova calata a Sestri Ponente, 29 milioni per i progetti di elettrificazione delle banchine, 170 per interventi stradali, 176 per terminal e banchine, 126 per interventi ferroviari, e altri 52 per interventi di integrazione città - porto, 26 milioni per il collegamento intermodale dell' aeroporto con la città. Un ammontare di risorse ingente messo in campo per 606 milioni nei bilanci dell' **Autorità di sistema portuale**, 669 milioni sono messi a disposizione da altri soggetti coinvolti e 795 milioni sono in corso di reperimento.



PERCHÉ È INACCETTABILE SUBIRE LA MESSA IN MORA DELLA UE

Il futuro dei porti liguri da salvare dall' Europa

Approvato il bilancio e gli investimenti dell' Autorità che verrebbero messi in dubbio se il governo tacesse

Diego Pistacchi Il bilancio dei porti chiude in attivo. E chiude con soldi freschi da reinvestire. Sarebbe la più semplice ed efficace risposta che il governo italiano potrebbe opporre alla lettera di messa in mora con cui la Commissione europea torna sostanzialmente a chiedere di «tassare» i porti, cioè di applicare tasse ai canoni che le **Autorità** di **Sistema** portuale riscuotono dai privati in cambio delle concessioni di terminal e servizi. Il nodo è abbastanza intuitivo e, pur cercando di non semplificare troppo, basti pensare che se le **Autorità** dovessero versare allo Stato delle tasse, avrebbero meno soldi per fare gli investimenti. Arrivando al bilancio appena approvato dal' Adsp del mar Ligure Occidentale, quella che governa i porti di Genova e Savona, pur in una situazione difficile come l' attuale, ci sono stati 57 milioni di attivo, frutto di avanzi di gestione (45 milioni), che contribuiscono a sostenere un piano di investimenti comunque ambizioso e che con la tassazione non ci sarebbero stati. Quello approvato lunedì sera dal Comitato di gestione, è un bilancio che prevede per il prossimo anno 95 milioni di entrate correnti, delle quali oltre la metà (51 milioni) arriveranno dalle tasse portuali sui traffici e un' altra cifra consistente dalla riscossione delle concessioni demaniali (39 milioni). L' **Autorità**, che in Italia è a tutti gli effetti un soggetto non economico, è espressione dello Stato, è un' amministrazione pubblica. Pensare di tassare ciò che incassa (e che reinveste aumentando il valore del demanio stesso), equivarrebbe a far pagare le tasse all' Agenzia delle Entrate che incassa i soldi dei cittadini. Con un distinguo: che se le **Autorità** versassero una percentuale allo Stato sotto forma di tassazione, lo stesso Stato non potrebbe poi restituirglieli neppure sotto forma di investimenti perché altrimenti l' Unione europea li vedrebbe come aiuti di Stato, proprio perché nessuno ha mai fatto capire che l' **Autorità** è di fatto lo Stato. Un concetto che, per chi ha sott' occhio il regime misto tipico dei porti del Nord Europa, non è così immediato. La difesa delle posizioni da parte del governo italiano è fondamentale per un' economia come quella ligure basata sulla portualità. Riprendendo in mano il bilancio di previsione dei porti di Genova e Savona, è sufficiente dare un' occhiata alla parte del piano di investimenti per il triennio 2021-2023. Investimenti in larga parte sostenuti da entrate in conto capitale, da risorse statali. Solo il «decreto Genova» prevede ad oggi investimenti per oltre 2 miliardi di euro con un enorme carico di lavoro e di impegno che sarà assunto dall' **Autorità** di **Sistema** Portuale. E che tra l' altro infatti prevede anche maggiori spese per assunzione di personale. Tra gli investimenti previsti nel programma straordinario figurano la nuova diga foranea del porto di Genova per 700 milioni di euro e il progetto della "razionalizzazione dell' accessibilità dell' area portuale industriale di Sestri Ponente" per 480 milioni. Sono inoltre previsti 157 milioni di euro per realizzazione della fase 1 dell' intervento di Nuova Calata Sestri Ponente, 29 milioni di euro per i progetti di elettrificazione delle banchine "Cold Ironing" di Genova e Savona, 170 milioni di interventi stradali, 176 milioni di interventi afferenti Terminal e Banchine, 126 milioni di interventi ferroviari, 152 milioni di interventi di in tegrato città -porto e 26 milioni di interventi per il collegamento intermodale dell' aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova. Ingente l' ammontare di risorse messo in campo: 606 milioni nei bilanci AdSP, 669 milioni

The screenshot shows a newspaper article from 'Il Giornale del Piemonte e della Liguria'. The main headline is 'Il futuro dei porti liguri da salvare dall'Europa' with a sub-headline 'Approvato il bilancio e gli investimenti dell'Autorità che verrebbero messi in dubbio se il governo tacesse'. There is a photograph of a port area. To the right of the main article, there are several smaller headlines: 'Campi preoccupati dai silenziosi italiani', 'Ultimo appello per spassarsi tra Comuni', and 'Russo (PCC)'. The article text is partially visible and matches the main text of the page.



Il Giornale del Piemonte e della Liguria

Genova, Voltri

messi a disposizione da altri soggetti coinvolti e 795 milioni con risorse in corso di reperimento. Anche il programma triennale ordinario delle opere 2021-2023 prevede investimenti 2021 per 89 milioni (66 per lo scalo di Savona e 13 per lo scalo di Genova) e 30,1 milioni per il 2022. Cifre e progetti che da soli fanno capire cosa ci sia in ballo in questo momento e quale danno rischi di provocare il totale disinteresse del governo italiano alle sollecitazioni arrivate dall' Europa. Da anni si trascina la questione, dall' inizio del 2019 la Commissione ha incalzato l' Italia. Ma l' atteggiamento verso le istituzioni comunitarie è sempre stato il più sbagliato. Da un lato si è sempre fatto passare il concetto che ogni rilievo da Bruxelles sia un ordine da accettare ed eseguire, dall' altro è mancata la volontà politica e probabilmente anche la competenza di controbattere, credendo di barattare altre cose che stavano maggiormente a cuore, come un silenzio su bilanci in peggioramento o qualche moina sul Recovery Fund e simili. Anche chi aveva ipotizzato che la messa in mora potesse in qualche modo condizionare la concessioni degli euroaiuti all' Italia ha per fortuna realizzato l' absurdità della tesi che maldestramente forse lo stesso governo in difficoltà aveva tentato di far passare. E ora prende campo la consapevolezza che di fronte all' Europa si debba difendere gli interessi e il sistema economico italiano. Parlando di porti, come di spiagge, un sistema che per la Liguria significa vita.

Dal porto ok a piano sviluppo con decreto Genova, vale 2 mld

Il **porto** di Genova, **Savona** e **Vado** Ligure ha dato il via libera a piani e investimenti con l' approvazione in comitato di gestione del bilancio di previsione 2021, del programma triennale delle opere ordinarie 2021-2023 e del programma straordinario 2019 - 2021 in attuazione del decreto Genova (legge 130/2018) emanato per la ripresa dopo il crollo del ponte Morandi, che ad oggi prevede un impegno di 2,070 miliardi di euro. Tra gli investimenti previsti nel programma straordinario figura come voce più consistente la nuova diga foranea del **porto** di Genova (la prima fase) per 700 milioni di euro, ma c' è anche il progetto per la "razionalizzazione dell' accessibilità dell' area portuale industriale di Genova Sestri Ponente" per 480 milioni di euro. Altri 157 milioni sono previsti per la realizzazione della fase 1 dell' intervento di una nuova calata a Sestri Ponente, 29 milioni per i progetti di elettrificazione delle banchine di Genova e **Savona**, 170 per interventi stradali, 176 per terminal e banchine, 126 per interventi ferroviari, e altri 52 milioni per interventi di integrazione città - **porto**, 26 milioni per il collegamento intermodale dell' aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova. Un ammontare di risorse ingente messo in campo per 606 milioni nei bilanci dell' Autorità di sistema portuale, 669 milioni sono messi a disposizione da altri soggetti coinvolti e 795 milioni sono in corso di reperimento. Il comitato di gestione di ieri, che ha dato l' ok anche all' aggiornamento del piano di risanamento della Compagnia Unica, ha approvato il Piano triennale delle opere che prevede nel 2021 investimenti per 89 milioni di euro (66 per il **porto** di **Savona** e 13 milioni per Genova) e 30,1 milioni di euro per il 2022. "Le spese in conto capitale prevedono inoltre servizi di supporto tecnico (14 milioni di euro), spese per l' acquisizione delle aree per la realizzazione del terminal ferroviario annesso al **porto** di **Savona Vado** (5 milioni di euro), e 10 milioni di euro di rimborso rate in conto capitale" sottolinea una nota di Palazzo San Giorgio. Per quanto riguarda il bilancio di previsione 2021, a fronte di entrate per 409 milioni conta uscite per 468 milioni con un saldo di 57 milioni , coperto attraverso il ricorso all' avanzo di amministrazione accumulato nei precedenti esercizi, che dal 2020 al 2021 passa da 104 milioni a 45 milioni. Le entrate correnti, 95 milioni, derivano per 51 milioni di introiti dalle tasse portuali che contano su una ripresa dei traffici nel 2021, e per 39 milioni dai canoni per le concessioni demaniali. "Le entrate in conto capitale ammontano a circa 300 milioni di euro riconducibili per circa il 50% a contributi statali e per il restante 50% a mutui stipulati da Adsp e finanziati con risorse proprie dell' Ente" completa la nota dell' Autorità portuale. Le spese correnti del bilancio 2021 ammontano a 78 milioni di euro, di cui 24,9 milioni per il personale che sarà incrementato con nuove assunzioni.



Informare

Genova, Voltri

Approvato il bilancio di previsione 2021 dell' AdSP della Liguria Occidentale

Via libera anche al piano di risanamento della Compagnia Unica Lunedì il Comitato di gestione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha approvato il bilancio di previsione 2021 dell' ente e il piano di risanamento della Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie Paride Batini (CULMV). Il bilancio di previsione 2021 presenta entrate per 409 milioni di euro e uscite per 468 milioni di euro con un saldo di 57 milioni di euro coperto attraverso il ricorso all' avanzo di amministrazione accumulato nei precedenti esercizi. L' ente portuale ha specificato che l' ingente mole di investimenti che caratterizza il bilancio di previsione trova parte del suo finanziamento proprio nell' avanzo di amministrazione che dal 2020 al 2021 passa da 104 milioni a 45 milioni di euro. Le entrate correnti previste sono di 95 milioni di euro, di cui 51 milioni derivanti dall' applicazione delle tasse portuali, dato quest' ultimo - ha precisato l' ente - che sconta una previsione di ripresa dei traffici rispetto al 2020 in coerenza con le proiezioni macroeconomiche in termini di prodotto interno lordo, e 39 milioni di euro derivanti dalle concessioni demaniali, in aumento rispetto al 2020. Le entrate in conto capitale ammontano a circa 300 milioni di euro riconducibili per circa il 50% a contributi statali e per il restante 50% a mutui stipulati da AdSP e finanziati con risorse proprie dell' ente. Le spese correnti prevedono un importo di 78 milioni di euro le cui principali componenti sono costituite da 24,9 milioni di euro per il personale, che - ha reso noto l' AdSP - sarà ancora interessato da un significativo programma di assunzioni, da 21,4 milioni di euro di spese per acquisti e consumi nel cui ambito rientrano le categorie soggette ai tetti di spesa fissati dalle leggi nazionali, nonché 15 milioni di euro per contenziosi connessi in maniera rilevante alle cosiddette "cause amianto" riconducibili a situazioni lavorative molto risalenti nel tempo. Il Comitato di gestione dell' AdSP ha approvato anche il programma triennale delle opere ordinarie 2021-2023 nonché il programma straordinario 2019-2021 di cui alla legge 130/2018 (il cosiddetto Decreto Genova). Quest' ultimo prevede ad oggi investimenti per 2,07 miliardi di euro destinati tra l' altro alla realizzazione della Nuova Diga Foranea del **Porto** di Genova (Fase A) per 700 milioni di euro e al progetto afferente la "razionalizzazione dell' accessibilità dell' area portuale industriale di Genova Sestri Ponente" per 480 milioni di euro di cui al comma 72 della legge 160/2019. Sono inoltre previsti 157 milioni di euro per realizzazione della Fase 1 dell' intervento di Nuova Calata Sestri Ponente, 29 milioni di euro per i progetti di elettrificazione delle banchine "Cold Ironing" di Genova e **Savona**, 170 milioni di interventi stradali, 176 milioni di euro di interventi afferenti terminal e banchine, 126 milioni di interventi ferroviari, 152 milioni di interventi di integrazione città-**porto** e 26 milioni di euro di interventi per il collegamento intermodale dell' aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova. L' AdSP ha evidenziato l' ingente l' ammontare di risorse messo in campo: 606 milioni di euro nei bilanci AdSP, 669 milioni messi a disposizione da altri soggetti coinvolti e 795 milioni di euro con risorse in corso di reperimento. Anche il programma triennale ordinario delle opere 2021-2023 prevede investimenti che per il 2021 ammontano a 89 milioni di euro (66 milioni per lo scalo di **Savona** e 13 milioni per lo scalo di Genova) e per il 2022 30,1 milioni di euro. Le spese in conto capitale prevedono inoltre servizi di supporto tecnico (14 milioni di euro), spese per l' acquisizione delle aree per la realizzazione del terminal ferroviario annesso al **porto** di **Savona Vado** (cinque milioni di euro), e 10 milioni di euro di rimborso rate in conto capitale. Infine il Comitato di gestione, a conclusione di trattative che hanno portato i terminalisti ad accettare di impegnare 882mila euro per coprire il disavanzo della CULMV, ha approvato



Informare

Genova, Voltri

l'aggiornamento del piano di risanamento della Compagnia Unica, rispetto al quale - ha specificato l'ente portuale - per la prima volta nella storia del porto di Genova l'Autorità di Sistema Portuale interviene con l'erogazione di risorse per ristabilire l'equilibrio economico patrimoniale della compagnia condizionate all'attuazione delle principali misure del piano che riguardano l'efficientamento delle spese, la revisione dei contratti per la produttività e la tariffa con i singoli terminal, la formazione e la corretta allocazione dell'organico tra le attività esistenti e future. «Va dato merito alla compagnia - ha affermato il presidente dell'AdSP, Paolo Emilio Signorini - di avere elaborato il piano, ai terminalisti di avere contribuito finanziariamente e nella definizione di alcune importanti misure, alle istituzioni, Regione Liguria in testa, di avere creduto nel piano e sostenuto l'intervento dell'Autorità di Sistema. Ora ci aspetta la sfida più difficile: completare l'attuazione del piano nel 2021».

Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Genova e Savona, 2 miliardi di investimenti al 2023

Nuova diga foranea, area industriale e nuova calata a Sestri Ponente, elettrificazione delle banchine, indennizzi ai portuali. Tra "decreto Genova" ed emergenza Covid, il sistema portuale ligure non ha mai programmato così tanto, o quasi

Un programma di investimenti straordinario da 2 miliardi di euro, con un enorme carico di lavoro, senza dimenticare ristoro alle compagnie portuali. La congiunzione dei fondi per la ricostruzione del ponte sul Polcevera e l'emergenza Covid spingono i porti di **Genova** e Savona ad una programmazione triennale mai vista prima in un **porto** italiano, anche se in parte non è così dissimile da quella redatta dal **porto** di **Genova** nel 2015. Il Comitato di gestione dell' Autorità di sistema portuale della Liguria Occidentale ha approvato il bilancio di previsione 2021 e il programma triennale delle opere 2021-2023, nonché il programma straordinario 2019-2021. Gli investimenti complessivi per i prossimi anni sono pari a 2,070 miliardi di euro, risorse incluse o previste dal "decreto **Genova**" (legge 130/2018), di cui attualmente 795 milioni sono da recuperare, 606 milioni sono stati messi in bilancio e i restanti 669 milioni sono messi a disposizione da altri soggetti, tra cui privati. Le opere Le due opere che spiccano sono la realizzazione della prima fase della nuova diga foranea del **porto** di **Genova**, a cui spettano 700 milioni di euro, e la riqualificazione dell' area industriale di **Genova** Sestri Ponente, a cui vanno 480 milioni di euro. Continuando, 157 milioni andranno alla realizzazione della fase 1 per la nuova Calata Sestri Ponente; 29 milioni ai progetti di elettrificazione delle banchine, sia per **Genova** che per Savona; 170 milioni di interventi stradali; 176 milioni di ristrutturazione per terminal e banchine; 126 milioni di interventi ferroviari; 152 milioni per riqualificare le connessione tra area urbana e portuale; infine, 26 milioni per il collegamento intermodale dell' aeroporto Cristoforo Colombo con la città di **Genova**. Il Comitato di gestione ha inoltre approvato il piano di risanamento della Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie Paride Batini «di **Genova**, definito dall' Adsp di grande rilevanza strategica per il futuro del lavoro portuale». Complessivamente, per le compagnie portuali di **Genova** e Savona sono previsti 1,8 milioni di euro. Per il presidente dell' Adsp, Paolo Emilio Signorini, «va dato merito alla Compagnia di avere elaborato il Piano; ai terminalisti di avere contribuito finanziariamente e nella definizione di alcune importanti misure; alle istituzioni, Regione Liguria in testa, di avere creduto nel piano e sostenuto l' intervento dell' Autorità di Sistema." Ha dichiarato il Presidente Signorini a margine della riunione "Ora ci aspetta la sfida più difficile: completare l' attuazione del Piano nel 2021». Il bilancio Per quanto riguarda il bilancio di previsione 2021, le entrate sono pari a 409 milioni e le uscite a 468 milioni, con un saldo di 57 milioni coperto attraverso il ricorso all' avanzo di amministrazione accumulato nei precedenti esercizi. Continua a leggere sul sito dell' Autorità di sistema portuale di **Genova** e Savona.



Porti Genova e Savona, approvato il bilancio. Via alle grandi opere

GENOVA - Approvati il Bilancio di Previsione 2021 della Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale e il Piano di risanamento della Compagnia Unica

Nel corso della riunione del Comitato di Gestione, slittato diverse volte nella scorsa settimana per le difficoltà di trovare un accordo sulla Culmv, sono stati

approvati il Bilancio di Previsione 2021 dell' AdSP, il Programma Triennale delle Opere Ordinario 2021-2023 nonché il Programma Straordinario 2019-

2021 di cui alla Legge 130/2018. Via Libera anche al Piano di risanamento della Compagnia unica. Nel dettaglio il Bilancio di Previsione 2021 presenta

entrate per 409 milioni di euro e uscite per 468 milioni di euro con un saldo di 57 milioni di euro coperto attraverso il ricorso all' avanzo di amministrazione

accumulato nei precedenti esercizi. L' ingente mole di investimenti che caratterizza il Bilancio di Previsione 2021 trova quindi parte del suo

finanziamento proprio nell' avanzo di amministrazione che dal 2020 al 2021 passa da 104 milioni di euro ad a 45 milioni di euro. Le entrate correnti (95

milioni di euro) poggiano su due pilastri fondamentali rappresentati dalle tasse e dagli introiti per canoni demaniali. Per quanto riguarda le tasse portuali si

prevede un' entrata di 51 milioni di euro, dato che sconta una previsione di ripresa dei traffici rispetto al 2020 in coerenza con le proiezioni macroeconomiche in termini di prodotto interno lordo, mentre per le concessioni demaniali

si prevedono entrate pari 39 milioni di euro in aumento rispetto all' assestato 2020. Le Entrate in conto capitale ammontano a circa 300 milioni di euro riconducibili per circa il 50% a contributi statali e per il restante 50% a mutui

stipulati da AdSP e finanziati con risorse proprie dell' Ente. Le Spese correnti prevedono un importo di 78 ml di euro le cui principali componenti sono costituite da 24,9 milioni di euro per il personale, che sarà ancora interessato da un

significativo programma di assunzioni, da 21,4 milioni di euro di spese per acquisti e consumi, nel cui ambito rientrano le categorie soggette ai tetti di spesa fissati dalle Leggi nazionali, nonché 15 milioni di euro per contenziosi connessi

in maniera rilevante alle cosiddette "cause amianto" riconducibili a situazioni lavorative molto risalenti nel tempo. Il bilancio "capitale" del triennio 2021-2023 vedrà l' ente impegnato a condurre il rilevante piano degli investimenti ordinario e straordinario. Il Programma Straordinario di cui alla Legge 130/2018 (c.d. "Decreto Genova") prevede ad

oggi investimenti per 2,070 miliardi di euro con un enorme carico di lavoro e di impegno che sarà assunto dall' Autorità di Sistema Portuale. Tra gli investimenti previsti nel programma straordinario figurano la Nuova Diga Foranea del Porto di Genova (Fase A) per 700 milioni di euro e il progetto afferente la "razionalizzazione dell' accessibilità dell' area portuale industriale di Genova Sestri Ponente" per 480 ml di euro di cui al comma 72 della legge 160/2019. Sono inoltre previsti 157 milioni di euro per realizzazione della FASE 1 dell' intervento di Nuova Calata Sestri Ponente, 29 milioni di euro per i progetti di elettrificazione delle banchine "Cold Ironing" di Genova e Savona, 170 ml di euro di interventi stradali, 176 ml di euro di interventi afferenti Terminal e Banchine, 126 ml di euro di interventi ferroviari, 152 milioni di euro di interventi di integrazione città - porto e 26 milioni di euro di interventi per il collegamento intermodale dell' aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova. L' ingente l' ammontare di risorse messo in campo : 606 ml di euro nei bilanci AdSP, 669 milioni di euro messi a disposizione da altri soggetti coinvolti e 795 ml di euro con risorse in corso di reperimento. Anche il Programma Triennale Ordinario delle Opere 2021-2023 prevede investimenti 2021 per 89 milioni di euro (66 milioni per lo scalo di Savona e 13 milioni per lo scalo di Genova) e 30,1 milioni di euro per il 2022. Le spese in conto capitale prevedono inoltre servizi di supporto tecnico (14 milioni di euro), spese

Porti Genova e Savona, approvato il bilancio. Via alle grandi opere

martedì 08 dicembre 2020

GENOVA - Approvati il Bilancio di Previsione 2021 della Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale e il Piano di risanamento della Compagnia Unica

Nel corso della riunione del Comitato di Gestione, slittato diverse volte nella scorsa settimana per le difficoltà di trovare un accordo sulla Culmv, sono stati approvati il Bilancio di Previsione 2021 dell' AdSP, il Programma Triennale delle Opere Ordinario 2021-2023 nonché il Programma Straordinario 2019-2021 di cui alla Legge 130/2018. Via Libera anche al Piano di risanamento della Compagnia unica. Nel dettaglio il Bilancio di Previsione 2021 presenta entrate per 409 milioni di euro e uscite per 468 milioni di euro con un saldo di 57 milioni di euro coperto attraverso il ricorso all' avanzo di amministrazione accumulato nei precedenti esercizi.

L'ingente mole di investimenti che caratterizza il Bilancio di Previsione 2021 trova quindi parte del suo finanziamento proprio nell' avanzo di amministrazione che dal 2020 al 2021 passa da 104 milioni di euro ad a 45 milioni di euro.

Le entrate correnti (95 milioni di euro) poggiano su due pilastri fondamentali rappresentati dalle tasse e dagli introiti per canoni demaniali. Per quanto riguarda le tasse portuali si prevede un' entrata di 51 milioni di euro, dato che sconta una previsione di ripresa dei traffici rispetto al 2020 in coerenza con le proiezioni macroeconomiche in termini di prodotto interno lordo, mentre per le concessioni demaniali si prevedono entrate pari 39 milioni di euro in aumento rispetto all' assestato 2020.

Le Entrate in conto capitale ammontano a circa 300 milioni di euro riconducibili per circa il 50% a contributi statali e per il restante 50% a mutui stipulati da AdSP e finanziati con risorse proprie dell' Ente.

Le Spese correnti prevedono un importo di 78 ml di euro le cui principali componenti sono costituite da 24,9 milioni di euro per il personale, che sarà ancora interessato da un significativo programma di assunzioni, da 21,4 milioni di euro di spese per acquisti e consumi, nel cui ambito rientrano le categorie soggette ai tetti di spesa fissati dalle Leggi nazionali, nonché 15 milioni di euro per contenziosi connessi in maniera rilevante alle cosiddette "cause amianto" riconducibili a situazioni lavorative molto risalenti nel tempo.

Il bilancio "capitale" del triennio 2021-2023 vedrà l'ente impegnato a condurre il rilevante piano degli investimenti ordinario e straordinario.

Il Programma Straordinario di cui alla Legge 130/2018 (c.d. "Decreto Genova") prevede ad oggi investimenti per 2,070 miliardi di euro con un enorme carico di lavoro e di impegno che sarà assunto dall' Autorità di Sistema Portuale.

Tra gli investimenti previsti nel programma straordinario figurano la Nuova Diga Foranea del Porto di Genova (Fase A) per 700 milioni di euro e il progetto afferente la "razionalizzazione dell' accessibilità dell' area portuale industriale di Genova Sestri Ponente" per 480 ml di euro di cui al comma 72 della legge 160/2019. Sono inoltre previsti 157 milioni di euro per realizzazione della FASE 1 dell' intervento di Nuova Calata Sestri Ponente, 29 milioni di euro per i progetti di elettrificazione delle banchine "Cold Ironing" di Genova e Savona, 170 ml di euro di interventi stradali, 176 ml di euro di interventi afferenti Terminal e Banchine, 126 ml di euro di interventi ferroviari, 152 milioni di euro di interventi di integrazione città - porto e 26 milioni di euro di interventi per il collegamento intermodale dell' aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova.



PrimoCanale.it

Genova, Voltri

aree per la realizzazione del Terminal Ferroviario annesso al porto di Savona Vado (5 milioni di euro), e 10 milioni di euro di rimborso rate in conto capitale. Il comitato di gestione ha adottato, inoltre, una delibera di grande rilevanza strategica per il futuro del lavoro portuale approvando l'aggiornamento del Piano di risanamento della Compagnia Unica che affronta tutti i temi più importanti per garantire occupazione, innovazione e stabilità finanziaria alla CULMV. Per la prima volta nella storia del Porto di Genova, l'Autorità di Sistema Portuale eroga risorse per ristabilire l'equilibrio economico patrimoniale della Compagnia condizionate all'attuazione delle principali misure del Piano che riguardano: l'efficientamento delle spese, la revisione dei contratti per la produttività e la tariffa con i singoli terminal, la formazione e la corretta allocazione dell'organico tra le attività esistenti e future. "Va dato merito alla Compagnia di avere elaborato il Piano; ai terminalisti di avere contribuito finanziariamente e nella definizione di alcune importanti misure; alle istituzioni, Regione Liguria in testa, di avere creduto nel piano e sostenuto l'intervento dell'Autorità di Sistema." Ha dichiarato il Presidente Signorini a margine della riunione "Ora ci aspetta la sfida più difficile: completare l'attuazione del Piano nel 2021." Approfondimenti Stazioni ferroviarie di Cornigliano e Aeroporto-Erzelli, i cantieri aprono nel 2021 Commenti.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Miliardi di euro per le opere nel porto di Genova che però fatica a spenderli

Oltre al salvataggio della Culmv - Paride Batini, il comitato di gestione dell'AdS del Mar Ligure Occidentale riunitosi lunedì 7 dicembre ha anche approvato il Bilancio di Previsione 2021 della port authority, il Programma Triennale delle Opere Ordinario 2021-2023 e il Programma Straordinario 2019-2021 di cui alla Legge 130/2018 (la cosiddetta 'Legge **Genova**' per il dopo Morandi). Le risorse economiche messe a disposizione da quest'ultima norma sono molte ma rimangono appena dodici mesi di tempo per sfruttarle perché il termine per completare gli investimenti è la fine del prossimo anno. Anche se non va dimenticato che la realizzazione della nuova diga foranea e gli interventi di ultimo miglio ferroviario rientrano anche nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Una nota dell'AdSP genovese spiega che nel dettaglio 'il Bilancio di Previsione 2021 presenta entrate per 409 milioni di euro e uscite per 468 milioni di euro con un saldo di 57 milioni di euro coperto attraverso il ricorso all'avanzo di amministrazione accumulato nei precedenti esercizi. L'ingente mole di investimenti che caratterizza il Bilancio di Previsione 2021 trova quindi parte del suo finanziamento proprio nell'avanzo di amministrazione che dal 2020 al 2021 passa da 104 milioni di euro a 45 milioni di euro. Le entrate correnti (95 milioni di euro) poggiano su due pilastri fondamentali rappresentati dalle tasse e dagli introiti per canoni demaniali. Per quanto riguarda le tasse portuali si prevede un'entrata di 51 milioni di euro, dato che sconta una previsione di ripresa dei traffici rispetto al 2020 in coerenza con le proiezioni macroeconomiche in termini di prodotto interno lordo, mentre per le concessioni demaniali si prevedono entrate pari 39 milioni di euro in aumento rispetto all'assestato 2020'. Le Entrate in conto capitale ammontano a circa 300 milioni di euro riconducibili per circa il 50% a contributi statali e per il restante 50% a mutui stipulati da AdSP e finanziati con risorse proprie dell'Ente. Le Spese correnti prevedono un importo di 78 milioni di euro le cui principali componenti sono costituite da 24,9 milioni di euro per il personale, che sarà ancora interessato da un significativo programma di assunzioni, da 21,4 milioni di euro di spese per acquisti e consumi, nel cui ambito rientrano le categorie soggette ai tetti di spesa fissati dalle Leggi nazionali, nonché 15 milioni di euro per contenziosi connessi in maniera rilevante alle cosiddette 'cause amianto' riconducibili a situazioni lavorative molto risalenti nel tempo. Il bilancio 'capitale' del triennio 2021-2023 vedrà l'ente impegnato a condurre il rilevante piano degli investimenti ordinario e straordinario. 'Il Programma Straordinario di cui alla Legge 130/2018 (c.d. 'Decreto **Genova**') prevede ad oggi investimenti per 2,070 miliardi di euro con un enorme carico di lavoro e di impegno che sarà assunto dall'Autorità di Sistema Portuale. Tra gli investimenti previsti nel programma straordinario figurano la Nuova Diga Foranea del **Porto** di **Genova** (Fase A) per 700 milioni di euro e il progetto afferente la 'razionalizzazione dell'accessibilità dell'area portuale industriale di **Genova** Sestri Ponente' per 480 milioni di euro di cui al comma 72 della legge 160/2019. Sono inoltre previsti 157 milioni di euro per realizzazione della Fase 1 dell'intervento di Nuova Calata Sestri Ponente, 29 milioni di euro per i progetti di elettrificazione delle banchine 'Cold ironing' di **Genova** e Savona, 170 milioni di euro di interventi stradali, 176 milioni di euro di interventi afferenti terminal e banchine, 126 milioni di euro di interventi ferroviari, 152 milioni di euro di interventi di integrazione città - **porto** e 26 milioni di euro di interventi per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la città di **Genova**. Ingente l'ammontare di risorse messo in campo: 606 milioni di euro nei bilanci AdSP, 669 milioni di euro messi a disposizione da altri soggetti coinvolti e 795 milioni di euro con risorse in corso di reperimento.



Oltre al salvataggio della Culmv - Paride Batini, il comitato di gestione dell'AdS del Mar Ligure Occidentale riunitosi lunedì 7 dicembre ha anche approvato il Bilancio di Previsione 2021 della port authority, il Programma Triennale delle Opere Ordinario 2021-2023 e il Programma Straordinario 2019-2021 di cui alla Legge 130/2018 (la cosiddetta 'Legge **Genova**' per il dopo Morandi). Le risorse economiche messe a disposizione da quest'ultima norma sono molte ma rimangono appena dodici mesi di tempo per sfruttarle perché il termine per completare gli investimenti è la fine del prossimo anno. Anche se non va dimenticato che la realizzazione della nuova diga foranea e gli interventi di ultimo miglio ferroviario rientrano anche nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Una nota dell'AdSP genovese spiega che nel dettaglio 'il Bilancio di Previsione 2021 presenta entrate per 409 milioni di euro e uscite per 468 milioni di euro con un saldo di 57 milioni di euro coperto attraverso il ricorso all'avanzo di amministrazione accumulato nei precedenti esercizi. L'ingente mole di investimenti che caratterizza il Bilancio di Previsione 2021 trova quindi parte del suo finanziamento proprio nell'avanzo di amministrazione che dal 2020 al 2021 passa da 104 milioni di euro a 45 milioni di euro. Le entrate correnti (95 milioni di euro) poggiano su due pilastri fondamentali rappresentati dalle tasse e dagli introiti per canoni demaniali. Per quanto riguarda le tasse portuali si prevede un'entrata di 51 milioni di euro, dato che sconta una previsione di ripresa dei traffici rispetto al 2020 in coerenza con le proiezioni macroeconomiche in termini di prodotto interno lordo, mentre per le concessioni demaniali si prevedono entrate pari 39 milioni di euro in aumento rispetto all'assestato 2020'. Le Entrate in conto capitale ammontano a circa 300 milioni di euro riconducibili per circa il 50% a contributi statali e per il restante 50% a mutui stipulati da AdSP e finanziati con risorse proprie dell'Ente. Le Spese correnti prevedono un importo di 78 milioni di euro le cui principali componenti sono costituite da 24,9 milioni di euro per il personale, che sarà ancora interessato da un significativo programma di assunzioni, da 21,4 milioni di euro di spese per acquisti e consumi, nel cui ambito rientrano le categorie soggette ai tetti di spesa fissati dalle Leggi nazionali, nonché 15 milioni di euro per contenziosi connessi in maniera rilevante alle cosiddette 'cause amianto' riconducibili a situazioni lavorative molto risalenti nel tempo. Il bilancio 'capitale' del triennio 2021-2023 vedrà l'ente impegnato a condurre il rilevante piano degli investimenti ordinario e straordinario. 'Il Programma Straordinario di cui alla Legge 130/2018 (c.d. 'Decreto **Genova**') prevede ad oggi investimenti per 2,070 miliardi di euro con un enorme carico di lavoro e di impegno che sarà assunto dall'Autorità di Sistema Portuale. Tra gli investimenti previsti nel programma straordinario figurano la Nuova Diga Foranea del **Porto** di **Genova** (Fase A) per 700 milioni di euro e il progetto afferente la 'razionalizzazione dell'accessibilità dell'area portuale industriale di **Genova** Sestri Ponente' per 480 milioni di euro di cui al comma 72 della legge 160/2019. Sono inoltre previsti 157 milioni di euro per realizzazione della Fase 1 dell'intervento di Nuova Calata Sestri Ponente, 29 milioni di euro per i progetti di elettrificazione delle banchine 'Cold ironing' di **Genova** e Savona, 170 milioni di euro di interventi stradali, 176 milioni di euro di interventi afferenti terminal e banchine, 126 milioni di euro di interventi ferroviari, 152 milioni di euro di interventi di integrazione città - **porto** e 26 milioni di euro di interventi per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la città di **Genova**. Ingente l'ammontare di risorse messo in campo: 606 milioni di euro nei bilanci AdSP, 669 milioni di euro messi a disposizione da altri soggetti coinvolti e 795 milioni di euro con risorse in corso di reperimento.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Anche il Programma Triennale Ordinario delle Opere 2021-2023 prevede investimenti 2021 per 89 milioni di euro (66 milioni per lo scalo di Savona e 13 milioni per lo scalo di Genova) e 30,1 milioni di euro per il 2022. Le spese in conto capitale prevedono inoltre servizi di supporto tecnico (14 milioni di euro), spese per l'Acquisizione delle aree per la realizzazione del Terminal Ferroviario annesso al porto di Savona Vado (5 milioni di euro), e 10 milioni di euro di rimborso rate in conto capitale.

LSCT conferma piani e programmi

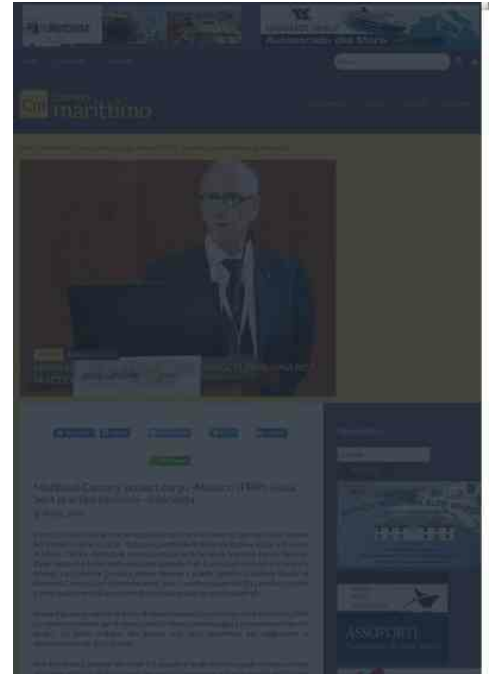
LA SPEZIA Il Consiglio di Amministrazione di LSCT La Spezia Container Terminal S.p.A., a nome dei suoi azionisti, il Gruppo Contship Italia e Marininvest, in una sua nota ufficiale ha espresso profonda preoccupazione per le recenti dichiarazioni attribuite al commissario straordinario dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Ligure Orientale**. Analoghe preoccupazioni erano già state espresse da una nota riportata su queste pagine delle associazioni degli operatori spezzini, che avevano parlato di possibili variazioni sia degli assets che dei programmi. Il Consiglio dice il comunicato ufficiale di LSCT desidera sottolineare quanto segue: Entrambi gli azionisti sono uniti e condividono il loro impegno nella joint venture che ha trasformato, in questi anni, il terminal LSCT in uno dei gateway più efficienti e moderni del Sud Europa. Questa partnership continua ad essere salda e stabile. Il Consiglio di Amministrazione conferma anche che il piano di sviluppo per LSCT, annunciato il 29 ottobre 2020 tramite un comunicato stampa del gruppo Contship Italia, prosegue e sarà realizzato da LSCT, riflettendo gli obiettivi ambiziosi definiti per i prossimi quattro anni. Il Consiglio di Amministrazione vuole esprimere la sua gratitudine a tutti gli stimati clienti di LSCT e al supporto trasversale ricevuto dalla comunità imprenditoriale locale, dai fornitori e dai partner commerciali. Il Consiglio riconosce che il 2020 è stato un anno straordinario ed estremamente impegnativo. Un ringraziamento particolare va a tutti i dipendenti di LSCT, che hanno lavorato duramente per mantenere alte le prestazioni e la qualità del servizio, durante tutti questi mesi. Il Consiglio si augura infine che queste voci anonime e infondate, relative ad un ipotetico cambiamento della struttura azionaria di LSCT, cessino definitivamente. Il terminal di La Spezia, così come molti altri terminal, si prepara ad affrontare molte sfide, nel 2021 e negli anni successivi. Siamo oggi a testimoniare una cooperazione tra gli azionisti volta a ottenere un chiaro obiettivo: crescere e continuare a raccogliere nuovi successi.



Marina di Carrara, project cargo -Masucci (FHP): "Una best practice toscana" -Intervista

08 Dec, 2020 Il porto di Marina di Carrara raddoppia la propria attività come hub **portuale** della Toscana per il project e general cargo - Siglato un protocollo di intesa tra Regione Toscana, Comune di Massa Carrara, **Autorità di sistema portuale del Mar ligure orientale**, Nuovo Pignone-Baker Hughes e il terminalista-operatore **portuale** FHP. Il protocollo mira ad accrescere la sinergia tra il porto di Carrara e Nuovo Pignone, il grande cantiere industriale situato ad Avenza di Carrara in prossimità del porto, dove la multinazionale dal 2011 produce turbine e compressori per l' oil&gas e assembla moduli per la generazione di energia . Nuovo Pignone in seguito all' arrivo di nuove commesse ha concluso con il terminalista FHP un secondo contratto per lo sbarco delle forniture, l' assemblaggio e la movimentazione dei moduli, ed infine l' imbarco del modulo una volta assemblato per raggiungere la destinazione finale, gli Stati Uniti. FHP è la holding **portuale** del fondo F2i, maggiore fondo infrastrutturale italiano con una dotazione di circa 5 miliardi di euro, che opera in concessione sull' area **portuale** del Piazzale Città di Massa, nel Porto di Marina di Carrara. Subentrato nel giugno 2019 al Gruppo PDC -

Porto di Carrara Spa, nella gestione dei terminal nei porti di Marina di Carrara, Marghera e Chioggia. Le due società collaborano già da qualche tempo e già sono state portate a termine spedizioni di sedici moduli per un valore di alcuni miliardi di dollari. La multinazionale in queste ore ha annunciato un investimento da 30 milioni di euro, nello stabilimento di Avenza dove gli attuali 240 mila metri quadrati, saranno ampliati e potenziati, a supporto anche di una crescita delle attività- «L' ampliamento servirà a installare nuovi impianti» -ha spiegato l' azienda - «che consentiranno di effettuare, per la prima volta nell' industria dell' oil & gas, una prova di funzionamento a carico di un turbocompressore di alta potenza in una struttura modularizzata». Non a caso il recente documento di pianificazione strategica portato a termine dall' AdSP , individua nel porto di Marina di Carrara lo sviluppo del settore project e general cargo, una specializzazione nella quale opera sul fronte della movimentazione e della logistica, da agosto 2019, l' Holding **Portuale** (FHP) del fondo F2i. « Nel mese di settembre sono partiti dal porto di Marina di Carrara e diretti negli Stati Uniti, i primi 2 moduli industriali, si è trattato del primo viaggio che fa parte del contratto tra FHP e Nuovo Pignone e che prevede l' assemblamento e la spedizione in tutto di 18 moduli, ovvero 9 viaggi via nave da Carrara fino agli Stati Uniti » - Lo spiega Umberto Masucci, presidente di FHP, sentito da Corriere marittimo in merito alla questione. Ma le novità non si sono fermate qui perchè con l' incremento del lavoro al grande cantiere industriale di Carrara, anche per il vicino porto le commesse sono raddoppiate: « Un progetto importante a cui stavamo lavorando da tempo » - continua il presidente della società terminalista - «per consentire il raddoppio del lavoro sul porto di Marina di Carrara del project cargo proveniente dal Nuovo Pignone ». Il porto toscano, anche grazie all' arrivo del terminalista FHP, ha assunto sempre più un ruolo di hub **portuale** a servizio della filiera del project cargo, per l' assemblaggio e movimentazione dei giganteschi moduli a favore di Nuovo Pignone (General Electric). Una filiera capace di tradursi termini di innovazione tecnologica, crescita occupazionale, promozione dell' export. Masucci, ci spiega in cosa consiste il ciclo dei lavori che attualmente svolgete a Carrara per Nuovo Pignone? « Ci occupiamo del ciclo completo che inizia nel porto di Monfalcone, dove vengono caricati gli scheletri dei moduli, da qui trasportati via mare fino a Carrara dove gli sbarchiamo nel nostro terminal. Mammoet » - l' operatore olandese Mammoet specializzato nel settore heavy lift e project cargo - «si occupa del trasporto all' area retroportuale di FHP: 900 metri





Corriere Marittimo

Marina di Carrara

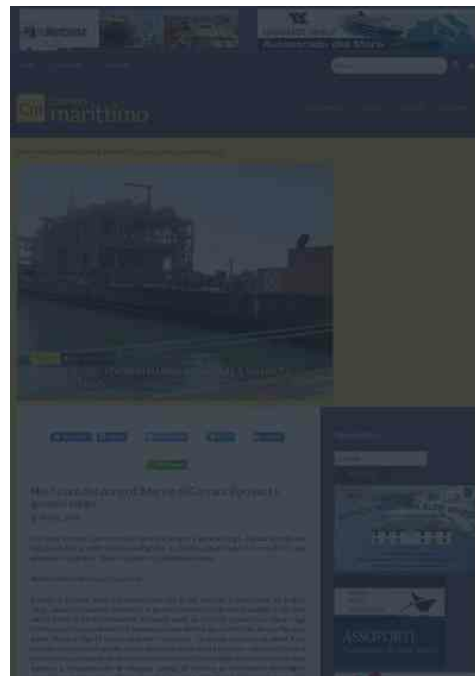
i moduli e per un lavoro di 4-5 mesi, dopo di che nuovamente l'operatore dei trasporti Mammoet - si occupa del sollevamento dei moduli e di trasportarli nuovamente in porto, qui gli imbarchiamo, facciamo le saldature e poi gli trasportiamo fino negli Stati Uniti. Un lavoro di grande prestigio per la Toscana e per l'industria italiana » Che dimensioni hanno i moduli ? « Sono giganteschi, misurano 42 metri di lunghezza, 24 metri di larghezza e 22 di altezza. Quando li abbiamo trasportati nella nostra area retroportuale, il trasporto è stato fatto di notte, togliendo tutti i cartelli stradali che sono stati risaldati a conclusione del lavoro » Il raddoppio del lavoro su Carrara in cosa consiste? « Quando Nuovo Pignone ci ha detto che c'era la possibilità di raddoppiare il lavoro, rispetto a questo attuale, non pensava di poterlo fare nel porto di Carrara perché l'area si sarebbe sovrapposta a quello che già facciamo per il primo progetto ». L'alternativa sarebbe stata che l'azienda si sarebbe rivolta ad altri porti, possibilmente anche all'estero. « Con l'AdSP ci siamo inventati, abbiamo trovato gli strumenti giuridici, c'è stato anche il supporto della Regione e del Comune. Oggi abbiamo firmato il protocollo per consentire questa operatività che non impatta sulla strada, in Toscana. Abbiamo destinato 35 mila metri quadrati, dell'area portuale che abbiamo in concessione, alle platee che sono le basi sulle quali vengono appoggiati gli scheletri per l'assemblaggio del modulo ». Il ciclo come si svolge? « Lo scheletro arriva via nave da Monfalcone viene sbarcato a Carrara, viene messo sulle platee, qui viene assemblato dai lavoratori di FHP, pertanto porta lavoro in Toscana. Il lavoro ultimato lo imbarchiamo e saldiamo sulla nave, che parte diretta negli Stati Uniti». « Senza dubbio è una best practice governata in Toscana ma che parte dal Friuli Venezia Giulia, altre componenti partono dal Nuovo Pignone di Vibo Valentia, e arriva in Louisiana ». Lucia Nappi.

Corriere Marittimo

Marina di Carrara

Nel futuro del porto di Marina di Carrara il project e general cargo

08 Dec, 2020 Marina di Carrara, il porto crescerà grazie al project e general cargo - Siglato accordo per sviluppare di un progetto del Nuovo Pignone - La multinazionale favorirà la crescita di nuovi servizi per la logistica. Gioco di squadra tra pubblico e privato. Walter Fortini e Barbara Cremoncini 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 siglata 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 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





Corriere Marittimo

Marina di Carrara

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 Electrics 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 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. 'Dedicheremo - dice - 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 **Autorità portuale** 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 dell'**Autorità portuale** 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. 'Il protocollo - aggiunge Stangarone - 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 siglata 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.

Una casa RLSS nel porto di Livorno

LIVORNO I Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza di Sito (RLSS) hanno adesso un locale dove poter svolgere adeguatamente le riunioni di coordinamento. Con un provvedimento firmato dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, è stato infatti messo a disposizione degli RLSS un ufficio di 130 metri quadrati nell'ex magazzino Tabacchi, presso il Varco Valessini. Le chiavi della sede, inaugurata un anno fa alla presenza delle istituzioni, sono ora state consegnate ai RLSS, che potranno così svolgere le attività nel pieno dei propri poteri. «Con oggi viene finalmente portato a compimento, in ogni sua parte, il protocollo di intesa firmato a novembre nel 2015 dalle Istituzioni competenti e avente ad oggetto la pianificazione degli interventi sulla sicurezza del lavoro nei porti di Carrara, **Livorno** e Piombino» ha dichiarato il delegato RLS Marco Giusti. «Ora, la nostra priorità è quella di avere un distacco temporaneo parziale, in modo da poter essere sempre operativi e vigilare in maniera costante in **porto**». Nel provvedimento è inoltre prevista l'assegnazione in comodato d'uso gratuito agli RLSS di un'auto dell'Autorità di Sistema Portuale, necessaria per compiere gli inevitabili spostamenti in ambito portuale. I rappresentanti della sicurezza avranno anche telefoni cellulari muniti di scheda telefonica e le polizze assicurative per la copertura di eventuali infortuni che dovessero accadere nello svolgimento delle loro funzioni. «Abbiamo voluto dare il nostro contributo per consentire agli RLSS di svolgere adeguatamente le proprie funzioni» ha dichiarato Corsini. «Dobbiamo lavorare tutti assieme, istituzioni ed operatori, per garantire standard sempre più elevati di sicurezza del lavoro in **porto**».



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

protezione civile IL FINALE

Ecoballe, operazione conclusa «Nel Golfo non ce ne sono altre»

Ma ne mancano 24, cioè 30 tonnellate di plastica, dopo l' esame di 295 chilometri quadrati di fondali i blocchi di plastica alla discarica Rimateria

PIOMBINO Il Comitato di indirizzo, convocato dal Capo del dipartimento della protezione civile, Angelo Borrelli, coordinatore degli interventi nel Golfo di Follonica, ha messo ufficialmente fine all' operazione di recupero delle ecoballe disperse in mare dalla motonave Ivy nel 2015. Sei mesi è durata l' operazione, che ha convogliato a Piombino un gran numero di uomini e mezzi della Marina e dell' Ispra, che alla fine ha riportato a galla 15 ecoballe dai fondali, che insieme alle 17 spiaggiate o recuperate da pescatori nel corso degli anni. Di 24 non è stata trovata traccia. Il Comitato di indirizzo, dice una nota della Protezione civile, «ha preso atto delle attività effettuate e a fronte della mappatura di un' area di 295 chilometri quadrati dei fondali, in cui non sono stati rilevate ulteriori ecoballe, che quindi ragionevolmente ne esclude la presenza nelle acque del Golfo di Follonica», ha quindi deciso «di chiudere la gestione della fase emergenziale». Dopo la dichiarazione dello stato di emergenza deliberata lo scorso 22 luglio dal Consiglio dei ministri, nell' operazione sono stati impegnati strutture del Servizio nazionale della protezione civile e poi, sul campo, ministero della Difesa - Marina Militare,

Autorità portuale, Regione, Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (Ispra), Comune di Piombino, Comune di Follonica, Asl Nord Ovest, Arpat. Ma non è finita qui, perché nella gestione dell' intero intervento Borrelli si è avvalso «del supporto costante del Comitato di indirizzo, con compiti di convalida delle attività e degli interventi necessari». Nel Comitato spicca la figura dall' ammiraglio ispettore Aurelio Caligiore, molto impegnato e presente durante tutta l' operazione, ma ci sono oltre agli enti sopracitati, anche rappresentanti della Presidenza del Consiglio dei ministri, del ministero dell' Ambiente e del ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Sul campo poi reparti di grande specializzazione della Marina, assetti navali del Comando delle forze di contromisure e mine (Maricodrag) e del Comando subacquei e incursori (Comsubin) sotto il controllo operativo del Comando in capo della Squadra Navale (Cincnav), oltre ai palombari del Gruppo operativo subacquei (Gos). Tutto ciò per dire dell' enorme impegno che c' è voluto per mettere in piedi la campagna di recupero delle ecoballe, divisa in tre fasi di ricerca, l' ultima delle quali ha visto anche un' imponente mappatura dei fondali e si è conclusa nei giorni scorsi: «Alla fine delle attività - spiegano dalla Protezione civile - dai 7 chilometri quadrati delle investigazioni, è stata esaminata una superficie marina di 295 chilometri quadrati e recuperate circa 19 tonnellate di rifiuti», già avviate allo smaltimento nella discarica Rimateria. --



Progetti e cantieri per 200 milioni Ecco il porto che fa gola a troppi

Nuove banchine e lo spostamento dei traghetti. Il maxi investimento dopo il rogo all' ex Tubimar

LE INFRASTRUTTURE **ANCONA** Il futuro del **porto** vale almeno 200 milioni. Lavori a un passo dall' avvio, progetti in itinere e altri in fase di valutazione. Un portfolio legato allo sviluppo per unire trasformazione e lavoro. Una partita da 200 milioni di investimenti, pubblici e privati. Cn un ruolo anche al di fuori del varco da Chio se si pensa al ruolo legato ad esempio all' interrimento con gli escavi dei fondali, elemento basilare per il terrapieno de Lungomare nord dove sono previsti i nuovi fasci dei binari, l' ampliamento della Flaminia con l' inserimento dell' agognato Ultimo miglio per raccordare **porto**-A14. L' ampliamento i progetti di ampliamento e sviluppo viaggiano in fasi diverse. Quello più a portata di mano è la conclusione dei lavori di sistemazione della banchina 22. Un intervento da 9 milioni destinato a (ri)consegnare allo scalo un' area vitale per i traffici merci. Mentre sembra ormai ai nastri partenza per la banchina 27, il prolungamento della Nuova darsena. Un investimento di 27 milioni, dopo una disputa di quattro anni nelle aule dei tribunali amministrativi, destinato ad aprire scenari nuovi per il **porto** per raddoppiare la capacità ricettiva delle merci in container nel **porto** dorico. Dall' altra parte c' è l' accordo di programma tra il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e l' Autorità Portuale per l' ampliamento del bacino Fincantieri. Un intervento complessivo da 80 milioni, di cui la metà garantiti da Roma, per consentire il raddoppio della capacità produttiva del bacino di Fincantieri. La logistica Sempre sotto il

Duomo è in corso la procedura di verifica di assoggettabilità alla Vas (Valutazione ambientale strategica) del progetto preliminare per il banchinamento esterno del molo Clementino. Un investimento di 22 milioni che consentirà l' approdo di grandi navi di ultima generazione e potrà essere utilizzato come terminal delle crociere. Un ruolo cruciale negli assetti futuri lo dovrebbe giocare la logistica. E qui s' inserisce la partita da 30 milioni per creare «una situazione della logistica dello scalo più moderna, evoluta ed al passo con i tempi» come sottolineato dai vertici dell' Ap dopo il rogo di settembre avvenuto all' ex Tubimar. Un' area dove invece sono già stati avviati i lavori da 2,4 milioni destinati all' adeguamento di una porzione dei capannoni per ospitare i presidi operativi veterinario e medico di **porto**, necessari ai controlli sanitari di frontiera sulle merci importate. Il potenziamento Per potenziare le infrastrutture a sostegno del trasporto intermodale nel **porto** ci sono poi ulteriori 3,3 milioni di investimenti complessivi. Il primo lotto (1,3 milioni) è destinato alla delocalizzazione del varco doganale di accesso alla darsena Marche, l' estensione della cinta doganale e la modifica della viabilità. È prevista anche la realizzazione di nuovi fasci binari sia a ridosso delle banchine 26 e 27, sia dietro le nuove aree di stoccaggio. Mentre a bilancio c' è sempre l' acquisto dell' area ex Bunge (5 milioni) per venire incontro alla cronica fame di spazi del **porto**. Il programma per le infrastrutture del **porto** di **Ancona** prevede inoltre l' escavo nelle banchine 23 e 25 e il completamento del riempimento della vasca di colmata con relativo consolidamento per realizzare nuovi piazzali ai traffici mercantili, per circa 7,5 milioni. Ulteriori 4,5 milioni sono destinati all' escavo della banchina 26 così da portare i fondali a - 14 metri. Resta pianificata la demolizione parziale del molo nord, che sarà accorciato di cento metri (con l' arretramento della Lanterna rossa) per favorire le manovre di ingresso e uscita delle navi (intervento stimato in 5,2 milioni).



Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Sul fronte ristrutturazioni procede l'iter per i lavori da 2,5 milioni previsti per il nuovo mercato ittico. Ma non solo opere a mare e cantieri. Negli ultimi mesi il **porto**, completata la demolizione dei 46 silos, ha messo nella sua tabella di marcia un riassetto delle banchine. In particolare le banchine 19, 20 e 21 sono state individuate per l'ormeggio di navi di medie dimensioni come i traghetti operativi nell'area extra Schengen. Questa ipotesi libererebbe per l'uso commerciale le banchine, 8, 10, 11 mentre la 7 potrebbe veder ormeggiare yacht di grandi dimensioni. Massimiliano Petrilli © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Marsilio, Abruzzo in silenzio «È un argomento delicato»

«Argomento delicato, diplomazione al lavoro. Preferisco non parlarne». A che gioco sta giocando l' Abruzzo, il governatore Marco Marsilio non lo dice. Collega di scuderia in Fratelli d' Italia del suo omologo di palazzo Raffaello, Francesco Acquaroli, Marsilio entra alla pari nella concertazione con il ministro nella scelta del nuovo presidente dell' Autorità di sistema portuale. Ma ancora non si è capito da che parte sta. E la parte dovrebbe essere questa: se ci sono ordini di scuderia da Roma si cambia altrimenti potrebbe rimanere anche Giampieri. Il problema è che serve un tecnico di alto profilo altrimenti per cercare il cambio di passo (quello che vorrebbe anche Acquaroli) si rischi a di fare lo spoil system e di rovinare un meccanismo rodato. Con l' ombra ingombrante di Fincantieri che si allunga sul molo uno del porto di Ancona. Il nodo Zona economica speciale Un passo indietro aiuterà per capire le questioni in gioco dell' Abruzzo. La questione dell' autorità portuale di Ancona si lega direttamente all' istituzione della zona economica speciale in Abruzzo. La Regione governata da Marco Marsilio, infatti, ha dovuto individuare un porto core per poter portare a termine il procedimento di istituzione della Zes. Una scelta obbligata, insomma, quella di Ancona che ha fatto tramontare, al momento, l' idea del corridoio Tirreno- Adriatico che sarebbe passato necessariamente per il porto di Civitavecchia. Così facendo, dunque, l' Abruzzo ha definito la strategia di supporto all' area produttiva della Val di Sangro, la più vasta dell' intera regione (e una delle più grandi dell' intera Europa: Sevel cioè la joint venture Fca-Peugeot, Honda, Pilkington), che sarà servita dai porti di Ortona e Vasto e dalla Fondovalle Sangro, via di comunicazione completata solo di recente proprio a servizio delle importanti aziende multinazionali dell' area. L' Abruzzo ha designato due rappresentanti all' interno del Comitato di gestione dell' Autorità portuale marchigiana, uno per ogni porto di riferimento: si tratta di Riccardo Padovano per Pescara e di Gennaro Strever per Ortona. La Regione non avrà in ogni caso voce in capitolo sulla nomina del commissario che spetta al governo. Proprio di recente in Abruzzo è esploso il caso legato all' assessore Mauro Febbo che si era occupato del procedimento Zes-Autorità portuale, defenestrato per volere della Lega dopo la sconfitta elettorale di Chieti, dove aveva deciso di non appoggiare il candidato del centrodestra indicato dal Carroccio, Fabrizio Di Stefano. Nelle sue nuove vesti di capogruppo di Forza Italia Febbo ha nuovamente incalzato il governo prima sui ritardi per l' istituzione della Zes e poi per il blocco della nomina del commissario, ancora attesa. Andrea Taffi © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Coltorti: «Giampieri bene Ma può starci la new entry»

Si affaccia sul fronte del porto Mauro Coltorti. Il prof jesino che siede in Senato, nel segno dei 5 Stelle, è il presidente dell'ottava Commissione: Lavori Pubblici. Ma prima di definire il perimetro delle sue competenze, nella partita che si dovrebbe chiudere a metà gennaio sul rinnovo del vertice dell'**Autorità portuale**, va tutto d'un fiato. Come se per ora fosse la sua unica certezza. «Serve una figura d'alto profilo». **Competenza innanzitutto?** «Assolutamente sì. È indispensabile per rilanciare il futuro dei nostri scali». **Sta pensando a quello di Ancona?** «Non in particolare, il mio è un riferimento nazionale. Comunque per quello dorico è stato fatto molto e bene. Un esempio su tutti? L'uscita a nord, che si è ormai spostata sul terreno delle molte possibilità, visto lo stato avanzato della progettazione». **In sintesi: Giampieri su. Anche lei è per la riconferma del presidente uscente?** «Lo ammetto: ha fatto un ottimo lavoro». Ma? «Nessun ma, tuttavia è opportuno che non mi esprima considerata la mia posizione». La definisca. «La nomina è di competenza del ministero dei Trasporti, d'intesa con le regioni interessate, in questo caso Marche e Abruzzo. Quando sarà chiusa la pratica, con il nome, arriverà sul tavolo della mia commissione, che tuttavia non ha diritto di veto». **Tra le cinque manifestazioni d'interesse giunte a destinazione secondo lei chi gode di un vantaggio di posizione?** «Il presidente Giampieri vanta l'esperienza sul campo; il verde Gianluca Carrabs potrebbe puntare sull'essere stato assessore regionale all'Ambiente; i tre funzionari ministeriali in pista sono volti noti del settore». **Quindi? Non scioglie la riserva?** «Ribadisco: la decisione finale spetta al ministro e poi non è detto che sia suggerita da quella rosa di nomi». **Della serie?** «Può anche accadere che il prescelto sia una figura che aveva manifestato la volontà d'essere destinato a un altro porto. O ancora, essere uno fuori dagli schemi». **Una nota stridente. Il fatto che la ministra del Trasporti Paola De Micheli, area Pd, e le Marche e l'Abruzzo, centrodestra entrambe, interessate dallo stesso cambio di vertice, siano di segno politico**

The collage contains several elements:
1. A newspaper clipping from 'Corriere Adriatico' dated Monday, December 7, 2020, with the headline 'Coltorti: «Giampieri bene Ma può starci la new entry»'.
2. Another clipping with the headline 'Marsilio, Abruzzo in silenzio «È un argomento delicato»'.
3. A small photo of a man in a suit.
4. A small photo of a man in a dark jacket.
5. An advertisement for 'Banca di Filitrano' (Gruppo Bancario Cooperativo Italiano) with the text 'La Banca di Filitrano è al fianco di Soci e Clienti per informazioni sul Superbonus 110% e l'acquisto del credito di imposta.'
6. An advertisement for 'CONEnergy ECOBONUS' with the text 'CONEnergy: più valore alla tua casa, al tuo condominio e alla tua impresa, più valore al tuo pianeta.'

Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

opposto complicherà il percorso? «Mi auguro di no. Ripeto: serve una figura d' alto profilo. Non dovrebbe essere una questione di bandiere». m. c. b. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«Una scelta che terrà conto del merito»

Authority, il senatore Coltorti a capo della Commissione Lavori pubblici che esaminerà la candidatura: «Prima di tutto la professionalità»

«Prima di tutto viene il merito, che significa avere un bagaglio tecnico indispensabile per poter ricoprire qualsiasi incarico». Parole del senatore Mauro Coltorti, presidente della Commissione Lavori pubblici del Senato che avrà il compito di vagliare il nome designato alla carica di presidente dell' Autorità di sistema portuale del Medio Adriatico, vale a dire quella poltrona che ha la sua casa nel porto di Ancona e che guida la portualità di tutte le Marche e anche dell' Abruzzo. «Come è ovvio che sia - continua Coltorti - non posso esprimere giudizi in questo momento anche perchè non è arrivato alcun nominativo in Commissione, ma vorrei che fosse chiaro che per il Movimento 5 stelle il merito viene prima di tutto e spero che questo si capisca una volta per tutte. Credo che la convocazione della Commissione per affrontare il tema delle Autorità arrivi prima delle festività. Allo stesso tempo sono convinto che il ministro dialogherà con le Regioni a prescindere dai colori politici». E proprio da Palazzo Raffaello si attendono segnali che con ogni probabilità arriveranno entro la fine di questa settimana. Al momento si assiste a quanto sta accadendo in attesa di avere un contatto diretto sia con il sindaco del capoluogo Valeria Mancinelli che con eventuali candidati o anche con lo stesso presidente uscente dell' Autorità Rodolfo Giampieri. Sono cinque le domande pervenute per l' Authority marchigiana e oltre a quella dello stesso Giampieri e di tre tecnici ministeriali, c' è quella dell' ex assessore regionale e al timone di Svim e Interporto Gianluca Carabs. Ma la sensazione è che un «mister x» possa uscire dal cilindro a ingarbugliare ancora di più la vicenda che è tutta nelle mani del ministro De Micheli visto che quelli delle Regioni saranno pareri non vincolanti. Difficile però che si arrivi a una rottura mentre si fa strada l' ipotesi di un' intesa a tre con un professionista che accontenti tutti. E quindi ognuno adesso potrà giocare le proprie carte. Rispetto alla mobilitazione che si è creata per consentire a Giampieri di andare avanti con un secondo mandato si aggiunge anche Italia Viva regionale che sottolinea come «se c' è stata una riforma che nell' ultimo decennio ha portato risultati tangibili nella governance pubblica non possiamo che posizionarci quella delle Autorità di sistema portuale. Nelle Marche, con l' istituzione dell' Autorità di sistema del medio Adriatico, ancor di più il segnale è stato evidente, non solo per il porto di Ancona ma anche per quelli di Pesaro e San Benedetto del Tronto. Tanti i risultati prodotti in questi anni, dalle infrastrutture alle manutenzioni, e poi la cantieristica e le relazioni internazionali con le più importanti agenzie di trasporto marittimo del mondo. Inoltre i porti di Pesaro e San Benedetto hanno trovato finalmente validi interlocutori per poter affrontare tutte le questioni legate all' economia del mare. Le associazioni degli spedizionieri e degli agenti marittimi, le parti sociali, le associazioni di categoria, la Camera di Commercio unica regionale, si sono pronunciate senza indugio - viene sottolineato - per la riconferma dell' attuale presidenza. Tanto è il lavoro iniziato e importante sarà finirlo in tempi brevi, visto l' importanza e le potenzialità che questa economia ha per le Marche. Queste scelte vanno fatte fuori da qualsiasi logica di spartizioni politiche. Il criterio sia quello della competenza che in questo caso è supportato dai risultati». Alfredo Quarta.



Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Autorità portuale, Italia Viva: «Mantenere la governance senza logiche di spartizione»

L' APPELLO per dare continuità a quanto fatto finora

Antonello De Lucia (coordinatore provinciale Italia Viva) «Mantenere la governance dell' **Autorità portuale** del Medio Adriatico è un segnale di fiducia verso le nostre istituzioni e imprese». A dirlo è Italia Viva Marche che sottolinea come la riforma nell' ultimo decennio abbia portato risultati tangibili nella governance pubblica. «Nelle Marche, con l' istituzione dell' **Autorità** di sistema del medio Adriatico - prosegue la nota - ancor di più il segnale è stato evidente, non solo per il porto di Ancona ma anche e soprattutto per quelli di Pesaro e San Benedetto del Tronto. Tanti i risultati prodotti in questi anni, dalle infrastrutture alle manutenzioni, dalla individuazione di nuovi spazi portuali per lo smaltimento dei sedimenti provenienti da operazioni di dragaggio, alla cantieristica e alle relazioni internazionali con le più importanti agenzie di trasporto marittimo del mondo. Inoltre i porti di Pesaro e San Benedetto del Tronto hanno trovato finalmente validi interlocutori per poter affrontare con certezza ed immediatezza tutte le questioni legate all' economia del Mare. Le associazioni degli spedizionieri e degli agenti marittimi, le parti sociali, le associazioni di categoria, la Camera di Commercio unica regionale, le associazioni dei pescatori si sono pronunciate senza indugio per la riconferma dell' attuale presidenza». Italia Viva spinge a dare continuità a quanto fatto finora. «Tanto è il lavoro iniziato e importante sarà finirlo in tempi brevi, visto soprattutto l' importanza e le potenzialità che questa economia ha per la Regione Marche. Queste scelte vanno fatte fuori da qualsiasi logica di spartizioni politiche. Il criterio sia quello della competenza che in questo caso è supportato anche dagli evidenti risultati. Italia Viva Marche chiede continuità, senza incertezze e senza atteggiamenti figli della cattiva politica». Futuro del porto, Mancinelli: «L' Authority ha fatto bene, continuare su questa strada»

The screenshot shows the website 'cronacheancona.it' with a navigation menu and a main article. The article title is 'Autorità portuale, Italia Viva: «Mantenere la governance senza logiche di spartizione»'. Below the title is a sub-headline 'L' APPELLO per dare continuità a quanto fatto finora' and a date '8 Dicembre 2020 - Ore 13:04'. The article text is partially visible, starting with '«Mantenere la governance dell' Autorità portuale del Medio Adriatico è un segnale di fiducia verso le nostre istituzioni e imprese...»'. To the right of the article is a sidebar with a list of other news items, including '1. 11.17 - Secondo il segretario per Ancona: «E' stato lo stile spartizione...»', '2. 11.22 - Covid: 293 i casi nelle Marche secondo l'Università del porto', '3. 11.11 - "Viva il Mare italiano": il successo del porto è tutto', '4. 11.18 - L'incarico, il Comune di Pesaro si accolla metà della spesa', and '5. 11.08 - Autorità portuale, Italia Viva'.

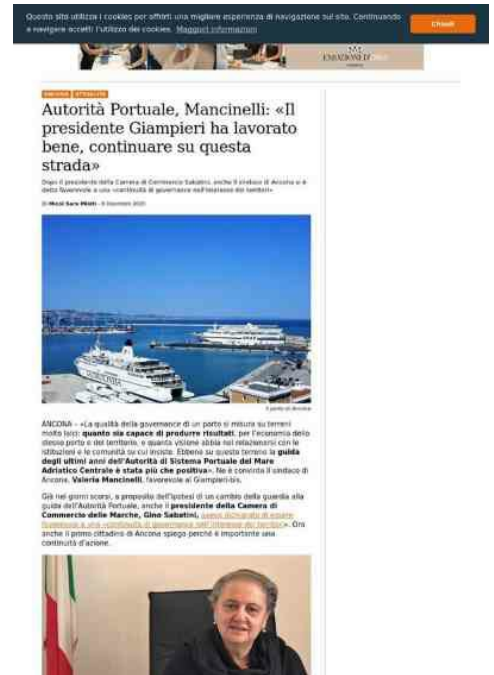
Centro Pagina

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Autorità Portuale, Mancinelli: "Il presidente Giampieri ha lavorato bene, continuare su questa strada"

Micol Sara Misiti

Il porto di Ancona ANCONA - «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 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». Ne è convinta il sindaco di Ancona, Valeria Mancinelli, favorevole al Giampieri-bis. Già nei giorni scorsi, a proposito dell'ipotesi di un cambio della guardia alla guida dell' **Autorità Portuale**, anche il presidente della Camera di Commercio delle Marche, Gino Sabatini, aveva dichiarato di essere favorevole a una «continuità di governance nell'interesse dei territori». Ora anche il primo cittadino di Ancona spiega perché è importante una continuità d'azione. Il sindaco di Ancona Valeria Mancinelli «La guida degli ultimi anni dell' Adsp ha raggiunto alcuni risultati tangibili. Innanzitutto - spiega il Sindaco - 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, - continua la Mancinelli - quelle della mobilità, lo sviluppo economico coniugato con la vivibilità, di cui è espressione massima il porto antico. Le associazioni degli spedizionieri e degli agenti marittimi, le parti sociali, le associazioni di categoria, la Camera di Commercio sono state esplicithe: apprezzano il lavoro svolto in questi anni dall'attuale presidente Rodolfo Giampieri, 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 - prosegue Valeria Mancinelli - non posso che stare dalla loro parte. Su quel terreno vanno fatte le scelte relative alla guida dell' **Autorità di sistema portuale**. È 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». LEGGI ANCHE: **Autorità portuale**, cambio della guardia? La Camera di Commercio Marche non ci sta.



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Scaricate due bananiere in contemporanea, lavoro per 40 addetti

PORTO Una fiammella di speranza si è accesa ieri mattina nel **porto** di **Civitavecchia**, da mesi alle prese con una delle più profonde crisi del settore e non solo per colpa dell'emergenza Covid 19. Crisi che da anni sta colpendo soprattutto il traffico delle merci. Alle banchine 24 e 25 della parte commerciale dello scalo hanno infatti attraccato in contemporanea due bananiere provenienti da centro e sud America. Un colpo d'occhio particolare vedere i due grossi natanti ormeggiati su quei pontili troppo spesso vuoti, come non si vedeva da anni. Ma soprattutto un lavoro che ha impegnato per l'intera giornata festiva oltre 40 addetti tra dipendenti del **Civitavecchia** Fruit Forrest Terminal e camalli della Compagnia portuale per le operazioni a bordo. In totale sono state scaricate oltre quattromila tonnellate di merce, soprattutto banane, ma anche altri tipi di frutta esotica. A rendere particolare l'attività di ieri nello scalo cittadino, comunque, è stata anche la diversità di operazioni per lo scarico della merce. Una delle bananiere, infatti, era di tipo tradizionale, ovvero con la frutta stipata in pallet che è stata trasbordata negli adiacenti magazzini refrigerati del Cfft con l'utilizzo di fork lift (muletti utilizzati per le operazioni portuali). L'altra, invece, del gruppo Maersk, trasportava le banane all'interno dei container, sistema sempre più scelto per l'approvvigionamento delle merci. Soddisfatti per la giornata di intenso lavoro l'amministratore delegato dal Cfft Steven Clerck e il vice presidente Sergio Serpente. «Tutto il personale ha sottolineato proprio Serpente ha dato prova di grande professionalità, evidenziando, se mai ce ne fosse stato bisogno, la vasta esperienza acquisita nel corso dei tanti anni di lavoro al servizio del traffico della frutta». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Autorità Portuale, scade il mandato di Spirito: tutti in nomi in lizza per la successione

La corsa per la presidenza dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, che comprende i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, è iniziata da mesi ma lo start ufficiale è arrivato solo nel corso dell' ultima settimana, quando è scaduto il mandato dell' attuale presidente Pietro Spirito. Lui stesso, dall' estate scorsa, si è speso per una conferma. Forte, soprattutto, dell' avvio delle operazioni di dragaggio, sia su Napoli che su Salerno, e di un rapporto molto solido sia con Ennio Cascetta, già assessore ai Trasporti della Regione Campania con Bassolino presidente e numero uno di Anas oltre che uomo di grandi rapporti con le istituzioni, e con l' ex ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio. Nei giorni scorsi Spirito ha ricevuto anche l' endorsement del Propeller Club Napoli, che tramite il suo presidente Umberto Masucci ha chiesto apertamente la conferma dell' attuale vertice dell' Adsp. Il nome forte resta però quello di Andrea Annunziata, già sottosegretario al ministero dei Trasporti con Romano Prodi premier, fortemente sponsorizzato dal gruppo armatoriale Grimaldi e in ottimi rapporti con il presidente della giunta regionale della Campania, Vincenzo De Luca. I

due, nel 2013, quando Annunziata era presidente dell' Autorità Portuale di Salerno, misero in piedi un ambizioso progetto di connessione tra il secondo porto della Campania e Civitavecchia, con l' obiettivo di creare un grande distretto turistico interregionale. Annunziata è presidente uscente dell' Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Orientale (porti di Catania e Augusta). Resta sullo sfondo, ma con buoni agganci nel mondo del Movimento 5 Stelle oltre che tra alcuni influenti operatori del porto di Salerno, Francesco Messineo, attuale segretario generale dell' Adsp Mar Tirreno Centrale. La nomina del presidente dell' Authority è competenza del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, in questo caso Paola De Micheli, però la legge specifica che è necessario sentire il parere della Regione. Di conseguenza bisogna trovare un nome che metta d' accordo Palazzo Santa Lucia e Governo, altrimenti da Roma devono decidere in autonomia. De Luca, non è un mistero, vuole un presidente che quantomeno riequilibri i rapporti di forza tra Napoli e Salerno e, se possibile, aumenti gli investimenti nel suo feudo. Ma la sensazione è che, alla fine, proprio per evitare di puntare su un nome esclusivamente salernitano o esclusivamente napoletano si scelga una soluzione terza. Che potrebbe essere anche Pasqualino Monti, il quale è sì ischitano ma al tempo stesso è un nome di grande garanzia. E' stato presidente del Porto di Civitavecchia e di **Assoport**, l' associazione di tutte le Authority italiane, ed è attualmente numero uno dell' Adsp della Sicilia Occidentale, con sede presso il Porto di Palermo. L' operazione più difficile da compiere sulla Campania, in ogni caso, è quella di mettere d' accordo una vasta platea di interessi: operatori portuali, compagnie terminaliste, armatori, concessionari, sistema della logistica, operatori turistici.



Porto di Napoli, tornano le crociere ma con traffici inferiori del 90% rispetto al 2019

Il terzo trimestre del 2020 ha visto pian piano decrescere il forte scostamento registrato nei mesi precedenti rispetto agli stessi mesi del 2019 dei traffici dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Tirreno Centrale (porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia). Il report è contenuto nella newsletter di dicembre del Mar Tirreno Centrale. Il settore crocieristico è finalmente ripartito nel porto di Napoli a partire dal mese di agosto, seppur con traffici inferiori di circa il 90% rispetto agli stessi mesi dell' anno precedente. Nelle rinfuse solide e nelle rinfuse liquide diminuisce sempre più il divario rispetto agli equivalenti mesi del 2019: nello specifico, nei primi 9 mesi del 2020, si è movimentato solo l' 11,5% in meno delle rinfuse liquide mentre siamo ritornati agli stessi traffici dell' anno precedente per quanto riguarda le rinfuse solide. Il settore dei container è quello che invece continua a registrare un calo sempre crescente dei traffici come conseguenza della forte contrazione che ha subito la domanda a causa della pandemia del Covid-19. Complessivamente, fino al mese di settembre si è registrato un calo del 7,4% dei traffici container rispetto al 2019 (755.955 Teu nel 2020 contro 816. 377 Teu nel 2019). Il traffico ro-ro è il settore maggiormente in ripresa: il forte calo del 13,1% raggiunto nel primo semestre 2020 rispetto allo stesso periodo dell' anno precedente si è ridotto nei 3 mesi successivi fino a raggiungere il -7,8% con 9.499.650 tonnellate movimentate rispetto alle 10.306.077 tonnellate dei primi 9 mesi del 2019. Anche nel settore passeggeri si sta lentamente accorciando il forte divario rispetto all' anno precedente, raggiungendo fino al mese di settembre il -54% dei traffici con 3.078.258 di passeggeri trasportati rispetto ai 6.687.409 dei primi 9 mesi del 2019.



Porto in ripresa, Spirito in bilico

Il "Ro-Ro" tiene in piedi lo scalo salernitano. Annunziata e Messineo in pole

È il traffico Ro-Ro a trainare la ripresa nei porti di Napoli e Salerno. È quanto emerge dai dati del terzo trimestre resi noti dall' **Autorità di sistema** portuale del Mar Tirreno Centrale. Dunque, in attesa che venga nominato il nuovo presidente dell' Authority, si intravede qualche incoraggiante segnale di ripresa. Il mandato dell' attuale presidente dell' Asdp, Pietro Spirito , è scaduto il 5 dicembre scorso ma il Ministero delle Infrastrutture, a cui spetta la scelta, non ha ancora annunciato chi sarà il nuovo manager alla guida dei porti di Napoli, Salerno e Castellamare di Stabia. Proprio sulla nomina del presidente s' è aperto un dibattito, in particolare a Napoli, in quanto la riconferma di Spirito non è ben vista da diversi imprenditori partenopei. A Salerno, invece, si sta alla finestra. Gli interessi in gioco, del resto, sono molti. Tra i papabili alla nomina, tra gli altri, ci potrebbero essere anche Andrea Annunziata , attuale presidente dell' **Autorità di sistema** portuale della Sicilia Orientale e l' attuale segretario generale dell' Authority campana, Francesco Messineo . Al di là del toto nome, tornando all' andamento dei traffici, s' evince chiaramente come le autostrade del mare recuperino il forte calo del 13,1% raggiunto nel primo semestre 2020 rispetto allo stesso periodo dell' anno precedente, che si è ridotto nei tre mesi successivi fino a raggiungere il -7,8% con 9.499.650 tonnellate movimentate rispetto alle 10mila dei primi 9 mesi del 2019. E riparte, anche se si è fermato nuovamente causa emergenza sanitaria, il settore crocieristico nel porto di Napoli, a partire dal mese di agosto, seppur con traffici inferiori di circa il 90% rispetto agli stessi mesi dell' anno precedente. Anche nel settore passeggeri si sta lentamente accorciando il forte divario rispetto all' anno precedente, raggiungendo fino al mese di settembre il -54% dei traffici con 3.078.258 di passeggeri trasportati rispetto ai 6.687.409 dei primi 9 mesi del 2019. Al contrario il settore dei container è quello che invece continua a registrare un calo sempre crescente dei traffici come conseguenza della forte contrazione che ha subito la domanda a causa della pandemia del Covid-19. Complessivamente, fino al mese di settembre si è registrato un calo del 7,4% dei traffici container rispetto al 2019 (755.955 Teu nel 2020 contro 816. 377 Teu nel 2019). Infine nel settore delle rinfuse solide e liquide diminuisce sempre più il divario rispetto agli equivalenti mesi del 2019, nello specifico nei primi 9 mesi del 2020 si è movimentato solo l' 11,5% in meno delle rinfuse liquide mentre siamo ritornati agli stessi traffici dell' anno precedente per quanto riguarda le rinfuse solide. (g.d.s.) ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



E la bozza punta sulle Zes: «Ora più semplificazioni»

Il Piano di ripresa e resilienza dedica spazio alle Zone speciali. Con nuovi strumenti sul piatto Lo Sportello unico amministrativo per sbloccare le autorizzazioni e rendere attrattivi i territori

Oronzo MARTUCCI Nella bozza di Piano nazionale di ripresa e resilienza al vaglio del governo contenente le linee lungo le quali organizzare la spesa dei 208 miliardi di euro destinati dall' Europa all' Italia, sono previsti investimenti per 4,1 miliardi di euro per rafforzare l' intermodalità e la logistica integrata dei porti e per sostenere «l' opzione strategica mediterranea, anche mediante il rafforzamento delle Zone Economiche Speciali (Zes), completando tale strategia con l' adozione di un progetto di riforma per la creazione dello Sportello Unico Amministrativo, strumento di semplificazione delle procedure per l' insediamento nelle aree Zes che consentirà ai territori di incrementare la propria attrattività nei confronti delle imprese, anche straniera, favorendo la creazione di nuovi posti di lavoro». Sulla esigenza e necessità di rafforzare il percorso delle semplificazioni la Puglia è all' avanguardia e da tempo lavora lungo questa strada. Proprio nei giorni scorsi il Comitato di indirizzo della Zes interregionale adriatica Puglia-Molise, coordinato dal presidente dell' **Autorità di sistema portuale dell' Adriatico meridionale** Ugo Patroni Griffi, ha approvato una bozza di proposta di legge regionale, che sarà messa a disposizione delle giunte e dei Consigli regionali interessati, contenente un articolato riferimento al ruolo e al funzionamento dello Sportello unico amministrativo. Il contributo elaborato dal Comitato di indirizzo della Zes adriatica viene proposta anche per la Zes jonica che fa riferimento al porto di Taranto proprio per avere una legislazione e percorsi semplificativi validi per l' intero territorio regionale della Puglia. «Per consentire la realizzazione degli obiettivi di semplificazione nell' ambito delle due Zone Economiche Speciali interregionali pugliesi, denominate Zes Interregionale Ionica e Zes Interregionale Adriatica, il responsabile unico del procedimento, per tutte le attività attinenti alla fase di insediamento, di realizzazione e di svolgimento delle iniziative economiche all' interno della Zes, è individuato nei rispettivi Sportello Unico Amministrativo (Sua) dell' **Autorità di Sistema Portuale** dello Jonio e della **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico meridionale**, di cui all' articolo 15-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84 (Riordino della legislazione in materia portuale)», si legge nella bozza di provvedimento legislativo approvata dal Comitato di indirizzo. Nella bozza si evidenzia ancora che «è sempre indetta la Conferenza di servizi decisoria semplificata quando la conclusione positiva del procedimento, per l' autorizzazione sia di opere pubbliche che di interventi e attività privati, è subordinata all' acquisizione di più pareri, intese, concerti, nulla osta o altri atti di assenso comunque denominati, resi da diverse amministrazioni, inclusi i gestori di beni o servizi pubblici». E «tutti gli enti interessati rilasciano i loro pareri o atti di assenso direttamente al Sua nell' ambito della Conferenza di servizi da questi indetta, anche nei casi in cui le singole leggi di settore subordinano il rilascio di un titolo abilitativo al previo parere, licenza o nulla osta da parte di un altro ufficio o ente». Il Sua «assicura la conclusione dei procedimenti nei termini di legge» e si stabilisce che «decorsi inutilmente tali termini, pareri, licenze, nulla osta o assensi comunque denominati si intendono resi in senso favorevole». È nota la difficoltà di ottenere autorizzazioni urbanistiche in alcuni Comuni o per mancanza di personale o per interpretazioni incerte relative alle indicazioni degli strumenti urbanistici.



Quotidiano di Puglia

Bari

Per evitare tali incertezze, che possono durare anche anni con l'intervento del giudice amministrativo sino a rendere impossibile ogni investimento, si propone che «ai fini dell'accertamento della conformità urbanistica delle opere pubbliche e degli investimenti privati, alla conferenza di servizi decisoria semplificata partecipano obbligatoriamente il Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche competente e la Regione Puglia Sezione Urbanistica e le relative manifestazioni di assenso implicano il perfezionamento dell'intesa ai sensi del Dpr 18 aprile 1994, n.383». Nel Recovery Plan il governo torna a parlare di Zes e di fatto riprende alcune indicazioni contenute nel Rapporto Svimez 2020 e un contributo di studio elaborato dal presidente della Svimez, Adriano Giannola, pubblicato sulla Rivista economica del Mezzogiorno nel luglio scorso. Giannola in particolare considera necessario semplificare i percorsi legati a nuovi investimenti in aree Zes e ritiene che il governo abbia perso tempo nell'intervenire attraverso provvedimenti legislativi frammentari, mentre sarebbe stato necessario un intervento unico. Il riferimento contenuto nella bozza di Recovery Plan «all'adozione di un progetto di riforma per la creazione dello Sportello Unico Amministrativo», finalmente va nella direzione indicata da Giannola. E la Puglia, può offrire un contributo di merito importante grazie al lavoro sviluppato dal Comitato di indirizzo della Zes dell' **Adriatico meridionale**. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

L' INCHIESTA SONO DIECI GLI INDAGATI

Incidente mortale al porto oggi al via la demolizione

Tre giorni per smontare lo scaricatore Dm6 ex ulva

Scatta l' ora della demolizione per la gru scaricatrice di porto Dm6 di Ilva-ArcelorMittal, uno dei tre impianti coinvolti nel tragico incidente che nel luglio del 2019, al quarto sporgente del porto utilizzato dal siderurgico per lo scarico delle materie prime, costò la vita al gruista Mimmo Massaro. Il consulente della Procura Agostino Galati e quelli della difesa stamattina si recheranno al porto per assistere all' avvio delle operazioni di demolizione, provvedendo preventivamente a rimuovere, reperire e mettere in custodia la cabina operatore del Dm6 e delle altre parti del relitto dello scaricatore Dm5 - quello sul quale si trovava la vittima - ancora presenti sul quarto sporgente. Le operazioni dovrebbe durare tre giorni. Va ricordato che la cabina operatore Dm6 è già stata oggetto lo scorso 4 agosto di accertamenti tecnici irripetibili sui circuiti elettrici di comando delle pulsantiere e del quadro anemometro. Stando a quanto ricostruito sinora, Mimmo Massaro stava operando a bordo della macchina scaricatrice Dm5 quando una tempesta di vento e acqua lo fece finire in mare con tutta la gru, rendendo vana la sua corsa in sala argani.

L' inchiesta per concorso in omicidio colposo e rimozione od omissione dolosa di cautele contro infortuni sul lavoro conta dieci indagati, ovvero il datore di lavoro e gestore dello stabilimento di Taranto di ArcelorMittal Italia Stefan Michel Van Campe, il capo divisione sbarco materie prime Vincenzo Di Gioia, il capo area sbarco materie prime Carmelo Lucca, il capo reparto di esercizio Giuseppe Dinoi, il capoturno esercizio quarto sporgente Domenico Blandamura, il capo squadra esercizio quarto sporgente Stefano Perrone, il capo reparto manutenzione meccanica Mauro Guitto, il capo reparto di manutenzione elettrica Andrea Dinoi, e il capoturno di esercizio al quarto sporgente, Teodoro Zezza, in servizio nel turno pre cedente a quello nel quale si è verificato l' incidente, e la stessa ArcelorMittal Italia, indagata per l' illecito amministrativo della legge 231 del 2001 che disciplina la responsabilità delle imprese, in ordine all' omicidio colposo. I dieci indagati avrebbero consentito l' utilizzo di apparecchiature di sollevamento le gru di banchina - non idonee all' uso da parte dei prestatori di lavoro, omettendo di collocare impianti destinati a prevenire infortuni sul lavoro, ovvero rimuovendoli o danneggiandoli, in tal modo cagionando l' infortunio mortale del lavoratore Mimmo Massaro. I pubblici ministeri hanno deciso di far svolgere l' accertamento tecnico irripetibile, delegando il perito Antonio Galati, per sentire al consulente, nel pieno contraddittorio delle parti, di ricostruire la dinamica degli eventi (individuandone le relative cause) che hanno determinato la caduta in mare della scaricatrice Dm5, a bordo della quale c' era il gruista Mimmo Massaro, e la traslazione delle gru Dm6 e Dm8. Il consulente dovrà poi accertare le condizioni strutturali e manutentive delle gru in questione al fine di verificare se le stesse esercitassero la loro attività in condizioni di sicurezza così come disposto dalla normativa vigente e se l' attività lavorativa fosse svolta nel rispetto delle procedure e delle normative in tema di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro. [mimmo mazza]



L'Unione Sarda

Cagliari

Tra i progetti spuntano 80 generatori di energia da moto ondoso da piazzare in mezzo al mare

Recovery plan, per l' Isola solo onde e vento

Nel piano di Palazzo Chigi la Sardegna tagliata fuori da strade, ferrovie e porti

Mauro Pili Nel Recovery Plan, formato tricolore, versione notturna, poco prima dell' approvazione del Consiglio dei Ministri, manca solo il capitolo Sardegna. Per il resto c' è tutto, compreso il moto ondoso che si infrange sulle coste dell' Isola perennemente dimenticata. A guardarle con attenzione le 125 pagine del documento riservato, ad uso interno di Palazzo Chigi, dal pomposo titolo Piano nazionale di ripresa e resilienza, si capisce lontano un miglio che la Sardegna per Roma non esiste. Un documento blindato che doveva restare nelle segrete stanze di Piazza Colonna. Il formato bozza, invece, con tanto di premessa del Premier, si affaccia all' esterno, con sigle e timbri di Stato, nel buio delle imboscate di Palazzo. Piano stravagante Più che un piano è uno stravagante documento di buoni propositi, messi talmente in ordine che alla fine appaiono confusi e superficiali. Next generation Italia, ma non Sardegna. Capitoli e voci di spesa strategici sono tutti protesi a due direttrici di sviluppo, est-ovest, nord-sud, ovviamente senza mai citare la Sardegna e tantomeno il ruolo potenziale e strategico nel Mediterraneo. Anzi, nei capitoli infrastrutturali del «plan» l' unica vera isola, la Sardegna, è esclusa senza colpo ferire. Le opere richiamate nel piano appartengono ad una logica consolidata: si finanziano solo le opere connesse con i corridoi europei. Isola Euro-Mediterranea Della Piastra Logistica Euro Mediterranea della Sardegna nessun cenno, soprattutto zero euro. Gli uomini del governo lo dicono e scrivono espressamente, senza troppi preamboli: «In primo luogo, sono previsti interventi di velocizzazione e di incremento della capacità dei trasporti ferroviari per passeggeri e merci, lungo gli assi prioritari del paese Nord-Sud ed Est- Ovest, per favorire la connettività del territorio ed il passaggio del traffico da gomma a ferro». Come dire, in Sardegna state freschi, è una partita che non vi riguarda. Non c' è niente da velocizzare, non c' è niente da connettere, nessuna sinergia territoriale da attivare: isola isolata. Il testo, già all' approvazione tormentata di Palazzo Chigi, però, si spinge oltre. Non gli basta indicare le direttrici strategiche ma gli assegna anche nome e cognome, a volte che qualcuno non si faccia illusioni interpretative. Sardegna 70 km/ora Il Recovery esplicita cosa intende per opere strategiche e le elenca puntualmente: «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». Pazienza se gli ultimi treni spediti in Sardegna come una regalia, spacciati per nuovi ma già vecchi ancor prima di essere messi sui binari sardi dell' ottocento, abbiano percorso il primo viaggio inaugurale da Cagliari a Carbonia ad una media di 70 km all' ora. Italia 300 Km/ora E pensare che il piano all' esame del Consiglio dei Ministri mette nero su bianco progetti per collegare a oltre 300 km all' ora il tratto tra Napoli e Reggio Calabria, estendendosi, poi, a tutta la Sicilia. Non hanno pudore e lo scrivono apertis verbis, per evitare incomprensioni: «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». E la Sardegna? Non esiste. La declinazione infrastrutturale dei 196 miliardi che l' Europa dona all' Italia, molti dei quali da restituire anche attraverso le tasse pagate dai sardi, si tinge di nero quando



L'Unione Sarda

Cagliari

l' esame dei progetti indicati nel testo «riservato» si fa più stringente. Al capitolo uno ci sono le Opere Ferroviarie per la mobilità e connessione veloce del Paese. L' obiettivo è dichiarato: «Infrastrutture volte a realizzare l' AVR, Alta Velocità di Rete, e 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». Cagliari fuori Non cercate la connessione portuale della Sardegna con il resto del Continente, non la troverete nemmeno sotto forma di auspicio. Tutto ruota sull' asse Genova e Trieste. Il **Porto** Canale di Cagliari totalmente ignorato, come se non sapessero che si tratta di un **porto** ad un tiro di schioppo dall' asse Gibilterra-Suez, strategico per il futuro non solo del traffico commerciale nel Mediterraneo. Si tratta di due capitoli di spesa che da soli valgono 27,7 miliardi di euro. Lo stanziamento per l' alta velocità ferroviaria vale 23,6 miliardi, intermodalità e logistica integrata 4,1 miliardi. Sardegna in entrambi i due centri di spesa è fuori, ignorata ed esclusa. Fuori dall' orizzonte. Mediterraneo è al nord Per il Recovery Plan l' asse del Mediterraneo è nel nord Italia. E lo scrivono espressamente: «I progetti di questa componente riguardano porti e intermodalità collegata alle grandi linee di comunicazione europea. Sono i porti maggiori quelli 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». Una pianificazione tutta tesa ad ignorare l' esistenza di un potenziale strategico che consentirebbe di realizzare nel cuore del Mediterraneo un vero e proprio hub commerciale valorizzando la posizione baricentrica della Sardegna. Nel testo del Piano Next Generation, capitoli portualità, si parla, poi, delle Zes, zone economiche speciali. Nemmeno lontanamente zone franche reali. Pensano di distribuire in tutti i porti, del sud soprattutto. In realtà serviranno a poco o niente. Uno pseudo e limitato incentivo burocratico, con qualche sgravio sociale. Servirà a ben poco se quel **porto** non sarà contemplato in una rete strategica nazionale e internazionale. Parità uomo e donna Per trovare la Sardegna in questo piano di "missioni, componenti e progetti" bisogna incappare nel capitolo della "parità di genere". Sì, quella che riguarda l' occupazione femminile e la conciliazione vita-lavoro. Non è un errore. Insieme alla parità tra uomo e donna ci hanno ficcato la coesione sociale e territoriale. Sinonimo di una scarsa o inesistente capacità di discernere il valore e la differenza delle questioni. Il fatto che questo sia l' unico paragrafo ad aver previsto la Sardegna lascia intendere l' inesistente consapevolezza del divario insulare che rende l' Isola una terra isolata e abbandonata. Il peggio è tutto in questo capitolo, dove vengono elencati quelli che pomposamente vengono indicati come interventi speciali di coesione territoriale. Per la Sardegna sono arrivati a pianificare un progetto energetico come se stessero parlando di Pantelleria. Un regalino all' Eni che prevede di piazzare in mezzo al mare sardo 80 sistemi di ISWEC, ovvero ottanta piattaforme galleggianti per produrre energia dal moto ondoso. Roba da non credere se non fosse stato messo nero su bianco nel capitolo della parità di genere. Onde e vento La produzione di energia elettrica da moto ondoso, secondo l' unico progetto dedicato alla Sardegna nel Recovery Fund, e che nessuno ha mai chiesto, sostituirà quella prodotta con motogeneratori diesel. Insomma, energia per illuminare qualche candela. Tutto questo ignorando i veri divari dell' Isola. Non è finita. Per la prima volta compare nel piano, senza definire la localizzazione, lo stanziamento di denari per l' energia eolica offshore. Pale da trecento metri d' altezza da piazzare in mezzo al mare. La realtà, però, è ben chiara. Sono stati presentati solo due progetti, uno in Sardegna, nelle coste del Sulcis, e uno in Sicilia. Non è da escludere che il pacco di Natale sia destinato proprio

L'Unione Sarda

Cagliari

al progetto sardo-eolico, previsto nel tratto di mare tra Carloforte e **Porto** Flavia. Onda su onda. Per l' Isola dei Nuraghi solo vento e mare da sfruttare, per il resto ferrovie da Forte Apache e energia da lume di candela.

Mega: "I porti restino uniti per evitare colonizzazioni e limitazioni dei diritti dei lavoratori"

Redazione

Messina - "La questione della tassazione dei porti italiani sembra arrivata al rush finale con la Commissione Europea che ha indicato il termine del 31 dicembre del 2021 per l'eliminazione di quelle che lei ritiene essere delle esenzioni fiscali non dovute a beneficio delle **Autorità** di **Sistema** Portuale". Lo scrive Mario Mega, presidente dell' AdSP dello Stretto. "Subito dopo questa comunicazione della Commissione si è alzata una levata di scudi da parte di molti addetti del settore per invitare il Governo a difendere l' assetto pubblico della governance delle AdSP ma anche più di una voce di chi vorrebbe mettere mano alla legge 84/1994 per trasformare i nostri enti in società per azioni o in enti pubblici economici ". Continua Mega: "Io mi auguro che la problematica sollevata dalla Commissione Europea non costituisca una scusa per alcuni per rimettere mano totalmente alla legge di riforma della portualità quando ancora non si è riusciti nemmeno a mandare a regime le modifiche importanti e positive introdotte dall' allora ministro Delrio nel 2016. Non mi pare che la Commissione europea spinga verso la privatizzazione delle **autorità** portuali né che ci debba essere, per effetto della richiesta di eliminazione delle esenzioni fiscali, una diretta conseguenza sulla loro connotazione giuridica". "Credo sia fondamentale circoscrivere il problema alla attività di rilascio delle concessioni demaniali - insiste Mega - che per la Commissione sono attività commerciali, delle forme di locazione operate sia pur da una soggetto pubblico, e come tali devono essere tassate per non alterare la concorrenza". "Non penso che sarebbe una tragedia, ancorché magari una stranezza, che le AdSP versino allo Stato somme come tasse per questa attività, importante ma comunque circoscritta e facilmente gestibile con una specifica contabilità separata, se tuttavia resta confermato l' impianto normativo italiano che attualmente vede questi Enti come il soggetto che, per conto diretto dello Stato, regola le attività nei porti e ne assicura manutenzione e sviluppo infrastrutturale". "È su questo ultimo aspetto che io credo sia fondamentale giocare la partita a livello europeo perché non sono sufficienti le attuali deroghe che consentono allo Stato di finanziare gli interventi di dragaggio o il finanziamento complessivo sino ad un importo comunque modesto delle altre opere di infrastrutturazione. Il **sistema** portuale italiano, sia per i nostri ottomila chilometri di coste che per la ripartizione delle competenze tra i diversi soggetti istituzionali che operano nel settore dei trasporti, è totalmente differente da quello nord europeo e questa specificità va assolutamente difesa altrimenti ci troveremo ad aumentare tragicamente le differenze territoriali con danni penso irreversibili soprattutto per i porti del sud e per quelli più periferici". "Mi auguro pertanto che il dibattito non si sposti su argomenti che al momento non interessano minimamente alla Commissione Europea ed invece ci si concentri per difendere l' impianto della legge 84 con il rafforzamento dei poteri autoritativi delle AdSP che sono quelli che solamente possono assicurare che i privati, ormai sempre più spesso rappresentati da operatori stranieri o fondi di investimento internazionali, non si impossessino dei nostri porti orientando lo sviluppo verso direzioni contrarie all' interesse del Paese e limitando i diritti dei lavoratori portuali". "Per fortuna - conclude Mega - mi pare che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, prima con il Ministro Delrio e poi successivamente con i Ministri Toninelli e De Micheli, abbia una posizione orientata alla difesa dell' attuale assetto normativo ed auspico che in tal senso si confermi il prosieguo della trattativa con la Commissione



Mega: "I porti restino uniti per evitare colonizzazioni e limitazioni dei diritti dei lavoratori"

31 DICEMBRE 2020 - Redazione



Messina - "La questione della tassazione dei porti italiani sembra arrivata al rush finale con la Commissione Europea che ha indicato il termine del 31 dicembre del 2021 per l'eliminazione di quelle che lei ritiene essere delle esenzioni fiscali non dovute a beneficio delle Autorità di Sistema Portuale". Lo scrive **Mario Mega**, presidente dell'AdSP dello Stretto.

"Subito dopo questa comunicazione della Commissione si è alzata una levata di scudi da parte di molti addetti del settore per invitare il Governo a difendere l'assetto pubblico della governance delle AdSP ma anche più di una voce di chi vorrebbe mettere mano alla legge 84/1994 per trasformare i nostri enti in società per azioni o in enti pubblici economici".

Continua Mega: "Io mi auguro che la problematica sollevata dalla Commissione Europea non costituisca una scusa per alcuni per rimettere mano totalmente alla legge di riforma della portualità quando ancora

Iscriviti alla newsletter

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

ISCRIVITI

Europea. Auspicio che il dibattito pubblico sia più sereno e corretto per evitare di dare comunque l'idea all'esterno ed agli operatori internazionali di un cluster iperpolemico che dibatte sempre ogni volta rimettendo in discussione anni ed anni di approfondimenti e di provvedimenti normativi". "Soprattutto in questo



Ship Mag

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

momento, in cui dobbiamo essere tutti impegnati a sostenere la ripresa economica del nostro Paese dopo questa tremenda emergenza sanitaria, non servono polemiche inutili e soprattutto controriforme. Restiamo uniti e miglioriamo le norme esistenti se non vogliamo fare il gioco di chi vuole impedire che il **sistema** della logistica in Italia diventi una vera industria a sostegno del tessuto produttivo nazionale".

Approvato il primo bilancio dell' Autorità Portuale dello Stretto

MESSINA Nella riunione del 2 dicembre il Comitato di Gestione dell'**Autorità** di **Sistema** dello Stretto una delle tre non in scadenza ha approvato il bilancio di previsione del 2021 ed il bilancio pluriennale 2021/2023 unitamente al programma triennale delle Opere Pubbliche 2021/2023 ed al programma biennale 2021/2022 degli acquisti e dei servizi. Il bilancio è stato approvato preventivamente dal Collegio dei Revisori dei Conti che hanno accertato come esso sia stato impostato secondo gli schemi previsti dal regolamento di Amministrazione e contabilità, che è stata verificata la presenza di un sostanziale equilibrio rispetto alle previsioni di bilancio dell'esercizio finanziario 2020 e che sono stati osservati i limiti di finanza pubblica imposti dalle norme in materia. Si tratta come sottolinea il rapporto dell'AdSP del primo bilancio del nuovo ente con cui si creano le condizioni, anche dal punto di vista finanziario, per cominciare a dare attuazione alle strategie di sviluppo dei Porti dello Stretto contenute nel Piano Operativo Triennale 2020/2022 approvato nello scorso mese di agosto. Un documento economico-finanziario che non può che essere condizionato dalla emergenza sanitaria in corso e che quindi prevede una diminuzione delle entrate in linea con quella che si è registrata nel 2020 per effetto delle riduzioni dei canoni demaniali e delle entrate per tasse portuali stabilite da #DLRilancio che prudenzialmente sono state confermate anche per il 2021 pur nella speranza che il prossimo esercizio sia meno caratterizzato dagli effetti di una pandemia che sembra indirizzata verso un definitivo contenimento. Si conferma, in ogni caso, la buona capacità dell'**Autorità** di coprire le spese correnti, previste pari ad euro 10.592.057, con le entrate correnti, previste pari ad euro 16.223.000, generando un differenziale positivo di euro 5.630.943 che andrà a coprire le uscite in conto capitale per la realizzazione di interventi infrastrutturali. Le uscite generali si prevede potranno invece raggiungere la somma di euro 14.630.943, in parte coperte dall'applicazione di parte dell'avanzo di amministrazione disponibile, per effetto della previsione di rendere immediatamente disponibile un Fondo progettazione per le opere infrastrutturali di 9.000.000 di euro considerato dal Comitato di Gestione prioritario per consentire di dotare l'**Autorità** di un parco progetti immediatamente cantierabili che comincino ad affrontare le tante criticità esistenti nei porti del **sistema** e migliorare l'operatività **portuale** e la qualità dei servizi ai passeggeri. Il bilancio di previsione 2021 riporta un avanzo di amministrazione presunto per l'anno in corso 2020 di euro 98.773.214. Una quota di tale avanzo, pari ad euro 9.801.553, è stata destinata pro quota al fondo TFR ed a fondi rischi; mentre la somma di euro 78.228.941 è stata vincolata ad impieghi in conto capitale. In particolare sono state assegnate risorse pari ad euro 67.600.000 agli investimenti previsti ed indicati nel piano triennale delle opere e dei servizi. La consistenza di cassa presunta al 31 dicembre 2021 ammonta ad euro 115.792.289 che conferma la solidità economico-finanziaria dell'Ente e la possibilità di affrontare con serenità l'importante programma di infrastrutturazione messo in campo. Tra gli interventi più significativi che si intendono realizzare è la costruzione di una stazione marittima passeggeri, con annesso **sistema** di collegamenti pedonali protetti per i passeggeri a piedi, oltre al potenziamento degli ormeggi per i mezzi veloci nel Porto di Villa San Giovanni per una spesa prevista di 25.000.000 di euro da finanziare con risorse disponibili nelle casse dell'**Autorità**. Decine poi sono gli interventi previsti nei vari porti destinati in via prioritaria ad interventi importanti di manutenzione straordinaria, sia delle banchine, dei piazzali, degli impianti e degli arredi portuali ma anche al dragaggio manutentivo dei fondali. Complessivamente si prevede di attivare nel triennio 2021/2023 investimenti





La Gazzetta Marittima

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

provenienti dalla finalizzazione vincolata di parte dell'avanzo di amministrazione disponibile, 54.488.649 derivanti da finanziamenti dello Stato già assegnati e la parte restante, pari ad 61.971.800, da coprire con finanziamenti già richiesti o da richiedere. Confermati poi, anche per il 2021, tutti gli appostamenti in bilancio che hanno consentito di supportare, già nel 2020, operatori e concessionari ad affrontare la crisi economica conseguente all'emergenza da Covid-19 oltre alla previsione della disponibilità di fondi che potranno essere destinati al rilancio delle attività portuali e di quelle crocieristiche in particolare sulla scorta di un aggiornamento del Piano di azione per il contrasto all'emergenza sanitaria ed il rilancio dell'economia dei Porti del **Sistema Portuale** dello Stretto, già approvato ad aprile del 2020, che il Comitato di Gestione ha deciso di avviare sin dalle prossime settimane con incontri specifici con le singole categorie rappresentate nell'Organismo di Partenariato. Nel corso della riunione del Comitato di Gestione è stato poi dato atto che gli interventi previsti per il 2020 per il sostegno agli operatori portuali colpiti dalla crisi economica conseguente al Covid-19 sono stati largamente completati ed in particolare che sono stati già disposte riduzione dei canoni demaniali dovuti per il primo semestre dell'anno corrente a tutti quelli che ne hanno fatto richiesta in misura corrispondente alla percentuale di riduzione del loro fatturato nel 2020 rispetto allo stesso periodo del 2019. Per il secondo semestre sono state già avviate le procedure per la acquisizione delle nuove istanze con l'obiettivo di riuscire al più presto a definire, con lo stesso criterio, anche le posizioni per il saldo dell'anno in corso. Da segnalare che tutte le risorse necessarie per dette attività, complessivamente stimate pari a circa 330.000 euro per l'anno 2020, sono state reperite all'interno del bilancio dell'Ente mediante corrispondenti riduzioni delle spese. Siamo soddisfatti ha dichiarato il presidente Mario Mega del lavoro svolto dagli Uffici dell'**Autorità**, che ringrazio per la competenza e la disponibilità, nella predisposizione del progetto di bilancio e del piano triennale delle opere pubbliche e dei servizi che consentirà finalmente di avviare un importante programma di potenziamento delle infrastrutture portuali di tutto il **Sistema** dello Stretto e di sostegno, anche nella fase post-Covid, alle imprese portuali ed a tutte quelle che operano nei nostri porti per un rilancio concreto delle attività ed un nuovo e migliore riposizionamento sui mercati. Siamo consapevoli che parte degli operatori dei nostri porti hanno subito gravi perdite economiche per l'emergenza sanitaria e per questo motivo siamo pronti a sostenerli nella ripartenza con interventi e strumenti straordinari che cercheremo di mettere in campo d'intesa con gli interessati, nei limiti delle nostre competenze, eventualmente chiedendo al Governo nazionale sostegno sia economico che normativo. Nella stessa giornata di ieri è giunta poi la comunicazione del Ministero della Difesa della concessione dell'aspettativa al dottor Domenico La Tella, individuato a fine ottobre scorso dal Comitato di Gestione quale primo segretario generale dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** dello Stretto, che quindi in data odierna ha assunto l'incarico completando così la governance dell'Ente e consentendo di poter avviare a pieno regime tutte le attività programmate dagli Organi in questi ultimi intensi mesi di lavoro. Il presidente Mega ha rilasciato al termine della giornata la seguente dichiarazione: Colgo l'occasione per ringraziare i componenti del Comitato di Gestione ammiraglio Giancarlo Russo, dottor Alberto Porcelli, professor Mario Caldarera e onorevole Mimmo Battaglia per la collaborazione che stanno fornendo, consentendo un confronto sia sulla forma che sui contenuti della nostra azione amministrativa, ma anche i partecipanti all'Organismo di Partenariato che, pur a volte nella diversità di veduta su alcuni argomenti, consentono approfondimenti importanti delle dinamiche portuali e forniscono spunti di riflessione che certamente contribuiscono a migliorare la gestione dell'Ente. Terminata la fase di start-up dell'Ente ora occorre impegnarsi con tutte le energie possibili per dare attuazione alle strategie definite nel Piano Operativo Triennale perché effettivamente i nostri porti possano diventare in parte fulcro di una ripresa economica dei territori dell'Area dello Stretto. Sono certo che in questo processo sarò adeguatamente supportato dal nuovo Segretario Generale dottor La Tella a cui formulo i miei migliori auguri di benvenuto e di buon lavoro.

Il Sole 24 Ore

Focus

l'inchiesta Covid e logistica. La distribuzione delle dosi aumenterà traffico aereo e consumi di carburante. Il nodo dei trasporti cargo

Con la corsa ai vaccini anche il petrolio ha trovato la sua cura

Sissi Bellomo

Una cosa è certa. Il vaccino anti-Covid farà volare più aerei. Non tra mesi o anni, quando con l'immunità ritroveremo la fiducia di viaggiare, ma da subito. La distribuzione delle prime dosi da parte di Pfizer-Biontech è cominciata e presto seguiranno a ruota anche altre case farmaceutiche, a cominciare probabilmente da Moderna e AstraZeneca, in una corsa alle consegne che è stata definita come la maggiore sfida logistica di tutti i tempi. I trasporti aerei avranno un ruolo centrale (si veda anche Il Sole 24 Ore di ieri). E con il moltiplicarsi dei voli dovrebbero riprendersi anche i consumi di carburanti per aviazione, l'unica grande sacca di debolezza che continua a tenere sotto scacco la domanda petrolifera. Forse c'è anche questa considerazione - oltre a un generico ottimismo per la fine (ancora lontana) della pandemia - dietro il rally che nell'ultimo mese ha spinto in rialzo di oltre il 20% le quotazioni del petrolio, riportando il Brent vicino a 50 dollari al barile. Un Boeing 747 cargo brucia un gallone, ossia circa 4 litri, di carburante al secondo, si apprende dal sito della società aeronautica. Per un chilometro ci vogliono 12 litri e per un viaggio dagli Stati Uniti all'Europa si arriva a consumarne quasi 150mila. Solo per i vaccini anti-Covid di aerei come questo bisognerebbe caricarne almeno 8mila, se l'obiettivo è recapitare una dose per ciascuno dei 7,8 miliardi di abitanti del Pianeta. Il numero raddoppia se - come sembra - sarà necessario somministrare anche una seconda dose di richiamo, stima la IATA, l'Associazione internazionale del trasporto aereo. Volumi che ovviamente si sommano a quelli di tutte le altre merci che sempre più spesso - con l'espansione delle vendite online e il rincaro record dei noli marittimi per i container - vengono trasferite con questa modalità. Il sistema è già sotto pressione, al punto che su molte rotte i costi di spedizione sono più che raddoppiati da febbraio, quando il coronavirus ha iniziato a lasciare a terra centinaia di aerei mentre aumentava la necessità di spostare grandi volumi di materiale sanitario, dai ventilatori alle mascherine. I vaccini, anche per le loro peculiari caratteristiche, aggiungono ulteriori sfide alle quali è probabile che si potrà rispondere solo "spezzettando" le consegne, dunque con un numero di voli ben superiore agli 8mila (o 16mila) ipotizzati in base al volume delle confezioni. Ad evidenziare numerose criticità è la stessa IATA, nell'ambito delle linee guida che ha messo a punto in vista dell'enorme sforzo logistico che si prospetta. Dal documento e da altri studi - tra cui uno realizzato da DHL con McKinsey - emerge in modo evidente che la capacità di trasporto rischia di non riuscire ad essere sfruttata in modo ottimale, da un lato perché i vaccini non sono prodotti qualsiasi: servono temperature controllate, che per il prodotto Pfizer devono scendere a livelli estremi, addirittura 70 gradi sotto zero. Dall'altro lato, c'è il rischio che a frenare la distribuzione sia proprio la pandemia. O meglio: i suoi effetti sul settore aeronautico, che è sprofondato in una crisi senza precedenti. Migliaia di voli sospesi, rotte cancellate dal mappamondo, aeromobili fuori servizio hanno scomposto un puzzle che ora non è facile né immediato rimettere in ordine, ma che andrebbe almeno in parte ricostruito per evitare ritardi nella distribuzione dei vaccini, che allontanerebbero il traguardo dell'immunità di gregge. Tra i nodi da sciogliere c'è il crollo di oltre il 60% del traffico passeggeri, che ha provocato la



Il Sole 24 Ore

Focus

perdita di spazi preziosi anche per il trasporto delle merci: la cosiddetta capacità belly, che secondo IATA è tuttora ridotta di un quarto. Prima del Covid oltre metà dei farmaci viaggiavano in stiva con le valigie dei turisti, proprio per facilitare una distribuzione capillare nel mondo, anche dove non esistono grandi hub logistici. Ora quasi tutti devono trovare posto su voli cargo specializzati. E lo stesso vale ovviamente per qualsiasi altro prodotto. La competizione per gli spazi è forte, anche se - come si legge nel rapporto World Air Cargo Forecast di Boeing - quasi 200 compagnie hanno convertito 2.500 aerei passeggeri al trasporto esclusivo di merci, rimuovendo i sedili o semplicemente caricandoli di scatoloni. Gli espedienti rischiano di non bastare più, anche perché i vaccini a temperature ultra fredde potrebbero aver bisogno di spazi superiori alla media. Vanno trasportati in speciali contenitori refrigerati con motori a batteria o con montagne di ghiaccio secco: un prodotto comune (si tratta semplicemente di CO₂ allo stato solido) ma che può dare grattacapi. È infatti qualificato come pericoloso, per cui ai vettori sono imposte procedure e autorizzazioni speciali per il trasporto. Inoltre a bordo degli aerei si può portare solo in quantità limitate: tra 816 e 1.088 kg al massimo, ricorda DHL, perché tende a evaporare e le esalazioni rischiano di avvelenare i piloti. In compenso l'allarme per una possibile carenza di CO₂ (e dunque di ghiaccio secco), che aveva sollevato preoccupazioni negli Usa, sembra rientrato. Mentre su questa sponda dell'Oceano Atlantico non sembrano esserci motivi di apprensione. «In Europa e soprattutto in Italia il rischio è zero», rassicura Federgastecnici, l'associazione del settore dei gas industriali. «Da noi non c'erano stati problemi nemmeno nell'estate 2018, quando la mancanza di CO₂ aveva messo in crisi i birrifici del Nord Europa». Per evitare problemi UPS e FedEx, colossi della logistica globale, si sono comunque mossi d'anticipo. Non solo allestendo magazzini super refrigerati per custodire i vaccini in attesa dello smistamento, ma anche avviando la produzione in proprio di ghiaccio secco, in quantità tali da prevedere di poter rivendere l'eccesso sul mercato. Resta il tema della capacità dei trasporti aerei, che secondo IATA quest'anno si è ridotta nel complesso del 30%. «Per facilitare un'efficace distribuzione dei vaccini bisogna che la rete passeggeri si rimetta in moto», ha dichiarato Glynn Hughes, responsabile della divisione cargo della IATA, forse più libero di esprimersi rispetto ad altri perché dimissionario. In pratica, potremo tornare a volare grazie al vaccino, ma per vaccinarci in fretta dovremmo tornare subito a volare. Un paradosso difficile da riconciliare, non solo per motivi psicologici. Troppi aerei infatti mancano all'appello: ce ne sono circa 17mila fuori servizio, il 60% della flotta totale, stima la società di consulenza Cirius. E non sempre sono ricoverati negli hangar pronti a riaccendere i motori. Molti sono stati spostati in speciali aree di rimessa, e per decollare di nuovo necessitano di lunghe operazioni di ripristino. Anche la fitta ragnatela di rotte che collegava ogni angolo del globo si è spezzata in più punti. Da oltre 22mila city-pairs, le tratte aeree che uniscono due località, si è scesi ad appena 14.765 per colpa della pandemia. Persino nei grandi hub, come Londra o New York, i voli si sono rarefatti. E ci sono luoghi, soprattutto ma non solo nei Paesi in via di sviluppo, in cui da mesi non atterra più nemmeno un aereo. Certo, esistono anche i camion e talvolta le ferrovie, che comunque avranno un ruolo nella distribuzione dei vaccini. Tuttavia, avverte IATA nelle sue Linee guida, «se rimaniamo con le frontiere chiuse, i viaggi ridotti, le flotte a terra e i dipendenti in congedo, la capacità di consegnare vaccini salvavita sarà molto compromessa, anche nell'ultimo miglio». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Vaccini: 'i porti pronti'

ROMA Piano distribuzione vaccini: I porti sono pronti a fare la loro parte. Sarà però fondamentale integrare i nodi di interscambio e le catene logistiche che ad esse fanno capo. Lo ha dichiarato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, intervenendo in rappresentanza di **Assoport** a una audizione alla Commissione Trasporti della Camera dei Deputati. Corsini ha evidenziato che per assicurare la consegna di numerose dosi di vaccino ci si dovrà affidare alla filiera logistica nel suo complesso, anche in considerazione della rapidità della tempistica tra la produzione dei vaccini e l'inoculamento (circa 14 giorni). La modalità di trasporto aereo avrà sicuramente un ruolo chiave nella distribuzione, invece i porti lo avranno in fase di stoccaggio e smistamento. Il presidente dei porti di Livorno e Piombino ha inoltre fatto presente che gli scali portuali hanno molta disponibilità nell'ambito della catena del freddo. Nel corso della ricognizione fatta da **Assoport** è emersa una rilevante disponibilità di quasi tutti i porti italiani (Savona, Trieste, Ravenna, Ancona, Civitavecchia, Livorno, Napoli, Gioia Tauro, Bari, Taranto, Palermo, Cagliari). Tutti hanno la possibilità di stoccaggio in container o catene logistiche sviluppate, inoltre in tutti i porti italiani la catena del freddo è organizzata e quindi può sicuramente sostenere le necessità del caso. Per il rappresentante di **Assoport** è fondamentale che i piani di distribuzione dei vaccini si interfaccino con il sistema logistico di terra, di cui i porti e gli aeroporti sono i nodi principali di interscambio. Particolare attenzione va posta alle questioni doganali. Il porto franco di Trieste è un esempio importante da questo punto di vista: il materiale stoccato può rimanere senza procedure doganali per un tempo indefinito, e quindi può fare da centro di stoccaggio a lungo termine. Inoltre lo scalo triestino ha una catena logistica organizzata per servire il territorio; e lo stesso vale per il porto di Livorno, dove tra l'altro è già pronto un importante progetto che fa capo all'interporto Vespucci e costituisce una piattaforma logistica ideale per la distribuzione del vaccino nelle aree di riferimento. Questo asset ha una capacità di carico refrigerata pari a 90 milioni di dosi di vaccino a -2/-8° e può essere pronta nell'ambito di un paio di mesi. Anche il porto di Ravenna ha significative disponibilità nell'ambito della catena del freddo.



Panorama

Focus

SPESE DI STATO / 1

PORTI delle nebbie

La riforma voluta dall'ex ministro renziano Graziano Delrio per ora è più propaganda che realtà. I conflitti d'interesse tra privati si sono trasformati in pubblici. Con un aumento dei costi, spesso poco trasparente, e la divisione degli incarichi fatta con il solito manuale Cencelli.

Fabio Amendolara

Da quando la magistratura si è concentrata sul meccanismo burocratico che dovrebbe fare da nastro trasportatore per chi utilizza i porti italiani, sono saltati fuori progetti per infrastrutture elefantache che non si reggono economicamente in piedi, monopoli storici, sprechi vari e reati à gogo. Gli sbandierati accorpamenti tra le Autorità di sistema portuale, gli enti che gestiscono l'organizzazione e il funzionamento degli scali nazionali, sono rimasti burocraticamente sulla carta: le nuove Port authority, insomma, funzionano con le vecchie regole. La grande riforma renziana propagandata al ministero dei Trasporti quando arrivò Graziano Delrio, alla fine, si è rivelata solo una trovata mediatica per ottenere qualche like sui social e qualche comparsata sui tg. Il successore Danilo Toninelli (5 Stelle), poi, non è riuscito a invertire la rotta. E Paola De Micheli (Pd) sembra essere in perfetta continuità con l'era Delrio. Infrastrutture, lavoro portuale e concessioni, i temi sui quali gli addetti ai lavori auspicavano un intervento, infatti, non sono stati toccati. Resta la cupa fotografia offerta da pubblici ministeri e magistrati contabili. All'abolizione dei Comitati portuali, giustificata dai conflitti di interesse di chi ne faceva parte (imprese, sindacati ed enti locali), è seguita la creazione dei board, che dovevano essere snelli, veloci e funzionali: ma agli interessi dei privati è subentrato quello dei soggetti pubblici. E appena se ne è presentata l'occasione è cominciata la solita divisione con manuale Cencelli alla mano per le cariche di vertice che andranno a completare l'occupazione portuale targata Pd. Qualche settimana fa De Micheli ha giocato una carta sulla quale conta molto, affidando a Maria Teresa Di Matteo l'incarico da dirigente generale della Direzione per la vigilanza sulle Autorità portuali. I 13 presidenti in scadenza di mandato, invece, verranno scelti con un bando (pubblicato a settembre) che ripropone l'impostazione di quello sottoscritto da Del rio. Dal ministero del Tesoro hanno puntualizzato che non si tratta di un concorso, ma che l'avviso mirava a raccogliere soltanto le manifestazioni di interesse. Infatti non è previsto alcun processo selettivo e non ci saranno graduatorie, né sarà reso pubblico l'elenco di coloro che hanno presentato il proprio curriculum. Insomma, la scelta è discrezionale. E, ovviamente, politica. Anche se la procedura prevede che la nomina del ministro delle Infrastrutture e dei trasporti avvenga d'intesa con i rispettivi presidenti delle Regioni interessate, sentite le Commissioni parlamentari. Gli altri tre vertici, titolari delle Autorità portuali di Palermo, Messina e Sardegna, resteranno ancora in carica ed erano stati scelti proprio da Delrio. Si tratta di poltrone molto ambite. In primo luogo per i compensi, che vanno dai 250 mila ai 350 mila euro all'anno e si confermano tra i più alti della pubblica amministrazione. Tanto che la Sezione centrale di controllo della Corte dei conti ha segnalato una generale incoerenza tra alcuni valori indicati dalle Autorità portuali e le norme di riferimento per quanto riguarda gettoni di presenza, revisori dei conti, importo totale lordo del segretario generale, riduzione delle spese per gli organi. Sotto esame c'è una circolare del Mit del 10 ottobre 2017 inviata a tutte le Autorità portuali nella quale si ritiene che, a causa della riforma Delrio, i tagli alle spese degli

SPESE DI STATO / 1



82 | L'Espresso | 9 dicembre 2020

Panorama

Focus

organi delle Port authority non erano applicabili. Questa corte ha replicato la magistratura contabile, ha già chiaramente espresso di non condividere la posizione assunta dal ministero vigilante, in quanto la normativa sulle riduzioni ai compensi degli organi è rivolta a tutte le pubbliche amministrazioni e le eccezioni sono puntualmente indicate nella legge stessa. A conti fatti, le Autorità portuali spendono quasi 885 milioni di euro ogni anno, 134 dei quali sono impiegate per spese di funzionamento: oltre 5 milioni e mezzo per gli organi di vertice e quasi 106 milioni per il personale. A drenare 19 milioni è l'Autorità portuale di Genova, la più imponente d'Italia, con i suoi 19 dirigenti, 71 quadri e 192 impiegati. Le spese per i vari organi nel 2018 sono pari a 390.824 euro, in aumento rispetto al 2017, quando ammontavano a 375.814 euro. Ci sono casi, infatti, in cui anche i costi di gestione sono in crescita. Altro che tagli. A Gioia Tauro, per esempio, Autorità portuale retta da una gestione commissariale straordinaria sin dal 2014, prorogata da ultimo, con decreto di Delrio, ad Andrea Agostinelli, la spesa per gli organi amministrativi è in aumento del 5 per cento e si attesta a 319 mila euro. E a leggere le relazioni dell'ente ci sarebbero pure carenze di personale tali da non assicurare la migliore gestione delle attività. Le spese per il personale, a scorrere i bilanci, hanno inciso sulle entrate correnti per il 14 per cento, mentre sulle spese correnti per il 25. E mentre si è concentrati a far quadrare i conti per i costi elevati della struttura, la Corte dei conti è costretta a rinnovare l'invito a realizzare l'effettivo incasso dei finanziamenti in conto capitale per avviare o completare le opere programmate. A Messina, per l'acquisizione di beni e servizi, vengono rilevati dalle toghe contabili 83 contratti stipulati per un ammontare complessivo di 2,55 milioni di euro, di cui 1,96 riconducibili a 14 contratti affidati mediante procedura negoziata e 357.158 euro per 66 affidamenti diretti ognuno dei quali con importi sotto la soglia dei 40 mila euro. Civitavecchia, invece, si distingue per i contenziosi mostruosi. L'importo passa dai 30,4 milioni del 2017 ai 34,8 del 2018. Una cifra preoccupante, tanto che il collegio dei revisori nella relazione al rendiconto 2018, dopo aver rilevato che la percentuale di copertura della passività potenziale già accantonata al fondo rischi ammonta solo al 9 per cento, ha richiamato l'attenzione sulla necessità di destinare tutte le risorse libere disponibili per incrementare gli accantonamenti. Ma a preoccupare non sono solo i conti. Molte Autorità portuali sono nel mirino delle procure. A Brindisi, per esempio, il presidente Ugo Patroni Griffi, insieme con funzionari dell'ente portuale, progettisti e direttori di lavori, è indagato in una maxi inchiesta in cui si ipotizzano vari reati di abuso edilizio, smaltimento illecito di rifiuti, frode in pubblica fornitura, falsità ideologica e abusi d'ufficio. A Ravenna sono a giudizio per inquinamento ambientale il presidente Daniele Rossi e il segretario generale Paolo Ferrandino. La Berkan B, il rifiuto navale mai bonificato che si spezzò nell'ottobre 2017 e che sversa ancora carburanti e olio, resta lì. Il risanamento non parte. A Livorno, infine, sono nei guai per la proroga delle concessioni per le banchine il presidente Stefano Corsini e il segretario generale Massimo Provinciali. E il processo per abuso d'ufficio e falsità ideologica è già partito.