



ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti**  
**martedì, 22 dicembre 2020**



## Prime Pagine

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

## Primo Piano

21/12/2020	<b>Il Nautilus</b> Ue sbaglia a tassare i porti italiani	24
------------	---	----

## Trieste

22/12/2020	<b>Il Piccolo</b> Pagina 20 Tir in uscita da Porto vecchio dirottati verso la Costiera	<b>LORENZO DEGRASSI</b> 25
------------	---	----------------------------

22/12/2020	<b>Il Piccolo</b>	Pagina 29	<i>DIEGO D' AMELIO</i>	26
<hr/>				
Ticket D' Agostino-Sommariva ai saluti: «Fieri del lavoro fatto»				
22/12/2020	<b>Il Piccolo</b>	Pagina 30	<i>MASSIMO GRECO</i>	27
<hr/>				
Guerra Usa-Cina sul commercio e ruolo di Trieste				
21/12/2020	<b>Ansa</b>			28
<hr/>				
Porti: Patuanelli, necessarie opere per sviluppo area Trieste				
21/12/2020	<b>Ansa</b>			29
<hr/>				
Porti: Serracchiani, pandemia può essere occasione per Trieste				
21/12/2020	<b>Ansa</b>			30
<hr/>				
Porti: D' Agostino, investimenti a Trieste saranno su persone				
21/12/2020	<b>Ansa</b>			31
<hr/>				
Porti: Sommariva, scalo Trieste di nuovo è anima della città				
21/12/2020	<b>Prima Comunicazione</b>			32
<hr/>				
Zeno D'Agostino confermato alla guida del porto di Trieste				

## Venezia

22/12/2020	<b>Il Sole 24 Ore</b>	Pagina 9		33
<hr/>				
Grandi Navi: call internazionale sul nuovo terminal a Venezia				
22/12/2020	<b>Corriere del Veneto</b>	Pagina 8	<i>Francesco Bottazzo</i>	34
<hr/>				
Navi, call per portarle fuori della laguna Ma subito ottanta crociere a Marghera				
22/12/2020	<b>Corriere del Veneto</b>	Pagina 8		36
<hr/>				
«Flussi separati e tensostrutture Collaboriamo per il porto»				
22/12/2020	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 26	<i>MICHELE FULLIN</i>	37
<hr/>				
Il Comitato bocchia le navi a Marghera				
22/12/2020	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 26		39
<hr/>				
Martella: «È stata tracciata la rotta ora serve la collaborazione di tutti»				
22/12/2020	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 27		40
<hr/>				
Brugnarò, dalla rabbia a un ottimismo a metà				
22/12/2020	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 27	<i>ELISIO TREVISAN</i>	42
<hr/>				
Royal Caribbean fa rotta su Ravenna Terminal in concorrenza con Venezia				
22/12/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 22	<i>ALBERTO VITUCCI</i>	43
<hr/>				
Ottanta grandi navi a Fusina nel 2021 San Marco, solo dimezzati i transiti				
22/12/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 23	<i>A.V. ALBERTO VITUCCI</i>	45
<hr/>				
Brugnarò contento a metà «Bene la scelta delle navi non la centralità romana»				
21/12/2020	<b>Ansa</b>			46
<hr/>				
Grandi Navi: Brugnarò, in 2021 crociere a terminal Marghera				
21/12/2020	<b>Askanews</b>			47
<hr/>				
Venezia, 100 mln per salvaguardia Laguna e soluzione grandi navi				
21/12/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>		<i>Redazione</i>	48
<hr/>				
Appello del Comitato Venezia Lavora				

## Genova, Voltri

22/12/2020	<b>Il Sole 24 Ore</b>	Pagina 3		50
<hr/>				
Cantieri, le 19 opere del Recovery: 27 miliardi, solo 9 aggiuntivi				
22/12/2020	<b>Il Giornale del Piemonte e della Liguria</b>	Pagina 11		52
<hr/>				
Due nuovi binari per le merci a Prà				
21/12/2020	<b>BizJournal Liguria</b>			53
<hr/>				
Rfi, due nuovi binari allo scalo di Genova Prà				

21/12/2020	<b>FerPress</b>	AdSP Mar ligure occidentale: in funzione 2 nuovi binari nel terminal container di Pra'	54
21/12/2020	<b>Transportonline</b>	Porti: due nuovi binari a Genova Prà	55
21/12/2020	<b>Ansa</b>	Sequestrati al porto di Genova Prà 170 monopattini cinesi	56
21/12/2020	<b>PrimoCanale.it</b>	Sequestrati al porto di Genova 170 monopattini cinesi irregolari	57

## La Spezia

21/12/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	Mario Sommariva: Nel prossimo incarico priorità all'ascolto	<i>Redazione</i> 58
------------	-----------------------------	---	---------------------

## Ravenna

21/12/2020	<b>Il Nautilus</b>	AdSP MACS: ROYAL CARIBBEAN, GRUPPO LEADER NEL MERCATO DELLE CROCIERE, INTERESSATO AL TERMINAL PASSEGGERI DI RAVENNA	59
------------	--------------------	---	----

## Marina di Carrara

22/12/2020	<b>Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)</b>	Pagina 21 «Basta Tir sul lungomare»	<i>LUCA BARBIERI</i> 60
------------	---------------------------------------	--	-------------------------

## Livorno

22/12/2020	<b>Il Tirreno</b>	Pagina 22 Camion in porto: meno 8% (ma in agosto c'è stato il crollo)	61
21/12/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	La ministra sceglie Luciano Guerrieri	<i>Renato Roffi</i> 62

## Piombino, Isola d' Elba

22/12/2020	<b>La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)</b>	Pagina 59 «Bene Guerrieri all' Authority»	64
------------	--	--	----

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

22/12/2020	<b>Il Messaggero (ed. Civitavecchia)</b>	Pagina 59 Musolino si presenta, bilancio e container le sue priorità	65
22/12/2020	<b>La Provincia di Civitavecchia</b>	Pagina 2 Bilancio, futuro di Tvn e container: ecco le prime sfide del presidente Musolino	66
21/12/2020	<b>(Sito) Adnkronos</b>	Porti, Musolino (Civitavecchia): "Momento difficile ma sono ottimista"	67
21/12/2020	<b>(Sito) Adnkronos</b>	Porti, Musolino (Civitavecchia): "Per bilancio 2021 serve supporto istituzioni"	69

21/12/2020	<b>FerPress</b>		70
AdSP Tirreno centrale: la conferenza stampa del neo presidente Musolino			
21/12/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	Redazione	71
Luciani: Visita inaspettata del presidente Musolino			
22/12/2020	<b>La Provincia di Civitavecchia</b>	Pagina 2	72
Domenica di grandi numeri: quattordici navi da crociera in sosta inoperosa			

## Napoli

22/12/2020	<b>Il Riformista (ed. Napoli)</b>	Pagina 2	73
«Si, A NAPOLI SERVONO UN PORTO MODERNO E UNA LEGGE SPECIALE»			
21/12/2020	<b>Informazioni Marittime</b>		75
Container, porti campani perdono traffico nei primi dieci mesi			
21/12/2020	<b>FanPage</b>	Pierluigi Frattasi	76
Gomorra 5 si gira nel Porto di Napoli, ciak a gennaio tra le banchine e l' ex Fabbrica Corradini			
21/12/2020	<b>Napoli Today</b>		77
Gomorra 5, a gennaio si gira nel porto di Napoli nell' area dei Cantieri Partenope			

## Salerno

22/12/2020	<b>Il Mattino (ed. Salerno)</b>	Pagina 21	Diletta Turco	78
«Porto, dragaggi conclusi per le navi da crociera»				
22/12/2020	<b>Il Mattino (ed. Salerno)</b>	Pagina 22	Diletta Turco	79
«Porto, dragaggi conclusi per le navi dei crocieristi»				
22/12/2020	<b>Il Mattino (ed. Salerno)</b>	Pagina 22		81
Viaggiatori dimezzati e attività in calo, il declino da giugno				

## Brindisi

22/12/2020	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)</b>	Pagina 13		82
Scarpe con marchi falsi: maxi sequestro al porto				
21/12/2020	<b>Brindisi Report</b>			83
Sequestro nel porto di migliaia di "Converse" contraffatte				

## Olbia Golfo Aranci

22/12/2020	<b>La Nuova Sardegna</b>	Pagina 33	DI TIZIANA SIMULA	84
Porto, il Tar riaccende i motori della Sun Lines				

## Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

22/12/2020	<b>Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)</b>	Pagina 20		85
«Ora si può far decollare la crocieristica»				

## Trapani

21/12/2020	<b>FerPress</b>			86
Sicilia: pubblicata gara per completare manutenzione straordinaria bacino di carenaggio del porto di Trapani				

## Focus

22/12/2020	<b>Il Mattino</b> Pagina 7	87
<hr/>		
21/12/2020	<b>Ansa</b>	89
<hr/>		
21/12/2020	<b>FerPress</b>	90
<hr/>		
21/12/2020	<b>Informare</b>	91
<hr/>		
21/12/2020	<b>Informatore Navale</b>	92
<hr/>		
21/12/2020	<b>Informazioni Marittime</b>	93
<hr/>		
21/12/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	94
<hr/>		
21/12/2020	<b>Port News</b>	95
<hr/>		
21/12/2020	<b>Notiziario Assoport</b>	96
<hr/>		

# CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821  
Roma, Via Campania 50 C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63797310  
mail: servizioclienti@corriere.it

**SCARPA**  
SHOP ONLINE



THE ORIGINAL MOJITO™



**Oltre 29 milioni di utenti unici al mese**  
Corriere, l'anno record dell'informazione digitale  
di **Davide Casati** e **Luca Gelmini**  
alle pagine 30 e 31



**Davanti al video**  
Le pagelle del telecinema  
Bene i moschettieri  
Bocciati Boldi e De Sica  
di **Paolo Mereghetti**  
a pagina 43

**SCARPA**  
SHOP ONLINE



THE ORIGINAL MOJITO™

**Partiti e verifiche**  
**LA STAGIONE DEGLI ALIBI È FINITA**  
di **Daniele Manca**

Cosa ci possiamo aspettare da questa serie di incontri sul Next Generation Eu tra ministri e i vari partiti che compongono la maggioranza? Dobbiamo pensare che a seconda del partito incontrato la ripartizione o gli stanziamenti possano cambiare che si tratti della Sanità o delle infrastrutture o di Industria 4.0? O forse qualche parola in più qui e là su un piano che nel giro di un paio di settimane dovrebbe arrivare a Bruxelles per potere iniziare a essere finanziato? Quali che siano le risposte sembra emergere la mancanza di consapevolezza della drammaticità della situazione.

Gli Inglesi hanno annunciato in queste ore una nuova variante del virus. Ma non era certo necessaria questa notizia per evidenziare che dobbiamo convivere ancora per molto con il Covid. Il sollievo provato per l'arrivo delle prime dosi di vaccino si è già stemperato nel nervosismo con il quale in Italia si sta reagendo all'ennesima novità negativa. Affiora la fragilità, la disunità di una maggioranza e di un governo che pare aver perso anche un metodo di lavoro, tanto appare episodico l'agire.

In un dibattito più adatto a una campagna elettorale che alla soluzione dei problemi, ogni singola diversità di visione viene riversata sui cittadini, quasi potessero essere loro a dover decidere come andare avanti nel giorno per giorno. Possibile che i leader politici non siano riusciti a parlarsi tra loro in queste settimane?

continua a pagina 32

**Il virus mutato** Quaranta Paesi isolano il Regno Unito. La ricoverata al Celio è dei Servizi segreti

## Test per 44 mila italiani

Controlli su chi è tornato da Londra a dicembre. Vaccino, via libera Ue

La variante inglese del Covid circolerebbe già da novembre nella Ue. Controlli per gli italiani tornati da Londra a dicembre: pronti 44 mila test. La donna al Celio contagiata dal virus mutato è dei Servizi. Stop di 40 Paesi ai voli con il Regno Unito. Sul vaccino arriva la via libera dall'Europa.  
da pagina 2 a pagina 13

**IL REPORTAGE**  
**Londra, paura e scorte di cibo**

di **Luigi Ippolito** a pagina 3



**L'INCHIESTA**



**Morti, contagi: va peggio della prima ondata**  
di **Giulio Fasano, Marco Imarisio** e **Simona Ravizza**

Statistiche alla mano, la seconda ondata si sta rivelando più nefasta della prima.  
alle pagine 12 e 13

**LA LETTERA**  
**Gesù Bambino, vorrei ritrovare l'innocenza**

di **Susanna Tamaro**

Caro Gesù Bambino, ti scrivo dopo più di cinquant'anni di silenzio e, mentre ti scrivo, già so che schivando nella tua cassetta questa lettera farà il rumore sordo di una busta che cade nel vuoto. La mia famiglia non è mai andata alla messa di mezzanotte né a quella di mezzogiorno, per contare i Natali passati insieme bastano le dita di due mani; malgrado ciò è rimasta indelebile nella mia mente e nel mio cuore la tua immagine di infante che, con le braccia spalancate, sorrideva al mondo.

continua a pagina 29

**L'avvelenamento** Si è finto un superiore della spia russa



Aleksey Navalny, 44 anni, durante la chiamata «trappola» alla spia russa che ha involontariamente confessato il suo tentativo omicida

**Navalny, beffa al telefono: L'oppositore del Cremlino Aleksey Navalny ha beffato gli oop russi. Al telefono si è finto un alto funzionario ottenendo così la confessione di una spia coinvolta nel tentativo di ucciderlo lo scorso 20 agosto durante un viaggio in aereo. «Il veleno spruzzato nelle mutande».**

di **Fabrizio Dragosel** a pagina 17

**MORANDI, LA PERIZIA SUL CROLLO**  
**«Tiranti corrosi, per 25 anni niente interventi»**

di **Andrea Pasqualetto**

«Il ponte Morandi è crollato per scarsa manutenzione». Dalla perizia dei consulenti del giudice depositata ieri un atto d'accusa ad Autostrade: «Dal 1993 nessun controllo sui tiranti corrosi». A cedere lo strallo sul lato del mare della pila nove.

a pagina 23

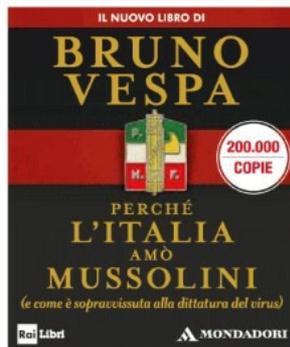
**GLI INCONTRI CON PD E M5S**  
**Government, tregua di Natale Conte apre sui fondi Ue**

di **Marco Galluzzo** e **Maria Teresa Melli**

Tregua nella maggioranza. Il premier Giuseppe Conte sarebbe disposto a un cambiamento della cabina di regia per gestire i fondi europei, creando una struttura più politica e meno tecnica, senza l'adozione del modello dei manager.

alle pagine 14 e 15 **Trocinò**

IL NUOVO LIBRO DI  
**BRUNO VESPA**



PERCHÉ L'ITALIA AMÒ MUSSOLINI  
(e come è sopravvissuta alla dittatura del virus)

200.000 COPIE

Rai Libri | MONDADORI

**IL CAFFÈ**  
di **Massimo Gramellini**  
**La variante di panico**

Nella gerarchia del terrore, la «variante inglese» ha già soppiantato il semplice Covid, degradandolo ad angoscia secondaria. Di lui si comincia a parlare, non certo con nostalgia, ma come di un vecchio terribile balordo con il quale si stava faticosamente venendo a patti. Super Covid invece ha l'energia e l'imprevedibilità degli esordienti: sarà disposto a lasciarsi domare dalla campagna d'inverno delle vaccinazioni di massa che il nostro governo si accinge a lanciare con le capacità logistiche e organizzative di cui ha già dato così ampia prova? L'origine inglese della variante non tranquillizza: si sa come siano orgogliosi e bizzarri, da quelle parti. Non tranquillizzano nemmeno i virologi, seminatori di messaggi contraddittori. Mentre facevo colazione sono riu-

scito a sentirmi uno che negava la maggiore letalità del nuovo venuto e un altro che, in piena estasi catastrofista, ne illustrava le potenzialità devastanti. Ho reagito come le Borse: precipitando nel panico. E il panico ti fa perdere il senso delle cose. Non esiste una sola prova che Super Covid sia refrattario ai vaccini, mentre si sa per certo che è contagioso il triplo e rischia di intasare le terapie intensive. Prima che dai vaccini, fermarlo dipende dunque da noi, e nel solito noioso modo: aumentando ulteriormente le precauzioni. Ma a questo punto della pandemia, la stanchezza è tale che il terrore diventa quasi un analgesico: è più semplice prendersela con la scienza che scomodare la coscienza, specie se si tratta della propria.

**Prolife**



IL SISTEMA IMMUNITARIO è la TUA DIFESA  
**SOSTIENILO con la Vitamina D**

Integratore con 10 miliardi di probiotici e VITAMINA D PER IL SUPPORTO DEL SISTEMA IMMUNITARIO





**La Whirlpool, dopo avere tradito tutti gli impegni e chiesto gli ammortizzatori sociali, annuncia per aprile 330 licenziamenti a Napoli. Prendi i soldi e scappa**



Martedì 22 dicembre 2020 - Anno 12 - n° 353  
 Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma  
 tel. +39 06 328181 - fax +39 06 32818230



€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 10,70 con il libro "Tutto sommato"  
 Spedizione in abb. postale D.L. 355/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)  
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

**FINE ANNO DI LAVORO**

**Conte tira diritto sul Recovery, ritirata renziana**



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

**"SILENZIO-ASSENSO"**

**Bonaccini, mega condono edilizio "Roma impugni"**

PALOMBI A PAG. 13

**LA STRANA SENTENZA**

**Appendino: il gip usa i suoi nemici per condannarla**

GIAMBARTOLOMEI A PAG. 11

**MALATO IMMAGINARIO**

**B. sta molto male solo nei processi (saltati da 1 anno)**

BARBACETTO A PAG. 13

**UN CIAO PER SBAGLIO**

**Dietro quella mascherina, chi ti conosce?**

Andrea Vitali

Asintire la parola "sagoma" non mi viene in mente il significato che per primo si evince dal vocabolario, cioè modello di carta, legno o altro materiale che serve da riferimento per produrre qualcosa. Piuttosto, effetto da attribuire certamente al fatto di vivere in un piccolo luogo dove ci si conosce un po' tutti, il suo significato estensivo, riferibile a persona curiosa, forse un po' strana: una sagoma appunto.  
 A PAG. 16



**LA PERIZIA** In 467 pagine i dettagli e l'accusa ad Autostrade

**"Il Ponte di Genova è caduto perché Aspi non fece i lavori"**

La causa scatenante dei 43 morti è stata per i tecnici la "corrosione" dei cavi della pila n. 9. "Dietro il crollo nessun fattore indipendente dallo stato di manutenzione"



GRASSO A PAG. 12

**ItaliaVirus**

Marco Travaglio

Si come va di moda la variante inglese, ho fatto una variante travagliese del sogno di Padellaro. Fino a qualche settimana fa l'avrei classificato fra gli incubi: ora invece mi pare bellissimo. La prima parte del sogno è quella di Antonio. Stufato marcio della seconda ondata di ItaliaVirus, Conte decide di prevenire la terza, data per certa dagli esperti a gennaio, con un antidoto più efficace di qualunque vaccino: un dibattito parlamentare. Lì il premier dice in parole semplici la verità e così smentisce automaticamente tutte le balle renziane: la cabina di regia sul Recovery Plan è stata chiesta dall'Ue decisa in 16 riunioni ministeriali; per la sanità non ci sono 9 miliardi, ma 16, più i 10 già stanziati quest'anno e mai spesi dalle Regioni, cioè fin troppi su un bilancio annuo di 115 (se poi manca qualcosa, lo si leva alla sanità privata); indebitarsi viepiù col Mes sanitario è inutile, anzi dannoso, perché non ci sono problemi di cassa; il rimpasto non lo vuole nessuno; i servizi segreti rispondono per legge al premier, che può delegare alcune funzioni a un ministro, sottosegretario, o tenerselo tutte; il governo ha cose più importanti (vaccini, Next Generation Eu, nuovi ristori alle categorie colpite, Iva, riforme già concordate ma rinviate per l'emergenza) dei ricattucci di un partitucolo. Poi annuncia il programma emerso dalla verifica per governare fino al 2022. E ricorda all'Innominabile i doveri e le responsabilità di ogni partito di maggioranza, con una breve lezione di educazione civica e democrazia parlamentare simile a quella impartita il 20.8.19 all'altro Matteo Cazzaro. Infine chiede la fiducia e si va alla conta.

Qui si innesta la mia variante. L'Innominabile, che indossa una polo col colletto alzato per coprire l'incipiente pappagalleggia, strepita come un ossesso e annuncia che stacca la spina a Conte. Ma metà dei suoi 30 deputati e 18 senatori votano la fiducia e staccano la spina a lui, replicando l'ardua impresa della scissione dell'atomo. Alla Camera, dove iv non è determinante, Conte ottiene la fiducia. Al Senato gli mancano una decina di voti, ma a colmare il vuoto lasciato dai renziani superstiti provvede una pattuglia di excentrici, ex forzisti ed ex grillini in cambio di null'altro che il seggio sino a fine legislatura. Un tornaconto che in tempi normali sarebbe indigeribile, ma che in quest'emergenza molti perdoneranno come il male minore al nobile scopo di liberare il governo dal racket: come quando si paga il riscatto all'Anonima per strapparle dalle grinfie un proprio caro. Senza contare la gioia universale nel vedere quei quattro gustatori finalmente ridotti a peli superflui. Come diceva il Gianfranco Funari di Corrado Guzzanti: "È tanto liberatorio".

**IL PIANO** INTERVISTA A FRANCO LOCATELLI, PRESIDENTE CSS

**"Vaccini: 3,4 milioni di dosi il 4 gennaio"**



**VARIANTE INGLESE?**  
 "NON RESISTERÀ ALL'ANTIVIRUS. ENTRO L'ESTATE VACCINIAMO 2 ITALIANI SU 3". L'OK DI EMA A PFIZER. PERÒ L'ITALIA È INDIETRO NEL SEQUENZIAMENTO

CALAPÀ E MARGOTTINI  
 A PAG. 6-7

**LE NOSTRE FIRME**

- Padellaro Il bluff di Renzi a pag. 3
- Corrias Il Bomba da Playstation a pag. 17
- Fini È Natale grazie al Covid a pag. 9
- Tescaroli Strage senza verità a pag. 9

**LA BARRIERA USA-MESSICO**

**Biden a sorpresa: il "muro di Trump" lo pagano i Dem**



GRASSI A PAG. 14

**CHE COSA REGALARE**

**I consigli delle firme del "Fatto" sui libri strenna per il Natale**

A PAG. 18-19

**La cattiveria**

Questi inglesi sono extracomunitari da due giorni e già portano le malattie

WWW.SPINOZA.IT





Redazione e Amministrazione: Piazza della Repubblica 21 - 20121 Milano Tel. 06.69999.1

quotidiano

Sped. in Abb. Postale - DL 503/2003 Conv. L. 48/2004 Art. 1, c. 1, DFC MILANO



ANNO XXV NUMERO 304

DIRETTORE CLAUDIO CERASIA

MARTEDÌ 22 DICEMBRE 2020 - € 1,80 + € 1,50 con il libro RIPARTIRE DA DRAGHI

Evviva Ivanka, che vuole tornare nei salotti newyorkesi ed essere riammessa in società. Chissà che Salvini & Co. non traggano ispirazione

Dunque Ivanka è stata del rally, del chiaro deplorabile, dei comizi di daddy, dei suoi cinghietti mercolati e del suo boasting, ha fatto questo o quello ma non è un genio anzi uno stabile genio, è stata del Fratelli che non accettano il verdetto elettorale, anzi sempre di più il suo comp...

esagitata e non troppo elegante informalità. New York è per certi aspetti un luogo insopportabile di virtuosismo immerso nei vizi peggiori. Prima fra tutti l'ipocrisia. Non hanno capito un Bellociano, mite e spiritoso come il loro Berlusconi, e si sono beccati quattro anni di crisi finiti di The Donald. Non hanno capito la funzione sociale del cristianesimo ecclesiastico e si sono beccati il movimento obbrobrico dell'estremismo politico evangelico. Si sentono membri di un attico regime e non si sono beccati la peggiore delle Pronde, una guerra civile ancora non terminata. Non fanno per gli ebrei, che sono grande parte del contesto, e se ne servono e sottostesse con il loro formalismo human sapiente, questa città portuana e waste sarebbe forse ineditabile di noia e di conformismo. Hanno fatto capire, comunque, che per essere riammessa una Trump, dicasi Trump, deve lavorare parecchio, e se vuole vedere qualcuno la sera, una volta tornata a Manhattan, ha bisogno di una nuova carta da visita, una nuova nuova. E Ivanka pare si sia messa alacremente al lavoro.

Secondo fenomeni e mode newyorkesi sono sempre all'avanguardia, chissà che il gusto della "messa in scena di sé", che come rivoltella la splendida Craver è stato il ponte tra il Grand Siècle e la civiltà del bello, attraverso l'arte della conversazione e il dilapidamento della mandantia e quella che diventerà secondo Talleyrand la "douceur de vivre", non faccia il salto dell'Atlantico e si riproponga a Milano, a Roma e magari a Varese. Io lo voglio vedere, Salvini e forse Giorgia, che ammirano emacoli letterari e filantropici, che smettono di scherzare con un popolo inventato e lo adottano a una società con i, con le sue malignità, le sue astuzie, i suoi codici appunto salotto. Voglio vederla la Meloni a cena da un amico di Soros, citare battute di Woody Allen, e insomma voglio vedere Lemmy Bruce al polo del dei del Papeete. Una fru fru in fondo si merita di diventare perfetti uomini di mondo, almeno se vogliono governare popolo ed élite. Sono un Di Maio alla scuola del congiungimento posato, con le posate e tutto. Chi ha detto

che non deve più funzionare l'assessore sociale, specie in tempi di riforma del capitalismo. Abbiamo fatto un'indagine di atteggiamenti e posture ma i nostri, siamo stati sottoposti alla cura dell'insulto più spregiudico, dell'immagine che comunica timore e Nuda! Il che ha fatto apprezzare gli aggettivi e rosari ma tenuti come chiavi di garage, non è ora che riscopriamo, non dico le delizie della rispettabilità, ma il po' o meno non esistono, ma quello dell'intelligenza e della buona parola, la parola che educa, che cresce come una fioritura di primavera, che consente dialoghi e conflitti secondo metodi talvolta evoluti? Tutti con Ivanka, con la sua "messa in scena di sé" e con la serie delle grandi vendite della storia.

Ripartire da Draghi. Per non farsi trovare impreparati nell'anno che verrà. In edicola il libro con il Foglio a solo 1,50 euro in più (abbinamento facoltativo)

Intelligence poca Putin è lei? I servizi russi ammettono il tentato avvelenamento di Navalny

Un uomo della squadra mandata a eliminare l'oppositore russo gli confessa l'operazione durante una telefonata trappola

Il novichok nelle mutande

Roma. Il volto più noto dell'opposizione russa, Alexey Navalny, ha telefonato a un uomo che faceva parte della squadra dell'intelligence russa (Fsb) che ha tentato di ucciderlo con il veleno il 20 agosto scorso, si è spacciato per un suo superiore e gli ha chiesto di spiegare il fallito attentato.

Nel corso della chiamata di 40 minuti l'uomo ha confessato che l'avvelenamento di Navalny è un'operazione dei servizi russi e ha anche rivelato il modo scelto per uccidere il politico russo: i sicari dei servizi hanno messo dei microaghi nella camicia dell'agente nervino novichok in un paio di mutande. A contatto con il sudore il novichok si è sciolto e ha cominciato a essere assorbito dalla pelle. Ma il pilota del volo sul quale Navalny si sentì male prese la decisione di fare un atterraggio d'emergenza e questo accorciò di almeno tre ore il tempo di esposizione perché i medici sportarono il veleno. Quando i delinquenti giorni dopo Navalny si svegliò dal coma in un ospedale di Berlino chiese alle autorità russe di riavere indietro i suoi vestiti, ma la richiesta fu respinta e i medici sospettarono che fosse un tentativo di nascondere le tracce del veleno. Adesso arriva la conferma, grazie alla telefonata-trappola fatta a uno della squadra di sicari mandata a uccidere l'oppositore.

Navalny si è presentato al telefono come Maxim Ustinov, vice di Nikolai Patrushev, capo del Consiglio di sicurezza russo, e ha mascherato la telefonata per far sembrare che il numero corrispondesse a un altro agente della squadra e si era presentato con il vero nome, ma nessuno aveva accettato la chiamata. Con gli ultimi due nomi ha scelto di provare a indovinare la vera identità, come in un qualsiasi programma di scherzi ai politici. Soltanto che in questo caso voleva confermare che il governo russo ordina ai servizi segreti di usare il novichok.

L'agente Konstantin Kudryavtsev ha abboccato. I nomi e le foto dei sicari erano usciti una settimana fa grazie a un lavoro investigativo del weekly Bellona.

Dalla telefonata registrata e disponibile su YouTube con sottotitoli in inglese si capisce che questa volta i servizi russi hanno usato una nuova variante di novichok, allo stato solido, quindi la Russia sta lavorando alla produzione di armi chimiche in violazione della Convenzione internazionale alla quale ha aderito. Si capisce anche che da due anni, dal tentato avvelenamento del doppiogiochista Sergei Skripal vicino a Londra, i servizi russi hanno commesso errori enormi che hanno esposto l'organizzazione come non era mai successo prima e hanno fatto saltare la copertura di moltissimi agenti. L'idea da romanzo, anzi peggio da social media, che i servizi russi siano spietati e anche capaci non esce demotata. "Se avessimo voluto farlo, lo avremmo fatto davvero", ha detto il presidente Vladimir Putin durante una conferenza stampa giovedì scorso, con un'inspressione minacciosa che non corrisponde ai fatti. (Daniela Ranieri)

La lezione del vaccino: da soli non si va da nessuna parte

Odi et Ema. Anche i paesi più sovranisti costretti ad arrendersi alla collaborazione globale. E brava l'Europa

Non da soli non si va da nessuna parte. Richard Horton è un professore onorario alla London School of Hygiene and Tropical Medicine, insegna all'University College di Londra e all'Università di Oslo e da

avrà bisogno di collaborare con gli stessi paesi europei da cui sta cercando di fuggire tramite Brexit - ma anche per via di una notizia più positiva che è quella relativa al primo vaccino anti Covid, il Pfizer-BioNTech.

Non solo dalla Fda americana ma anche dall'Ema europea. "La pandemia - suggerisce al telefono con il Foglio Giuseppe Remuzzi, direttore dell'Istituto di ricerche farmacologiche Mario Negri - ha fatto vedere una collaborazione senza precedenti fra medici, chimici, ricercatori di accademia e industria, a tutti i livelli, ciascuno nel suo campo, da un'azienda farmaceutica turca che sono arrivati al successo triangolando con il Pfizer e il Novartis".

Il vaccino nato grazie all'asse strategico costruito da BioNTech e Pfizer non ha però una sua forte valenza simbolica solo a causa della storia dei fondatori di BioNTech (due scienziati di origine turca) e solo a causa della storia del

farmaco da Salsobello da una famiglia di ebrei. Ma in qualche modo anche per altre ragioni legate alla straordinaria natura globale del primo vaccino anti Covid. BioNTech, come sapete, è un'azienda tedesca,

che è riuscita ad arrivare al traguardo del vaccino grazie ai soldi stanziati a fondo perduto dal governo tedesco, dalla cattivissima Angela Merkel, e grazie ai soldi stanziati a fondo perduto anche dall'Europa, la cattivissima Europa, attraverso la Banca europea degli investimenti. Pfizer, a sua volta, ha scelto di allearsi con BioNTech, azienda finanziata anche con soldi pubblici dell'Europa e della Germania, riuscendo invece, pur essendo un'azienda americana, a ricevere i fondi pubblici dell'Amministrazione americana, per avere più libertà di manovra ed evitare il rischio di poter essere condizionata, nella sua corsa contro il Covid, dalle richieste della politica americana - meglio agire su scala globale che essere ostaggi della politica di una sola nazione. Una storia simile, di certo punto vista, se l'ha uno degli altri due vaccini che si trova a un passo dall'approvazione della Fda, il vaccino portato avanti da AstraZeneca, un'azienda britannica, britannica registrata alla Borsa di Londra e nata dalla fusione tra una società svedese (Astra AB) e una inglese (Zeneca Group) che ha lavorato in questi mesi in partnership con la sua azienda americana, Novartis di Pomezia, azienda che nel 2013 trovò per prima il vaccino anti Ebola, acquistato poi dalla società britannica GlaxoSmithKline.

Ma, in questo caso, è la storia di un'azienda turca che ha fatto vedere una collaborazione senza precedenti fra medici, chimici, ricercatori di accademia e industria, a tutti i livelli, ciascuno nel suo campo, da un'azienda farmaceutica turca che sono arrivati al successo triangolando con il Pfizer e il Novartis.

Il vaccino nato grazie all'asse strategico costruito da BioNTech e Pfizer non ha però una sua forte valenza simbolica solo a causa della storia dei fondatori di BioNTech (due scienziati di origine turca) e solo a causa della storia del

farmaco da Salsobello da una famiglia di ebrei. Ma in qualche modo anche per altre ragioni legate alla straordinaria natura globale del primo vaccino anti Covid. BioNTech, come sapete, è un'azienda tedesca,

che è riuscita ad arrivare al traguardo del vaccino grazie ai soldi stanziati a fondo perduto dal governo tedesco, dalla cattivissima Angela Merkel, e grazie ai soldi stanziati a fondo perduto anche dall'Europa, la cattivissima Europa, attraverso la Banca europea degli investimenti. Pfizer, a sua volta, ha scelto di allearsi con BioNTech, azienda finanziata anche con soldi pubblici dell'Europa e della Germania, riuscendo invece, pur essendo un'azienda americana, a ricevere i fondi pubblici dell'Amministrazione americana, per avere più libertà di manovra ed evitare il rischio di poter essere condizionata, nella sua corsa contro il Covid, dalle richieste della politica americana - meglio agire su scala globale che essere ostaggi della politica di una sola nazione. Una storia simile, di certo punto vista, se l'ha uno degli altri due vaccini che si trova a un passo dall'approvazione della Fda, il vaccino portato avanti da AstraZeneca, un'azienda britannica, britannica registrata alla Borsa di Londra e nata dalla fusione tra una società svedese (Astra AB) e una inglese (Zeneca Group) che ha lavorato in questi mesi in partnership con la sua azienda americana, Novartis di Pomezia, azienda che nel 2013 trovò per prima il vaccino anti Ebola, acquistato poi dalla società britannica GlaxoSmithKline.

Ma, in questo caso, è la storia di un'azienda turca che ha fatto vedere una collaborazione senza precedenti fra medici, chimici, ricercatori di accademia e industria, a tutti i livelli, ciascuno nel suo campo, da un'azienda farmaceutica turca che sono arrivati al successo triangolando con il Pfizer e il Novartis.

Il vaccino nato grazie all'asse strategico costruito da BioNTech e Pfizer non ha però una sua forte valenza simbolica solo a causa della storia dei fondatori di BioNTech (due scienziati di origine turca) e solo a causa della storia del

farmaco da Salsobello da una famiglia di ebrei. Ma in qualche modo anche per altre ragioni legate alla straordinaria natura globale del primo vaccino anti Covid. BioNTech, come sapete, è un'azienda tedesca,

che è riuscita ad arrivare al traguardo del vaccino grazie ai soldi stanziati a fondo perduto dal governo tedesco, dalla cattivissima Angela Merkel, e grazie ai soldi stanziati a fondo perduto anche dall'Europa, la cattivissima Europa, attraverso la Banca europea degli investimenti. Pfizer, a sua volta, ha scelto di allearsi con BioNTech, azienda finanziata anche con soldi pubblici dell'Europa e della Germania, riuscendo invece, pur essendo un'azienda americana, a ricevere i fondi pubblici dell'Amministrazione americana, per avere più libertà di manovra ed evitare il rischio di poter essere condizionata, nella sua corsa contro il Covid, dalle richieste della politica americana - meglio agire su scala globale che essere ostaggi della politica di una sola nazione. Una storia simile, di certo punto vista, se l'ha uno degli altri due vaccini che si trova a un passo dall'approvazione della Fda, il vaccino portato avanti da AstraZeneca, un'azienda britannica, britannica registrata alla Borsa di Londra e nata dalla fusione tra una società svedese (Astra AB) e una inglese (Zeneca Group) che ha lavorato in questi mesi in partnership con la sua azienda americana, Novartis di Pomezia, azienda che nel 2013 trovò per prima il vaccino anti Ebola, acquistato poi dalla società britannica GlaxoSmithKline.

Ma, in questo caso, è la storia di un'azienda turca che ha fatto vedere una collaborazione senza precedenti fra medici, chimici, ricercatori di accademia e industria, a tutti i livelli, ciascuno nel suo campo, da un'azienda farmaceutica turca che sono arrivati al successo triangolando con il Pfizer e il Novartis.

Il vaccino nato grazie all'asse strategico costruito da BioNTech e Pfizer non ha però una sua forte valenza simbolica solo a causa della storia dei fondatori di BioNTech (due scienziati di origine turca) e solo a causa della storia del

farmaco da Salsobello da una famiglia di ebrei. Ma in qualche modo anche per altre ragioni legate alla straordinaria natura globale del primo vaccino anti Covid. BioNTech, come sapete, è un'azienda tedesca,

che è riuscita ad arrivare al traguardo del vaccino grazie ai soldi stanziati a fondo perduto dal governo tedesco, dalla cattivissima Angela Merkel, e grazie ai soldi stanziati a fondo perduto anche dall'Europa, la cattivissima Europa, attraverso la Banca europea degli investimenti. Pfizer, a sua volta, ha scelto di allearsi con BioNTech, azienda finanziata anche con soldi pubblici dell'Europa e della Germania, riuscendo invece, pur essendo un'azienda americana, a ricevere i fondi pubblici dell'Amministrazione americana, per avere più libertà di manovra ed evitare il rischio di poter essere condizionata, nella sua corsa contro il Covid, dalle richieste della politica americana - meglio agire su scala globale che essere ostaggi della politica di una sola nazione. Una storia simile, di certo punto vista, se l'ha uno degli altri due vaccini che si trova a un passo dall'approvazione della Fda, il vaccino portato avanti da AstraZeneca, un'azienda britannica, britannica registrata alla Borsa di Londra e nata dalla fusione tra una società svedese (Astra AB) e una inglese (Zeneca Group) che ha lavorato in questi mesi in partnership con la sua azienda americana, Novartis di Pomezia, azienda che nel 2013 trovò per prima il vaccino anti Ebola, acquistato poi dalla società britannica GlaxoSmithKline.

Ma, in questo caso, è la storia di un'azienda turca che ha fatto vedere una collaborazione senza precedenti fra medici, chimici, ricercatori di accademia e industria, a tutti i livelli, ciascuno nel suo campo, da un'azienda farmaceutica turca che sono arrivati al successo triangolando con il Pfizer e il Novartis.

Il vaccino nato grazie all'asse strategico costruito da BioNTech e Pfizer non ha però una sua forte valenza simbolica solo a causa della storia dei fondatori di BioNTech (due scienziati di origine turca) e solo a causa della storia del

farmaco da Salsobello da una famiglia di ebrei. Ma in qualche modo anche per altre ragioni legate alla straordinaria natura globale del primo vaccino anti Covid. BioNTech, come sapete, è un'azienda tedesca,

che è riuscita ad arrivare al traguardo del vaccino grazie ai soldi stanziati a fondo perduto dal governo tedesco, dalla cattivissima Angela Merkel, e grazie ai soldi stanziati a fondo perduto anche dall'Europa, la cattivissima Europa, attraverso la Banca europea degli investimenti. Pfizer, a sua volta, ha scelto di allearsi con BioNTech, azienda finanziata anche con soldi pubblici dell'Europa e della Germania, riuscendo invece, pur essendo un'azienda americana, a ricevere i fondi pubblici dell'Amministrazione americana, per avere più libertà di manovra ed evitare il rischio di poter essere condizionata, nella sua corsa contro il Covid, dalle richieste della politica americana - meglio agire su scala globale che essere ostaggi della politica di una sola nazione. Una storia simile, di certo punto vista, se l'ha uno degli altri due vaccini che si trova a un passo dall'approvazione della Fda, il vaccino portato avanti da AstraZeneca, un'azienda britannica, britannica registrata alla Borsa di Londra e nata dalla fusione tra una società svedese (Astra AB) e una inglese (Zeneca Group) che ha lavorato in questi mesi in partnership con la sua azienda americana, Novartis di Pomezia, azienda che nel 2013 trovò per prima il vaccino anti Ebola, acquistato poi dalla società britannica GlaxoSmithKline.

Ma, in questo caso, è la storia di un'azienda turca che ha fatto vedere una collaborazione senza precedenti fra medici, chimici, ricercatori di accademia e industria, a tutti i livelli, ciascuno nel suo campo, da un'azienda farmaceutica turca che sono arrivati al successo triangolando con il Pfizer e il Novartis.

Il vaccino nato grazie all'asse strategico costruito da BioNTech e Pfizer non ha però una sua forte valenza simbolica solo a causa della storia dei fondatori di BioNTech (due scienziati di origine turca) e solo a causa della storia del

farmaco da Salsobello da una famiglia di ebrei. Ma in qualche modo anche per altre ragioni legate alla straordinaria natura globale del primo vaccino anti Covid. BioNTech, come sapete, è un'azienda tedesca,

che è riuscita ad arrivare al traguardo del vaccino grazie ai soldi stanziati a fondo perduto dal governo tedesco, dalla cattivissima Angela Merkel, e grazie ai soldi stanziati a fondo perduto anche dall'Europa, la cattivissima Europa, attraverso la Banca europea degli investimenti. Pfizer, a sua volta, ha scelto di allearsi con BioNTech, azienda finanziata anche con soldi pubblici dell'Europa e della Germania, riuscendo invece, pur essendo un'azienda americana, a ricevere i fondi pubblici dell'Amministrazione americana, per avere più libertà di manovra ed evitare il rischio di poter essere condizionata, nella sua corsa contro il Covid, dalle richieste della politica americana - meglio agire su scala globale che essere ostaggi della politica di una sola nazione. Una storia simile, di certo punto vista, se l'ha uno degli altri due vaccini che si trova a un passo dall'approvazione della Fda, il vaccino portato avanti da AstraZeneca, un'azienda britannica, britannica registrata alla Borsa di Londra e nata dalla fusione tra una società svedese (Astra AB) e una inglese (Zeneca Group) che ha lavorato in questi mesi in partnership con la sua azienda americana, Novartis di Pomezia, azienda che nel 2013 trovò per prima il vaccino anti Ebola, acquistato poi dalla società britannica GlaxoSmithKline.

Ma, in questo caso, è la storia di un'azienda turca che ha fatto vedere una collaborazione senza precedenti fra medici, chimici, ricercatori di accademia e industria, a tutti i livelli, ciascuno nel suo campo, da un'azienda farmaceutica turca che sono arrivati al successo triangolando con il Pfizer e il Novartis.

Il vaccino nato grazie all'asse strategico costruito da BioNTech e Pfizer non ha però una sua forte valenza simbolica solo a causa della storia dei fondatori di BioNTech (due scienziati di origine turca) e solo a causa della storia del

farmaco da Salsobello da una famiglia di ebrei. Ma in qualche modo anche per altre ragioni legate alla straordinaria natura globale del primo vaccino anti Covid. BioNTech, come sapete, è un'azienda tedesca,

che è riuscita ad arrivare al traguardo del vaccino grazie ai soldi stanziati a fondo perduto dal governo tedesco, dalla cattivissima Angela Merkel, e grazie ai soldi stanziati a fondo perduto anche dall'Europa, la cattivissima Europa, attraverso la Banca europea degli investimenti. Pfizer, a sua volta, ha scelto di allearsi con BioNTech, azienda finanziata anche con soldi pubblici dell'Europa e della Germania, riuscendo invece, pur essendo un'azienda americana, a ricevere i fondi pubblici dell'Amministrazione americana, per avere più libertà di manovra ed evitare il rischio di poter essere condizionata, nella sua corsa contro il Covid, dalle richieste della politica americana - meglio agire su scala globale che essere ostaggi della politica di una sola nazione. Una storia simile, di certo punto vista, se l'ha uno degli altri due vaccini che si trova a un passo dall'approvazione della Fda, il vaccino portato avanti da AstraZeneca, un'azienda britannica, britannica registrata alla Borsa di Londra e nata dalla fusione tra una società svedese (Astra AB) e una inglese (Zeneca Group) che ha lavorato in questi mesi in partnership con la sua azienda americana, Novartis di Pomezia, azienda che nel 2013 trovò per prima il vaccino anti Ebola, acquistato poi dalla società britannica GlaxoSmithKline.

Ma, in questo caso, è la storia di un'azienda turca che ha fatto vedere una collaborazione senza precedenti fra medici, chimici, ricercatori di accademia e industria, a tutti i livelli, ciascuno nel suo campo, da un'azienda farmaceutica turca che sono arrivati al successo triangolando con il Pfizer e il Novartis.

Il vaccino nato grazie all'asse strategico costruito da BioNTech e Pfizer non ha però una sua forte valenza simbolica solo a causa della storia dei fondatori di BioNTech (due scienziati di origine turca) e solo a causa della storia del

farmaco da Salsobello da una famiglia di ebrei. Ma in qualche modo anche per altre ragioni legate alla straordinaria natura globale del primo vaccino anti Covid. BioNTech, come sapete, è un'azienda tedesca,

che è riuscita ad arrivare al traguardo del vaccino grazie ai soldi stanziati a fondo perduto dal governo tedesco, dalla cattivissima Angela Merkel, e grazie ai soldi stanziati a fondo perduto anche dall'Europa, la cattivissima Europa, attraverso la Banca europea degli investimenti. Pfizer, a sua volta, ha scelto di allearsi con BioNTech, azienda finanziata anche con soldi pubblici dell'Europa e della Germania, riuscendo invece, pur essendo un'azienda americana, a ricevere i fondi pubblici dell'Amministrazione americana, per avere più libertà di manovra ed evitare il rischio di poter essere condizionata, nella sua corsa contro il Covid, dalle richieste della politica americana - meglio agire su scala globale che essere ostaggi della politica di una sola nazione. Una storia simile, di certo punto vista, se l'ha uno degli altri due vaccini che si trova a un passo dall'approvazione della Fda, il vaccino portato avanti da AstraZeneca, un'azienda britannica, britannica registrata alla Borsa di Londra e nata dalla fusione tra una società svedese (Astra AB) e una inglese (Zeneca Group) che ha lavorato in questi mesi in partnership con la sua azienda americana, Novartis di Pomezia, azienda che nel 2013 trovò per prima il vaccino anti Ebola, acquistato poi dalla società britannica GlaxoSmithKline.

Ma, in questo caso, è la storia di un'azienda turca che ha fatto vedere una collaborazione senza precedenti fra medici, chimici, ricercatori di accademia e industria, a tutti i livelli, ciascuno nel suo campo, da un'azienda farmaceutica turca che sono arrivati al successo triangolando con il Pfizer e il Novartis.

Il vaccino nato grazie all'asse strategico costruito da BioNTech e Pfizer non ha però una sua forte valenza simbolica solo a causa della storia dei fondatori di BioNTech (due scienziati di origine turca) e solo a causa della storia del

farmaco da Salsobello da una famiglia di ebrei. Ma in qualche modo anche per altre ragioni legate alla straordinaria natura globale del primo vaccino anti Covid. BioNTech, come sapete, è un'azienda tedesca,

che è riuscita ad arrivare al traguardo del vaccino grazie ai soldi stanziati a fondo perduto dal governo tedesco, dalla cattivissima Angela Merkel, e grazie ai soldi stanziati a fondo perduto anche dall'Europa, la cattivissima Europa, attraverso la Banca europea degli investimenti. Pfizer, a sua volta, ha scelto di allearsi con BioNTech, azienda finanziata anche con soldi pubblici dell'Europa e della Germania, riuscendo invece, pur essendo un'azienda americana, a ricevere i fondi pubblici dell'Amministrazione americana, per avere più libertà di manovra ed evitare il rischio di poter essere condizionata, nella sua corsa contro il Covid, dalle richieste della politica americana - meglio agire su scala globale che essere ostaggi della politica di una sola nazione. Una storia simile, di certo punto vista, se l'ha uno degli altri due vaccini che si trova a un passo dall'approvazione della Fda, il vaccino portato avanti da AstraZeneca, un'azienda britannica, britannica registrata alla Borsa di Londra e nata dalla fusione tra una società svedese (Astra AB) e una inglese (Zeneca Group) che ha lavorato in questi mesi in partnership con la sua azienda americana, Novartis di Pomezia, azienda che nel 2013 trovò per prima il vaccino anti Ebola, acquistato poi dalla società britannica GlaxoSmithKline.

Pornhub senza veli

Un'oscura società ha il monopolio del porno online, macina miliardi, senza assumersi responsabilità

Roma. Se internet fosse un iceberg, la parte sopra alla superficie dell'acqua sarebbe fatta del porno. Tutto il resto, la parte sotto l'acqua, sarebbe il porno. Che la pornografia online abbia rivoluzionato l'industria del sesso non è una novità, chiunque sia seduto in Lussurburgo che ha fatto il porno online e soprattutto sul ruolo dei social e delle piattaforme online nella diffusione di notizie e di messaggi sbagliati - e le istituzioni internazionali hanno creato di responsabilità non solo gli utenti, ma anche e soprattutto i gestori delle piattaforme online, con il porno non è successo. Quello che Google e per il resto di internet e Facebook e per i social (e restiamo naturalmente nelle categorie del mondo occidentale), nell'industria della pornografia si chiama MindGeek, un'oscura società con sede in Las Vegas che ha fatto il porno del sesso online, perché possiede tutti i siti con più traffico al mondo, tra cui Pornhub, YouPorn e RedTube.

MindGeek è la prima società al mondo a aver avuto un bilancio superiore al miliardo di dollari, ma il bilancio è un po' diverso da quello che si chiama Bernard Berenson. Il suo nome è il nome di un agente di cambio che ha fatto il porno del sesso online, perché possiede tutti i siti con più traffico al mondo, tra cui Pornhub, YouPorn e RedTube.

MindGeek è la prima società al mondo a aver avuto un bilancio superiore al miliardo di dollari, ma il bilancio è un po' diverso da quello che si chiama Bernard Berenson. Il suo nome è il nome di un agente di cambio che ha fatto il porno del sesso online, perché possiede tutti i siti con più traffico al mondo, tra cui Pornhub, YouPorn e RedTube.

MindGeek è la prima società al mondo a aver avuto un bilancio superiore al miliardo di dollari, ma il bilancio è un po' diverso da quello che si chiama Bernard Berenson. Il suo nome è il nome di un agente di cambio che ha fatto il porno del sesso online, perché possiede tutti i siti con più traffico al mondo, tra cui Pornhub, YouPorn e RedTube.

MindGeek è la prima società al mondo a aver avuto un bilancio superiore al miliardo di dollari, ma il bilancio è un po' diverso da quello che si chiama Bernard Berenson. Il suo nome è il nome di un agente di cambio che ha fatto il porno del sesso online, perché possiede tutti i siti con più traffico al mondo, tra cui Pornhub, YouPorn e RedTube.

MindGeek è la prima società al mondo a aver avuto un bilancio superiore al miliardo di dollari, ma il bilancio è un po' diverso da quello che si chiama Bernard Berenson. Il suo nome è il nome di un agente di cambio che ha fatto il porno del sesso online, perché possiede tutti i siti con più traffico al mondo, tra cui Pornhub, YouPorn e RedTube.

MindGeek è la prima società al mondo a aver avuto un bilancio superiore al miliardo di dollari, ma il bilancio è un po' diverso da quello che si chiama Bernard Berenson. Il suo nome è il nome di un agente di cambio che ha fatto il porno del sesso online, perché possiede tutti i siti con più traffico al mondo, tra cui Pornhub, YouPorn e RedTube.

MindGeek è la prima società al mondo a aver avuto un bilancio superiore al miliardo di dollari, ma il bilancio è un po' diverso da quello che si chiama Bernard Berenson. Il suo nome è il nome di un agente di cambio che ha fatto il porno del sesso online, perché possiede tutti i siti con più traffico al mondo, tra cui Pornhub, YouPorn e RedTube.

MindGeek è la prima società al mondo a aver avuto un bilancio superiore al miliardo di dollari, ma il bilancio è un po' diverso da quello che si chiama Bernard Berenson. Il suo nome è il nome di un agente di cambio che ha fatto il porno del sesso online, perché possiede tutti i siti con più traffico al mondo, tra cui Pornhub, YouPorn e RedTube.

MindGeek è la prima società al mondo a aver avuto un bilancio superiore al miliardo di dollari, ma il bilancio è un po' diverso da quello che si chiama Bernard Berenson. Il suo nome è il nome di un agente di cambio che ha fatto il porno del sesso online, perché possiede tutti i siti con più traffico al mondo, tra cui Pornhub, YouPorn e RedTube.

MindGeek è la prima società al mondo a aver avuto un bilancio superiore al miliardo di dollari, ma il bilancio è un po' diverso da quello che si chiama Bernard Berenson. Il suo nome è il nome di un agente di cambio che ha fatto il porno del sesso online, perché possiede tutti i siti con più traffico al mondo, tra cui Pornhub, YouPorn e RedTube.

MindGeek è la prima società al mondo a aver avuto un bilancio superiore al miliardo di dollari, ma il bilancio è un po' diverso da quello che si chiama Bernard Berenson. Il suo nome è il nome di un agente di cambio che ha fatto il porno del sesso online, perché possiede tutti i siti con più traffico al mondo, tra cui Pornhub, YouPorn e RedTube.

MindGeek è la prima società al mondo a aver avuto un bilancio superiore al miliardo di dollari, ma il bilancio è un po' diverso da quello che si chiama Bernard Berenson. Il suo nome è il nome di un agente di cambio che ha fatto il porno del sesso online, perché possiede tutti i siti con più traffico al mondo, tra cui Pornhub, YouPorn e RedTube.

MindGeek è la prima società al mondo a aver avuto un bilancio superiore al miliardo di dollari, ma il bilancio è un po' diverso da quello che si chiama Bernard Berenson. Il suo nome è il nome di un agente di cambio che ha fatto il porno del sesso online, perché possiede tutti i siti con più traffico al mondo, tra cui Pornhub, YouPorn e RedTube.

MindGeek è la prima società al mondo a aver avuto un bilancio superiore al miliardo di dollari, ma il bilancio è un po' diverso da quello che si chiama Bernard Berenson. Il suo nome è il nome di un agente di cambio che ha fatto il porno del sesso online, perché possiede tutti i siti con più traffico al mondo, tra cui Pornhub, YouPorn e RedTube.

MindGeek è la prima società al mondo a aver avuto un bilancio superiore al miliardo di dollari, ma il bilancio è un po' diverso da quello che si chiama Bernard Berenson. Il suo nome è il nome di un agente di cambio che ha fatto il porno del sesso online, perché possiede tutti i siti con più traffico al mondo, tra cui Pornhub, YouPorn e RedTube.

MindGeek è la prima società al mondo a aver avuto un bilancio superiore al miliardo di dollari, ma il bilancio è un po' diverso da quello che si chiama Bernard Berenson. Il suo nome è il nome di un agente di cambio che ha fatto il porno del sesso online, perché possiede tutti i siti con più traffico al mondo, tra cui Pornhub, YouPorn e RedTube.

MindGeek è la prima società al mondo a aver avuto un bilancio superiore al miliardo di dollari, ma il bilancio è un po' diverso da quello che si chiama Bernard Berenson. Il suo nome è il nome di un agente di cambio che ha fatto il porno del sesso online, perché possiede tutti i siti con più traffico al mondo, tra cui Pornhub, YouPorn e RedTube.

MindGeek è la prima società al mondo a aver avuto un bilancio superiore al miliardo di dollari, ma il bilancio è un po' diverso da quello che si chiama Bernard Berenson. Il suo nome è il nome di un agente di cambio che ha fatto il porno del sesso online, perché possiede tutti i siti con più traffico al mondo, tra cui Pornhub, YouPorn e RedTube.

MindGeek è la prima società al mondo a aver avuto un bilancio superiore al miliardo di dollari, ma il bilancio è un po' diverso da quello che si chiama Bernard Berenson. Il suo nome è il nome di un agente di cambio che ha fatto il porno del sesso online, perché possiede tutti i siti con più traffico al mondo, tra cui Pornhub, YouPorn e RedTube.

MindGeek è la prima società al mondo a aver avuto un bilancio superiore al miliardo di dollari, ma il bilancio è un po' diverso da quello che si chiama Bernard Berenson. Il suo nome è il nome di un agente di cambio che ha fatto il porno del sesso online, perché possiede tutti i siti con più traffico al mondo, tra cui Pornhub, YouPorn e RedTube.

MindGeek è la prima società al mondo a aver avuto un bilancio superiore al miliardo di dollari, ma il bilancio è un po' diverso da quello che si chiama Bernard Berenson. Il suo nome è il nome di un agente di cambio che ha fatto il porno del sesso online, perché possiede tutti i siti con più traffico al mondo, tra cui Pornhub, YouPorn e RedTube.

MindGeek è la prima società al mondo a aver avuto un bilancio superiore al miliardo di dollari, ma il bilancio è un po' diverso da quello che si chiama Bernard Berenson. Il suo nome è il nome di un agente di cambio che ha fatto il porno del sesso online, perché possiede tutti i siti con più traffico al mondo, tra cui Pornhub, YouPorn e RedTube.

MindGeek è la prima società al mondo a aver avuto un bilancio superiore al miliardo di dollari, ma il bilancio è un po' diverso da quello che si chiama Bernard Berenson. Il suo nome è il nome di un agente di cambio che ha fatto il porno del sesso online, perché possiede tutti i siti con più traffico al mondo, tra cui Pornhub, YouPorn e RedTube.

MindGeek è la prima società al mondo a aver avuto un bilancio superiore al miliardo di dollari, ma il bilancio è un po' diverso da quello che si chiama Bernard Berenson. Il suo nome è il nome di un agente di cambio che ha fatto il porno del sesso online, perché possiede tutti i siti con più traffico al mondo, tra cui Pornhub, YouPorn e RedTube.

MindGeek è la prima società al mondo a aver avuto un bilancio superiore al miliardo di dollari, ma il bilancio è un po' diverso da quello che si chiama Bernard Berenson. Il suo nome è il nome di un agente di cambio che ha fatto il porno del sesso online, perché possiede tutti i siti con più traffico al mondo, tra cui Pornhub, YouPorn e RedTube.

MindGeek è la prima società al mondo a aver avuto un bilancio superiore al miliardo di dollari, ma il bilancio è un po' diverso da quello che si chiama Bernard Berenson. Il suo nome è il nome di un agente di cambio che ha fatto il porno del sesso online, perché possiede tutti i siti con più traffico al mondo, tra cui Pornhub, YouPorn e RedTube.

MindGeek è la prima società al mondo a aver avuto un bilancio superiore al miliardo di dollari, ma il bilancio è un po' diverso da quello che si chiama Bernard Berenson. Il suo nome è il nome di un agente di cambio che ha fatto il porno del sesso online, perché possiede tutti i siti con più traffico al mondo, tra cui Pornhub, YouPorn e RedTube.

MindGeek è la prima società al mondo a aver avuto un bilancio superiore al miliardo di dollari, ma il bilancio è un po' diverso da quello che si chiama Bernard Berenson. Il suo nome è il nome di un agente di cambio che ha fatto il porno del sesso online, perché possiede tutti i siti con più traffico al mondo, tra cui Pornhub, YouPorn e RedTube.

MindGeek è la prima società al mondo a aver avuto un bilancio superiore al miliardo di dollari, ma il bilancio è un po' diverso da quello che si chiama Bernard Berenson. Il suo nome è il nome di un agente di cambio che ha fatto il porno del sesso online, perché possiede tutti i siti con più traffico al mondo, tra cui Pornhub, YouPorn e RedTube.

MindGeek è la prima società al mondo a aver avuto un bilancio superiore al miliardo di dollari, ma il bilancio è un po' diverso da quello che si chiama Bernard Berenson. Il suo nome è il nome di un agente di cambio che ha fatto il porno del sesso online, perché possiede tutti i siti con più traffico al mondo, tra cui Pornhub, YouPorn e RedTube.

MindGeek è la prima società al mondo a aver avuto un bilancio superiore al miliardo di dollari, ma il bilancio è un po' diverso da quello che si chiama Bernard Berenson. Il suo nome è il nome di un agente di cambio che ha fatto il porno del sesso online, perché possiede tutti i siti con più traffico al mondo, tra cui Pornhub, YouPorn e RedTube.

MindGeek è la prima società al mondo a aver avuto un bilancio superiore al miliardo di dollari, ma il bilancio è un po' diverso da quello che si chiama Bernard Berenson. Il suo nome è il nome di un agente di cambio che ha fatto il porno del sesso online, perché possiede tutti i siti con più traffico al mondo, tra cui Pornhub, YouPorn e RedTube.

Spauracchio Recovery

"Ci giochiamo tutto a inizio febbraio", dice Amendola. Venti miliardi a rischio. E Renzi chiede le firme sul Mesa



# il Giornale



MARTEDÌ 22 DICEMBRE 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 303 - 1.50 euro\*

www.ilgiornale.it  
028 7324971 | Sede: inf. notizie@ilgiornale.it

## VERSO IL COMPROMESSO Scudo di Pd e 5s Conte cede e i renziani forse

■ Passo indietro di Giuseppe Conte sulla task force per provare a salvarsi il posto: «Non sarà una struttura invasiva, ma è la Ue a chiedercelo». Oggi vedrà la delegazione guidata da Matteo Renzi: apertura anche sulle altre richieste. Ma sul Salva Stati il presidente del Consiglio rinvia tutto alle Camere.

alle pagine 10-11

## DALLA SFIDA A SALVINI AL GALLEGGIAMENTO

di Vittorio Macioce

È crisi solo se ci credi, se la riconosci, se in qualche modo la battezzai, altrimenti si va avanti scambiandosi i regali di Natale. Il Conte bis non è come il modello numero uno. Non perde la pazienza, non è permaloso e gioca in difesa. Si arrocca. I renziani hanno detto che la maggioranza non c'è più. È finita. Non ha più senso andare avanti così. E lui che fa? Fischietta. Sì, certo, chiama i partiti della maggioranza a Palazzo Chigi per una rimpatriata, ieri Pd e Cinque Stelle, oggi Leu e appunto Iv, ma senza enfatizzare troppo quello che sta accadendo. È solo una chiacchierata per fare il punto sul piano Recovery. Quel piano tanto importante di cui finora non si conosce neppure una virgola. È una messa a punto sul nulla.

Il Conte bis non va in Parlamento. Non sfida gli sfasciacarrozze. Non mette il punto finale sull'avventura di governo. Prende tempo. L'avvocato del popolo ha imparato a galleggiare o, molto più semplicemente, non ha ancora definito il piano B. Ve la ricordate l'estate del 2019? Sembra una vita fa. Matteo Salvini disse dalla spiaggia che non c'era più una maggioranza. Sperava di andare alle elezioni. Allora Conte fu celere. Non fece finta di non sentire, ma ci mise la faccia, riportando una crisi extraparlamentare dentro le istituzioni. E con questa mossa che riesce a cambiarsi d'abito e rispolverare il trasformismo di fine Ottocento. Fu, senza alcun dubbio, una mossa spiazzante e sorprendente. Nessuno si aspettava dal principante Conte tanta spregiudicatezza. Salvini, per primo, non se lo aspettava.

La strategia questa volta è diversa. Il suo avversario è un altro Matteo. È quel Renzi che rivendica la paternità del Conte bis. Fu lui, ancora nel Pd, a lanciare (...)

segue a pagina 11

# IMPREPARATI A TUTTO Il virus è mutato Il governo incapace no

La variante inglese era nota, ma nessuno ha fatto nulla  
E sulle restrizioni per le feste arrivano nuove giravolte  
Gelo sulla manovra: il Pil non va, mancano i soldi

LA TRASCRIZIONE IN MANO AI PM

## «Mi piace bercue, porta cocumella» Ecco l'esame da cabaret di Suarez

Tiziana Paolucci

a pagina 19



GUAI l'esame di italiano di Luis Suarez (a destra con il berretto)

PROTAGONISTA SNOBBATO

## Virologi e dpcm fanno sparire Gesù dal Natale

di Felice Manti

Nella tradizione napoletana (ma non solo) del presepe c'è un posto importante per un pastorello che si avvicina a Gesù bambino con le mani vuote ma con gli occhi pieni di meraviglia, quasi incantato. Gli altri ce l'hanno con lui perché si è presentato senza doni, ma la Madonna, dice la tradizione, li rimprovera: «Incantato non viene a mani vuote! Non vedete che porta al mio Gesù la sua meraviglia, il suo stupore! L'amore di Dio fatto bambino lo incanta».

Anche noi abbiamo perso la meraviglia. Non ci stupiamo più di niente. Neanche del fatto che a Natale tra Dpcm, regole idiote, mascherine e (...)

segue a pagina 8

■ La variante inglese del Covid si conosce da mesi ed è in Italia da ben prima dell'altroieri, ma nessuno ha fatto nulla. Regole natalizie, nuova sorpresa sugli spostamenti.

servizi da pagina 2 a pagina 7  
Signorini a pagina 12

LA «VARIANTE GIALLOROSSA»

## NON RISOLVONO PROBLEMI MA NE CREANO DI NUOVI

di Alessandro Sallusti

Ci mancava solo la variante inglese del virus cinese per complicare la situazione. Ed è subito una corsa all'«io l'avevo detto» tra virologi che, siccome quest'anno hanno detto tutto e il contrario di tutto, accapigliandosi pure tra di loro, lascia il tempo che trova. Io non so, non ricordo chi e quando disse della variante, la cosa certa è che nessuno ha fatto nulla. Si sono spesi fiumi di parole per provare, inutilmente, a definire chi diavolo fossero i «congiunti», ad imbottire i dpcm di Conte di variabili e deroghe per ritrovarci poi ancora una volta impreparati ad affrontare l'unica variante che conta, che è appunto quella del Covid.

Adesso, vedrete, arriverà una nuova ondata anche di opinioni spacciate per verità scientifiche sul fatto che la «variante inglese» sia più o meno pericolosa dell'originale, se i vaccini scoperti e prodotti in tempi record saranno o no in grado di immunizzare il nuovo virus, se bisognerà d'ora in avanti fare due diversi tamponi invece che uno, se insomma dobbiamo aspettarci altri colpi di scena.

Ciliagina sulla torta: il governo è pure riuscito a mettere nei guai qualche migliaio di italiani rimasti bloccati a Londra con già in mano il biglietto aereo per fare ritorno a casa. Bloccare senza preavviso i voli dalle aree del Covid mutato non è stata una grande idea, tanto che oggi ci si pone il problema di come e quando andarli a riprendere per permettere loro di passare le feste di Natale in famiglia. Ovunque ti giri c'è un problema, e dove non c'è se lo inventano.

Per fortuna i vaccini sono in arrivo, è questione di pochi giorni e il primo italiano varcherà la soglia dell'immunità, o almeno così si spera. Incrociamo le dita, siamo nelle mani di chi ha varato l'operazione mascherine prima e banchi con le retelle per una scuola sicura poi. Sappiamo bene come è andata, ma ciò nonostante ci mettiamo ordinatamente in fila ad aspettare il nostro turno come abbiamo fatto - per ora senza successo - per il vaccino anti-influenzale. Sperando che dopo il virus si sviluppi prima o poi una «variante» anche nel modo di arginarlo. Sempre che tra una verifica e l'altra questo governo trovi il tempo di cercarla.

LO HA DECISO IL CSM

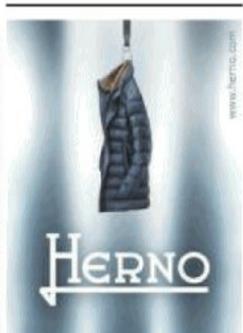
## Radiato il figlio del giudice Esposito

Da magistrato avrebbe abusato dei suoi poteri per un attico

Stefano Zurlo

a pagina 16

IN ITALIA FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI VEDI GERENZA  
SPEDIRE IN TUTTI I CASI AL 33000 CON IL CONTRASSEGNO ART. 1 C. 103/MI/ANP



LA PERIZIA ACCUSA I CONTROLLI DI AUTOSTRADE

## «Così si poteva evitare il crollo del Ponte Morandi»

Fabrizio Boschi

Dopo più di due anni dal crollo del ponte Morandi a Genova i periti rivelano ciò che era già ovvio il giorno dopo. «Il crollo è stato causato dalla scarsa manutenzione. Le cause profonde dell'evento possono individuarsi nella vita del ponte... Identificabili le carenze nei controlli e negli interventi di manutenzione».

a pagina 19

PARLANO BORTUZZO E LA YOKO PLEBANI

## I sogni di Manuel e Veronica La nostra meglio gioventù

Massimo M. Veronese

GLI ARTICOLI DEL CRONISTA

## Buzzati, notti in bianco aspettando i fatti di nera

di Luigi Mascheroni

a pagina 25

C'è Manuel Bortuzzo, il nuotatore colpito in un agguato, che dice al *Giornale* «tornerò a camminare in meno di 10 anni. Ma se non ce la farò realizzerò altri sogni». E poi c'è Veronica Yoko Plebani, la triatleta colpita dalla meningite che ha «fame di vita, con le mie cicatrici sono una bellezza unica». Sono la meglio gioventù.

a pagina 20



# IL GIORNO

MARTEDÌ 22 dicembre 2020  
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956  
www.ilgiorno.it



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

Pavia, in fuga il tirocinante di 36 anni

**Operatore sanitario tenta di ammazzare un anziano ricoverato**

Zanette a pagina 17



Varese, addio a don Baroncini

**Misteri e dubbi Muore il prete del caso Macchi**

G.Moroni a pagina 16

**ristora**  
INSTANT DRINKS

## Feste blindate, istruzioni per l'uso

Il governo chiarisce i divieti di spostamento. Si può uscire dalla regione percorrendo 30 chilometri se si abita in un comune piccolo  
Bruxelles dà il via libera alla Pfizer: domenica prossima parte la profilassi. Il Papa: ok ai vaccini anche se generati da feti abortiti

Servizi da p. 3 a p. 9

I mille rivoli della manovra

**Mance e regalie Il vizio italiano del clientelismo**

Raffaele Marmo

**N**eanche la tragedia epocale della pandemia ha fermato gli emendatori folli della manovra che, a colpi di micro-norme, hanno prodotto la proliferazione di mance e manette a beneficio di questo o quel territorio, di questa o quella lobby. Un'esplosione scandalosa di benefit particolari e addirittura ad personam che appare tanto più inappropriata e inopportuna quanto più ci sarebbe stata l'occasione per concentrare risorse e impegno su pochi, essenziali, progetti. Bastava un sussulto di dignità dei parlamentari di maggioranza e opposizione per destinare i miliardi di euro buttati in mille rivoli a un solo grande obiettivo.

Continua a pagina 2

**GRAN BRETAGNA ISOLATA PER PAURA DELLA MUTAZIONE DEL VIRUS MIGLIAIA DI ITALIANI BLOCCATI A LONDRA. CROLLANO LE BORSE EUROPEE**



Boris Johnson, 56 anni

**IL PAZIENTE INGLESE**

Malpelo e Farruggia alle pagine 4 e 5

DALLE CITTÀ

Milano, sgozzato in zona Centrale

**Al setaccio la vita privata e i conti correnti del ginecologo**

Palma a pagina 22 e nelle Cronache

Il piano della Prefettura

Milano cambia orari «Così tutti i ragazzi torneranno in aula»

Servizio nelle Cronache

Milano, in cella per stupro

**La ex fidanzata di Genovese dai magistrati**

Servizio nelle Cronache



La perizia sulla tragedia di Genova

**«Il ponte Morandi crollato per scarsa manutenzione»**

E. Rosi a pagina 21



Milena, 32 anni, un genio delle traduzioni

**La regina del greco antico «Io, una punk ad Harvard»**

R. Morandi a pagina 14

**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. Evitare il consumo di alcolici. Se i sintomi persistono dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico con specialità sanitaria qualificata. Aut. Min. 00/00/2020.



**Giovedì l'ExtraTerrestre**

**ALIMENTI** Nel mondo si spreca il 22% dell'ortofrutta ritenuta «imperfetta» per gli standard estetici del mercato. Natale, un cenone ecosostenibile



**Culture**

**JEAN GENET** La storia delle valigie appartenute allo scrittore francese ora donate all'Imec di Parigi  
**Silvia Nugara** pagina 10



**Visioni**

**HANGAMA AMIRI** «Bazaar, A Recollection of Home»: alla galleria T293 di Roma la prima personale europea dell'artista  
**Manuela De Leonardis** pagina 12

# il manifesto

quotidiano comunista

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE  
e EURO 2,30

MARTEDÌ 22 DICEMBRE 2020 - ANNO L - N° 304

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

**IN PROVINCIA DI CHIETI, LO STABILIMENTO SI OCCUPA DI RECUPERO E SMALTIMENTO DI ORDIGNI BELLICI**

## Salta fabbrica di esplosivi, tre morti

Una deflagrazione improvvisa, deleteria, che in una manciata di secondi ha falciato tre vite. L'incidente si è verificato, ieri, allo stabilimento Esplosidenti Sabino di Casalbordino, in provincia di Chieti. Si tratta di una storica azienda d'Abruzzo che opera nel campo degli esplosivi e che si occupa anche di «demilitarizzazione: recupero, trasporto, smaltimento e distruzione di esplosivi, consulenza per le bonifiche di terre-

na da ordigni bellici». «Stavano movimentando artificii, contenenti sostanze e miscele esplosive leggere, quando c'è stato lo scoppio. Inspiegabile», dice Gianluca Salvatore, uno dei titolari e legale rappresentante della società. «Non riusciamo a capire che è successo. Non era in atto alcuna lavorazione. Stavano effettuando degli spostamenti. È una tragedia immane...».

**SERENA GIANNICO A PAGINA 7**

### DA OGGI IN DISCUSSIONE ALLA CAMERA Legge di bilancio, pioggia di bonus

«La manovra di bilancio, nel contesto di forte incertezza della pandemia si presenta come un coacervo di misure indirizzate a diverse finalità con-

divisibili ma senza un sottostante disegno di politica di bilancio ben delineato». Lo sostiene l'Ufficio parlamentare di bilancio. **MARIO PIERRO PAGINA 5**

**IL MANIFESTO  
NEL MIRINO  
DEL GOVERNO**  
NORMA RANGERI

Mentre nel clima di tragica follia che avvolge il pianeta stavamo per salutare il 2020, ci raggiunge il colpo micidiale del taglio al Fondo dell'editoria. Un colpo sparato con un'arma di precisione perché rivolto soprattutto contro questo giornale. Un delitto perfetto perché commesso alla luce del sole e perché mandante e esecutore sono una cosa sola, rispondono alla stessa organizzazione: il Movimento 5Stelle. La decisione di colpirci è arrivata nella fase finale della discussione della Legge di Bilancio, oggi in dirittura d'arrivo alla Camera dove verrà approvata in malomodo con il solito maxi-emendamento e il voto di fiducia. Sabato, nelle ore in cui si litigava sugli emendamenti da infilare nel calderone che chiude il mercato delle contrattazioni, dove ha la meglio il piazzista più sponsorizzato, s'è visto di tutto. Sono stati elargiti soldi pubblici alla qualunque, persino alle celebrazioni dell'ottavo centenario del preseppe, all'aumento di stipendio dei prefetti, alla sostituzione dei soffioni delle docce, o all'ultima trovata dello «smartphone di governo» con abbonamento incorporato a due quotidiani. E siccome il manifesto non ha sponsor politici l'emendamento che avrebbe sospeso i tagli (e che a differenza degli esempi citati non avrebbe comportato costi notevoli) è stato bocciato. L'ultima volta che tentarono di toglierci di mezzo fu con il governo giallo-verde.

— segue a pagina 14 —



**GOVERNO**  
**Conte apre un po',  
Iv apprezza i segnali**



Conte incontra Pd e 5S e annuncia di volere portare il Recovery plan in cdm entro il mese. E promette un percorso condiviso dicendosi pronto a rivedere qualcosa sia negli stanziamenti che nella cabina di regia. Oggi l'incontro con Iv, che intanto apprezza il metodo: Un fatto nuovo. **COLOMBO A PAGINA 4**

**Regalo di Natale**  
**L'Emilia-Romagna  
rigenera il cemento**

**Veziò De Lucia** **PAGINA 15**

**Il Recovery plan del governo**  
**L'occasione persa  
dell'edilizia pubblica**

**Francesco Chiodelli** **PAGINA 15**

**Sinistra internazionale**  
**Ricordo del non-ortodosso  
Leo Panitch**

**Luciana Castellina** **PAGINA 14**

**SPYWARE PEGASUS**  
**Al Jazeera spiata  
dai Saud, via Israele**

L'altra faccia dell'Accordo di Abramo è apparsa ieri: dopo un'indagine lunga sei mesi, l'emittente tv qatariota Al Jazeera ha scoperto che gli iPhone di 36 suoi giornalisti sono stati hackerati e posti sotto controllo dallo spyware israeliano Pegasus della società Nso. Il tutto su richiesta di Arabia Saudita ed Emirati arabi. Apple prova a tranquillizzare i suoi utenti: Pegasus, dice, è usato solo contro particolari gruppi di persone. Parole ben poco rassicuranti e che fanno tremare dissidenti, oppositori e giornalisti. **GIORGIO A PAGINA 9**

**All'interno**

**Agricoltura Bellanova  
ci riprova con gli Ogm**

**FRANCESCO BILOTTA** **PAGINA 6**

**Ponte Morandi La perizia:  
è crollato per corrosione**

**SERVIZIO** **PAGINA 7**

**Turchia 22 anni di carcere  
alla leader curda Guven**

**CHIARA CRUCIATI** **PAGINA 8**



01222  
9 771023 215000  
Pese Italiane Sped. in a. p. - D.L. 350/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. (Imp/CRM/232103)





€ 1,20 ANNO COVID-19 N° 353 ITALIA

Fondato nel 1892



Martedì 22 Dicembre 2020

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

A BONA E PRODA, "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO", EURO 130

Il Napoli in difficoltà
La rabbia di Gattuso
tutti in ritiro
Il giallo del contratto
Roberto Ventre a pag. 18



In campo due positivi
«Epidemia colposa»
la Casertana in nove
finisce in Procura
Mary Liguori, Marocco e Marotta a pag. 12



Noi e i virus
I TEMPI LUNGHII
DELLE PANDEMIE
E LA LEZIONE
DELLA STORIA

Franco Cardini

Non preoccupiamoci e non illudiamoci. Ma un'occhiata realistica alla storia mondiale ci farebbe bene. Anzi, va detto che in tempi di globalizzazione sarebbe necessario, fra l'altro, che i programmi scolastici - «ogni ordine e grado», come una volta si diceva - subissero una vera e propria rivoluzione copernicana adatta a noi e al nostro tempo: la piantassero con l'elenco pedestre di fatti a carattere fondamentalmente eurocentrico e occidentocentrico e ci presentassero una storia delle dinamiche umane di taglio planetario.

Continua a pag. 39

Via ai vaccini, allarme furti
Caccia ai positivi al Covid 2

►Ok all'antidoto della Pfizer: in Italia si parte il 27. L'Interpol avverte: è il nuovo oro Variante inglese: test a tappeto sugli arrivi da Londra, 7 casi sospetti a Capodichino

L'ok alla somministrazione del vaccino Pfizer conferma anche in Italia la partenza della campagna dal 27 dicembre. Ma intanto l'Interpol lancia l'allarme sul possibile rischio furti di vaccino. Preoccupa la variante inglese del virus: sotto la lente l'Inghilterra, test e 7 casi sospetti a Capodichino.

Arcovio, Cennamo, Di Fiore, Evangelisti e Melina da pag. 2 a 5

Le vere cause del crollo

«Sul pilone del Ponte Morandi nessuna manutenzione dal '93»

La causa scatenante del crollo del ponte Morandi di Genova (agosto 2018, 43 morti) fu «il fenomeno di corrosione a cui è stata soggetta la parte superiore del tirante Sud della pila 9». Lo scrivono i periti del gip. E dal '93 non c'era stata manutenzione a quella pila.

A pag. 13

Il retroscena

L'ultima di DeMa prova a candidarsi in Calabria

Il sindaco di Napoli, De Magistris, potrebbe candidarsi alla Regione Calabria. Per ora solo indiscrezioni. Roano a pag. 11

Stasera su RaiUno
L'eterno Natale
di casa Cupiello
e la vera magia
di Eduardo



Titta Fiore

Un «Natale» in casa Cupiello che trova la sua forza, il suo patrimonio nei testi. È quello diretto dal regista Edoardo De Angelis e in onda questa sera, con grande attesa, su Rai 1.

A pag. 16

Tra Nord e Sud
LA MANOVRA
DIMENTICATA
I DIVARI
DELLA SCUOLA

Gianfranco Viesti

La legge di bilancio è stata caricata, come questo giornale ha documentato, di una serie di micro-interventi, di bonus e incentivi dettagliati e specifici. È un pessimo segnale e non è difficile capire il perché. Nel corso di questo sventurato 2020 il Governo è intervenuto in più e più occasioni con provvedimenti volti a mitigare l'impatto economico della pandemia. Sono stati presi provvedimenti di carattere più generale, come l'ampia estensione della cassa integrazione.

Continua a pag. 38

Il caso La popolare fiction, da sempre vicina all'attualità, ignora il virus



Il Caffè Vulcano di "Un posto al sole", una delle location stabili della soap: addobbi natalizi ma nessun accenno al Covid

Se un «Posto al sole» vive sulla luna

Luciano Giannini a pag. 38

L'intervista Patrizia Esposito

«Con l'epidemia boom di violenze sui minorenni»

►Il presidente del tribunale dei minori «In calo le adozioni, anche nazionali»



Maria Chiara Aulisio

Il Covid pesa anche sul Tribunale per i minorenni di Napoli. Lo spiega la presidente Patrizia Capuano: «Meno richieste e più difficoltà per domande di adozione e procedure. In aumento i casi di violenze sui minori». In Cronaca

I pm: a processo 17 dipendenti del Comune
Napoli, i giardinieri assenteisti
vanno al bingo con le amanti

Leandro Del Gaudio

C'è chi invece di indossare la tuta da lavoro, uscirà da casa direttamente con la tuta da ginnastica, per andare spedito in palestra per una bella seduta di allenamento. Poi c'era chi lasciava la propria abitazione per recarsi, in compagnia di una donna in altri posti, ben lontano dal posto di lavoro e chi invece lasciava famiglia, occupazione e affetti per ritrovarsi in un'altra dimensione: quella del bingo, della sala scommesse, dove trascorrevano minuti preziosi (a seconda dei

punti di vista), a volte anche ore, sempre lì a smanettare a ricerca del poker o della combinazione vincente. Tutto come emerso da servizio di appostamento, pedinamento - per usare il gergo tecnico -, tutto rigorosamente videodocumentato, a giudicare dalle pagine di verbali acquisiti dalla Procura di Napoli. Al bingo o a intrecciare una relazione intima. È la truffa ai danni del Comune di Napoli, la Procura presenta il conto e chiede il giudizio a carico di 17 dipendenti comunali, tutti in servizio come giardinieri.

In Cronaca

Buone Feste, Italia!
MD mdspa.it
guarda il nostro spot di Natale





# Il Messaggero



€ 1,40 ANNO 142 - N° 953 ITALIA

NAZIONALE

01232

Martedì 22 Dicembre 2020 • S. Flaviano

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

**Outlook Economia 2021**  
L'Italia che verrà nell'anno di Biden fra terza ondata e Next Generation Ue  
Dossier di 28 pagine



**Boom di visualizzazioni**  
Sheeran, sorpresa di Natale lancia il nuovo videoclip con le colline umbre dove c'è il suo rifugio  
Marzi a pag. 22



**Il Messaggero Casa**  
**BILOCALE**  
[messengerocasa.it](http://messengerocasa.it)

**Manovra a metà**  
I piccoli bonus che non fanno ripartire il nostro Paese

Gianfranco Viesti

La legge di bilancio è stata caricata, come questo giornale ha documentato, di una serie di micro-interventi, di bonus e incentivi dettagliati e specifici. È un pessimo segnale e non è difficile capire il perché.

Nel corso di questo sventurato 2020 il Governo è intervenuto in più e più occasioni con provvedimenti volti a mitigare l'impatto economico della pandemia. Sono stati presi provvedimenti di carattere più generale, come l'ampia estensione della cassa integrazione, insieme a tante misure più specifiche, rivolte a determinate categorie economiche. Complessivamente si è trattato di interventi ragionevoli, sulla stessa linea di quelli presi dagli altri Paesi europei. Si è cercato di impedire che le chiusure e le norme sui comportamenti provocassero fenomeni gravi sia da un punto di vista sociale che produttivo: di evitare che tante famiglie si trovassero prive di qualsiasi reddito e avessero difficoltà nella vita quotidiana. Le immagini delle code ai centri per la distribuzione dei pasti o il forte incremento di quanti hanno dovuto ricorrere ai servizi sociali nelle nostre città ci dicono quanto il problema fosse e resti serio, e come tali interventi fossero doverosi. Allo stesso tempo si è cercato di impedire che molte attività economiche, specie imprese familiari, di minore dimensione, nel terziario, fossero travolte dalla crisi e dovessero definitivamente chiudere.

Continua a pag. 18

## Nuovo Covid, test a tappeto

► Tamponi obbligati per chi era in Gb negli ultimi 14 giorni. Gli esperti: rischioso riaprire le scuole Via libera dell'Europa alla vaccinazione. Le faq del governo: sì alle seconde case nella stessa regione

ROMA Nuovo Covid, arrivano i test a tappeto. Il governo ora chiede i tamponi a chi è arrivato dal Regno Unito a dicembre. Fabrizio Pregliasco a *Il Messaggero*: attenzione a riaprire le scuole. Via libera intanto dell'Europa alla vaccinazione in tutto il continente: l'Emm ha detto sì alla Pfizer, si inizia il 27 dicembre. Il lockdown delle Feste, le faq del governo: sì alle seconde case nella stessa regione.

Arcovolo, Buongiorno Evangelisti, Marconi, Melina Mozzetti e Occhiuto da pag. 2 a pag. 5

### Il dietrofront grillino può far saltare il patto con il Pd

Piano M5S per la rielezione di Raggi Grillo in campo e voto in autunno

Mario Ajello

La carta Virginia era una carta scaduta agli occhi del 5Stelle. Era l'intoppo che impediva ai vertici del movimento di accordarsi con il Pd per un candidato comune da

mettere in pista per il Campidoglio. L'assoluzione della Raggi ha scompaginato tutto, e ha trasformato Virginia, agli occhi di M5S, da intoppo a «grande risorsa».

A pag. 9 De Cicco a pag. 9



### La perizia sul crollo

Ponte Morandi, le vere cause di una tragedia

Valentina Errante

Perizia sul ponte di Genova: crollo per un tirante corroso. «Controlli e manutenzione inadeguati».

A pag. 11

### Dalle separazioni di Carlo e Diana e McCartney ai consigli online



**L'avvocata dei vip: in un'app la ricetta per non divorziare**

Fiona Shackleton con Paul McCartney, suo cliente Pierantozzi a pag. 10

## Statali, niente più smart working per chi lavora poco

► A gennaio le prime valutazioni sui dipendenti Torneranno in ufficio i lavoratori inefficienti

ROMA Cambiano le pagelle per gli statali con l'arrivo dei piani organizzativi del lavoro agile. Le valutazioni saranno ravvicinate nel tempo per gli smart worker dello Stato: da gennaio i "voti" saranno mensili. Chi lavorerà meno non dovrebbe subire sanzioni sotto il profilo retributivo: a Palazzo Vidoni per "punizione" si pensa a far tornare i meno produttivi subito in ufficio.

Bisozzi a pag. 7

**Rete unica**  
Banda ultralarga la via alternativa al modello ibrido

Oswaldo De Paolini

Non sarà una passeggiata, e probabilmente i tempi per il completamento (...)

Continua a pag. 18

Che cosa è importante per me



I valori dei giovani nei temi del concorso Ecco i tre vincitori

Guido Boffo

Abbiamo i primi tre vincitori del concorso dedicato a Willy ed Emanuele. A pag. 13

**PRIMI SINTOMI INFLUENZALI?**

**RAFFREDDORE?**

**VIVINC** può stare alla larga dagli ecci.

Alle prime avvisaglie dei sintomi influenzali, puoi provare Vivin C. Grazie alla vitamina C che supporta il sistema immunitario, Vivin C agisce contro il raffreddore e i primi sintomi influenzali.

**Vivin C. puoi stare alla larga dagli ecci.**

**CON VITAMINA C PER LE DIFESE IMMUNITARIE**

Attenzione! I medicinali vanno usati con cautela. È un medicinale e deve essere usato secondo le avvertenze riportate sulla confezione. (1)

A. MARRASINI

ARIETE, SPAZIO AI SENTIMENTI

Buongiorno, Ariete! Primo quarto nel segno, nasce un sogno. Fase lunare certamente beneaugurante per la famiglia e per la vita personale, ma soprattutto, particolarmente felice per il rapporto d'amore. Che sia quello che vivete da molto o che sia quello che nascerà propiziato proprio da questa calda Luna cantata dai poeti di tutti i tempi. Ma anche voi, e lo sapete benissimo, diventate poeti quando vi togliete l'armatura di Marte. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA L'oroscopo all'interno

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



# il Resto del Carlino

MARTEDÌ 22 dicembre 2020  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it



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

Bologna, Anna ha deciso: «Faccio l'aviere»

**La ginnasta azzurra sceglie l'Aeronautica «Niente Olimpiadi»**

Gallo a pagina 16



**DOMANI IN REGALO SPECIALE SHOPPING DI NATALE settimana parte**

**ristora**  
INSTANT DRINKS

## Feste blindate, istruzioni per l'uso

Il governo chiarisce i divieti di spostamento. Si può uscire dalla regione percorrendo 30 chilometri se si abita in un comune piccolo  
Bruxelles dà il via libera alla Pfizer: domenica prossima parte la profilassi. Il Papa: ok ai vaccini anche se generati da feti abortiti Servizi da p. 3 a p. 9

I mille rivoli della manovra

**Mance e regalie Il vizio italiano del clientelismo**

Raffaele Marmo

**N**eanche la tragedia epocale della pandemia ha fermato gli emendatori folli della manovra che, a colpi di micro-norme, hanno prodotto la proliferazione di mance e manchette a beneficio di questo o quel territorio, di questa o quella lobby. Un'esplosione scandalosa di benefit particolari e addirittura ad personam che appare tanto più inappropriata e inopportuna quanto più ci sarebbe stata l'occasione per concentrare risorse e impegno su pochi, essenziali, progetti. Bastava un sussulto di dignità dei parlamentari di maggioranza e opposizione per destinare i miliardi di euro buttati in mille rivoli a un solo grande obiettivo.

Continua a pagina 2

**GRAN BRETAGNA ISOLATA PER PAURA DELLA MUTAZIONE DEL VIRUS MIGLIAIA DI ITALIANI BLOCCATI A LONDRA. CROLLANO LE BORSE EUROPEE**



EMILIA ROMAGNA

I luoghi della profilassi

**I primi vaccini a 975 operatori della sanità Si parte domenica**

Barbetta a pagina 17

L'intervista al cantautore

Gianni Morandi: «Auguri Bologna, resta sempre così»

Comaschi in Cronaca

Bologna, revocati i domiciliari

**Villa Inferno, Cavazza torna in libertà**

Orlandi in Cronaca



La perizia sulla tragedia di Genova

**«Il ponte Morandi crollato per scarsa manutenzione»**

E. Rosi a pagina 21



Milena, 32 anni, un genio delle traduzioni

**La regina del greco antico «Io, una punk ad Harvard»**

R. Morandi a pagina 14

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

Dalla ricerca scientifica nasce



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

*Più spazio alla vita.*

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



# MARTEDÌ 22 DICEMBRE 2020 IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno XXXIV - NUMERO 303, 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

**STRENNA DI NATALE FIRMATA DA DON CORINI**  
Il Papa offre in dono ai cardinali il libro del parroco di Alassio



REBAGLIATI / PAGINA 10

**PRIMO ALLENAMENTO DEL MISTER A PEGLI**  
Genoa, Ballardini cambia tutto «Crediamoci e salviamoci»



DAMBARO E SCHIAPPAPIETRA / PAGINE 34 E 35

INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 10
Commenti	Pagina 11
Economia-Marketing	Pagina 15
Genova	Pagina 15
Programmi-Tv	Pagina 30
Arte	Pagina 31
Sport	Pagina 34

AUTOSTRADE NON COMMENTA, COME L'EX AD CASTELLUCCI I FAMILIARI DELLE VITTIME: «QUELLO CHE SOSPETTAVAMO ORA È SCRITTO. ASPETTIAMO CHE LA GIUSTIZIA FACCIA NOMI E COGNOMI DEI COLPEVOLI»

## «Con una normale manutenzione il Morandi non sarebbe crollato»

Depositata la perizia dei consulenti del giudice: la corrosione dei tiranti iniziò pochi anni dopo la costruzione dell'opera. Ma la tragedia è avvenuta anche per l'assenza di adeguati controlli e interventi. Trascurate le indicazioni del progettista

### IL COMMENTO

MARCO MENDUNI

#### LE PAROLE CHE SCUOTONO LA COSCIENZA

Ci sono voluti due anni e mezzo per cristallizzare in un documento giudiziario quella che era stata l'impressione negli atti immediatamente successivi alla tragedia del ponte Morandi: crollato senza manutenzione. Funziona così: in uno stato di diritto, per amministrare correttamente la giustizia anche e soprattutto in nome delle 43 vittime, servono riscontri precisi e inattaccabili e non sensazioni per quanto veritiere. Ma il documento del gip, fondato sulla base delle relazioni dei periti, mette in luce una realtà inquietante, forse ancor più di quella che si era intuita.

Una grande opera (acciaccata però dall'età), uno snodo fondamentale di tutto il Nord Ovest, ma soprattutto un viadotto percorso ogni giorno da decine di migliaia di persone, non è stato sorvegliato. Non si sono predisposti né tanto meno realizzati gli interventi necessari, quelli che avrebbero potuto evitare il disastro. Il nulla, se non piccola manutenzione, dal 1993. Al di là dei danni economici, che passano in secondo piano rispetto all'enormità della strage, si rimane interdetti e l'indignazione mai come in questa occasione non è rituale: qual è stato il rispetto per le donne e per gli uomini che sono transitati su quell'infrastruttura rischiosa? SEQUE / PAGINA 11

Il ponte Morandi è crollato a causa della corrosione dei tiranti della pila 9, per un processo di deterioramento iniziato poco dopo la costruzione e proseguito per decenni. Ma «non sarebbe crollato se ci fossero stati controlli e manutenzioni costanti». La perizia che punta il dito contro i mancati interventi delle Autostrade è stata depositata ieri dai periti nominati dal giudice, nell'ambito dell'incidente probatorio che dovrà stabilire la verità sul crollo. Autostrade si riserva di commentare le conclusioni della perizia dopo avere valutato «i contenuti di dettaglio». Anche l'ex Ad di Aspi Castellucci prende tempo. «È un giorno importante», commenta invece la portavoce del comitato delle vittime Egle Possetti. «Ora è tutto scritto. Come disse il presidente Mattarella, questo crollo ha nomi e cognomi e spetta alla giustizia individuarli».

DELL'ANTICO, FAGANDINI, FREGATTI  
EVIANI / PAGINE 2 E 3



I cavi dei tiranti del ponte Morandi corrosi dalla ruggine, nel capannone che custodisce i reperti sequestrati

FOTOSTEIM

REGNO UNITO ISOLATO, ASSALTO AI NEGOZI. USA, BIDEN SI FA IMMUNIZZARE

### Via dell'Ue al vaccino Pfizer «Ora si può voltare pagina»

L'Agenzia europea del farmaco ha dato il suo via libera al vaccino anti Covid della Pfizer. «Ora si può voltare pagina», dice von der Leyen. Regno Unito isolato per il virus mutato, più contagioso. Presi d'assalto i supermercati. SERVIZI / PAGINE 4-8

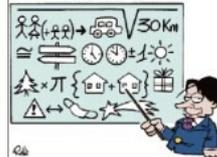
### LE REGOLE DELLE FESTE

Luca Monticelli / PAGINA 5

Secondo case e incontri I chiarimenti del governo

### ROLLI

SPOSTAMENTI: I CHIARIMENTI DEL GOVERNO



### LA CAMPAGNA REGIONALE

Emanuele Rossi

Ansaldi: il piano ligure? Partiamo domenica con 6 iniezioni all'ora

«Presto avremo 60.142 nomi da abbinare alle 60.142 dosi di vaccino anti Covid assegnate alla Liguria. L'adesione è ottima. Non ne andrà sprecata nemmeno una», assicura Filippo Ansaldi, responsabile Prevenzione di Alisa. L'ARTICOLO / PAGINA 9

**AURUM**  
OPERE D'ARTO, PAVIMENTI, TAVOLE, MOBILI  
**COMPRO**  
ORO e ARGENTO  
**SEDE STORICA**  
PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI  
\*fino al massimale di legge  
Genova Corso Buenos Aires 81 R  
(a fianco cinema Odeon)  
lunedì 15/18 martedì/venedì 10/12 - 15/18

### BUONGIORNO

Einaudi pubblica una nuova bella edizione delle Lettere dal carcere di Antonio Gramsci, credo in occasione dei cent'anni dalla fondazione del Partito comunista italiano che ricorrono fra un mese. È uno dei libri più studiati e più citati, e mi è sempre parso strano che poco siano studiate e citate le minuzie - o le enormità - quotidiane del carcere, tormentato da affezioni alla pelle, dalla caduta dei denti, dalle calze che facilmente si rompono. Parla degli altri, perseguitati dall'ipocondria. Di scodella della minestra mangiata con religiosa compunzione, del poco pane con cui tirare su fino all'ultima traccia di unto, delle lacrime infantili quando la minestra alla sera non c'è. Dei carcerati che presto cominciano a pensare alla morte perché invecchiano nell'anima, e si abbruttiscono. Dei carcerati

### I piani grandiosi

MATTIA FELTRI

che, intorno al terzo anno di detenzione, abbandonano l'apatia del secondo anno e cominciano a dedicarsi a fantasticherie di piani grandiosi, e sdraiati sulla branda passano il tempo a sputare sul soffitto e a sognare l'irrealizzabile. Del semibebetismo come difesa dell'organismo dal logorio permanente, come un Prometeo che non abbia il fegato divorato ogni giorno dall'aquila ma lentamente roschiato dalle formiche. La condizione del carcerato - scrive - storicamente ci ricollega alla schiavitù del periodo classico; in Italia galera ed ergastolo che si adoperano per carcere indicano questa filiazione in modo evidente. Chissà che direbbe - a vedere le carceri di oggi, così simili a ieri e nel consenso generale, compreso quello dei suoi scialbi nipotini - a proposito di egemonia culturale. —

Insieme è più bello  
**CIRCUIT** gift  
**TO**  
#IOSOSTENGOCIRCUITO  
I NUOVI  
ABBONAMENTI REGALO  
LI TROVI AL CINEMA SIVORI





# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano  
Politico Economico Finanziario Normativo

**Agevolazioni/1**  
Superbonus 110%:  
la proroga al 2022  
obbliga a detrarre  
in quattro anni

Luca De Stefanis  
— a pagina 35

**Agevolazioni/2**  
Proprietari unici,  
scatta lo sconto  
se l'edificio  
ha quattro unità

Alessandro Borgoglio  
— a pagina 35



WWW.GRUPPONSA.IT

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

**nsa**  
FINANZIARIO MANAGEMENT

FTSE MIB 21410,51 -2,57% | SPREAD BUND 10Y 112,70 +2,40 | €/S 1,2173 -0,70% | BRENT DTD 50,60 -3,71% | **Indici&Numeri** → PAGINE 44-47

## La variante inglese affonda le Borse

### COVID E MERCATI

Listini europei in calo per l'allarme causato dal nuovo virus

Sui risultati pesano anche i ribilanciamenti dei portafogli di fine anno

*Edizione chiusa in redazione alle 22.00*

Tutte in negativo le maggiori borse internazionali, allarmate dalle conseguenze della nuova variante Covid. Benigna sul fuoco degli scambi anche il timore del raddoppio del calo del greggio (il Wti ha perso circa il 2,7% scendendo sotto i 48 dollari). L'ondata di vendite ha interessato Madrid (-2,49%), Milano (-2,25%), Francoforte (-2,82%), Parigi (-2,43%), Londra (-1,73%). A fine giornata l'Europa ha mandato in fumo oltre 200 miliardi. Sui risultati pesano anche i ribilanciamenti di fine anno. — **Servi** a pagina 9

### DALLE CURE AI MOVIMENTI DI FINE ANNO

Anche l'Europa autorizza il vaccino Pfizer-BioNTech Partenza il 27 dicembre

Marzo Bartoloni — a pag. 5

Spostamenti tra Comuni più facili a Natale

— **Servizio** a pagina 5

Test salivare molecolare, in Italia manca l'ok

Francesca Cerati — a pag. 41

## Lavoro, scommessa su ricollocazione e programmi per l'occupabilità

### DDL BILANCIO

La Pa potrà assumere 12 mila lavoratori socialmente utili a tempo indeterminato

Si estende l'assegno di ricollocazione ai disoccupati percettori di Naspi da oltre 4 mesi e ai cassintegrati, con una dote di 267 milioni per il 2021. Debutta il programma Garanzia di occupabilità dei lavoratori (Gool), per la presa in carico finalizzata all'inserimento occupazionale dei senza lavoro, finanziato con 233 milioni di euro

per il 2021. Sono i due strumenti di politica attiva del lavoro contenuti negli emendamenti alla manovra che, dopo il via libera dalla commissione Bilancio della Camera, sono attesi oggi in Aula a Montecitorio, dove il governo è intenzionato a porre la fiducia. Tra le altre novità, l'estensione dell'incentivo fiscale anche per i cervelli rientrati prima del 2020 iscritti all'Anagrafe Italiani residenti all'estero (Aire) e la possibilità da parte delle pubbliche amministrazioni di stabilizzare gli oltre 1,2 mila Iu in servizio al 2016. **Giorgio Pogliotti** — a pagina 2

### LE ALTRE NOVITÀ

#### FISCO E IMPRESE

L'avviamento riallineato al 3%

Marco Mobili — a pag. 3

#### SOCIETÀ E PERDITE

Cinque anni per ricapitalizzare

Abriliani e Cavalluzzo — a pag. 33

#### PANDEMIA

Lavoratori fragili, tornano le tutele

De Cesari e De Fusco — a pag. 33

### COLLEGAMENTI SOPPRESSI



Alle porte dell'Unione. Le lunghe code di Tir in direzione del porto di Dover

Gran Bretagna, confini chiusi La rabbia degli italiani bloccati

Come in una sorta di Brexit anticipata, ieri la Gran Bretagna ha visto chiudersi uno dopo l'altro tutti i collegamenti con l'Europa, via mare e via aerea, a causa della così detta variante inglese del Covid. Creando non pochi problemi a moltissimi italiani che vogliono trascorrere le festività a casa. **Degli Innocenti e Filippetti** — a pag. 6

## Recovery plan per 19 infrastrutture

### I FONDI EUROPEI

Interventi per 27,7 miliardi per 22,4 in corso o previsti e da realizzare per 5,3

Sono 19 le grandi opere inserite nel capitolo Infrastrutture del Recovery Plan, la missione numero 3 della bozza di programma nazionale, messa a punto dal governo su proposta del Comitato tecnico di valutazione (Ctv) e in coerenza con le linee guida europee. Uno dei capitoli più stabili, che non dovrebbe essere toccato, se non marginalmente, dalle violente polemiche politiche che interessano il Piano. Le 19 opere valgono in tutto 27,7 miliardi e comprendono interventi già previsti o in corso per 22,4 miliardi di opere con progetti di fattibilità da realizzare o da rivedere in profondità per 5,3 miliardi. **Giorgio Santilli** — a pag. 3

**209 miliardi**

La dotazione, in miliardi di euro, dei fondi del Recovery plan che è destinata all'Italia

Il percorso Conte: il piano all'esame del Cdm per fine anno

Manuela Perrone — a pag. 3

CHRISTIAN DOMINICI

**CREDITIVA**  
FINANZA D'IMPRESA

www.christiandominici.it

## Aste giudiziarie ferme Conto da 6,6 miliardi

### IMMOBILIARE

Il blocco del Tribunale nei mesi del lockdown e la sospensione delle aste immobiliari hanno causato una perdita di 6,6 miliardi di euro per il sistema Italia. Rispetto alle aste che erano previste per il 2020 prima della pandemia, oltre 44 mila sono

state infatti sospese durante il primo lockdown a causa del Covid e 523 nella seconda attuale ondata. Se quest'anno sarebbero dovuti andare all'asta immobili per un valore complessivo di 21,8 miliardi, alla fine ne sono andati per 15,2 miliardi. Con una perdita di 6,6 miliardi. **Marya Longo** — a pag. 19

### AUTO

Ok della Ue alla fusione Fca-Psa

Marigla Mangano — a pag. 27

### PANORAMA

#### CONFINDUSTRIA-SRM

Al Sud la ripresa sarà più lenta Fondi Ue decisivi per il rilancio

L'impatto del Covid sul Sud è stato forte e ora è urgente accelerare la programmazione dei fondi Ue. È quanto emerge dal rapporto Confindustria e Srm. Gli effetti recessivi della pandemia sul Pil nel 2020 si prevede che siano appena meno pronunciati nel Sud (-9%) rispetto al Centro-Nord (-9,8%), ma comunque consistenti. E la ripresa sarà più lenta. — **pagina 12**



Ambiente Sgr. Il fondatore Nino Tronchetti Provera

**PRIVATE EQUITY**  
Nino Tronchetti Provera: la via di Ambienta Sgr alla sostenibilità

Monica D'Ascenzo — a pag. 21

#### MISURE ANTI COVID

Negli Usa accordo su aiuti per 900 miliardi di dollari

Il Congresso Usa ha raggiunto l'accordo tra democratici e repubblicani per il nuovo piano di stimoli all'economia per 900 miliardi di dollari. Il piano includerà anche un assegno di 600 dollari per adulto e per bambino per le famiglie più vulnerabili. — **pagina 39**

#### PARLA FRANCESCO TRAPANI

Moda, il polo dei terzisti accelera sulle acquisizioni

La holding Florence, nata appena due mesi fa e guidata da Francesco Trapani, ha perfezionato la sua quarta acquisizione (nel mirino non marchi ma produttori d'eccellenza che lavorano per terzi). A breve l'entrata nel settore jeans e spunta l'ipotesi di un'Ipo a Piazza Affari. — **pagina 11**

**EMICRANIA**

OGGI  
Emicrania, un affascinante mistero solo umano

In edicola € 12,90 euro oltre il prezzo del quotidiano

## .salute

SANITÀ E FRONTIERE DELLA MEDICINA  
Telemedicina, via alle cure a distanza

Bartoloni e Gobbi — a pag. 42



# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Martedì 22 dicembre 2020  
Anno LXXVI - Numero 353 - € 1,20  
Santa Francesca Saverio Cabrini

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

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

## A MEI SOLDI PLEASE

# Il Pd non si fida più di Conte

*Dopo le Regioni rosse anche i più importanti sindaci dem scrivono alla Commissione Ue* | *Chiedono alla Von der Leyen di versare direttamente a loro una quota del Recovery Plan* | *Prima si fa, prima loro partono con gli investimenti necessari scavalcando così Palazzo Chigi*

### Il Tempo di Osho

## Ultimi due giorni di libertà. Poi tutti a casa



"Vedete che non sputtanavete tutti i ristori"

Frasca a pagina 8

## La relazione annuale sui servizi pubblici: differenziata solo al 45% e mezzi sempre guasti Capitale dei rifiuti e delle corse bus saltate

### Il piano per le scuole

Nuovi orari per le lezioni  
Ma mancano i trasporti

a pagina 16

... La relazione annuale sullo stato dei servizi pubblici locali descrive il degrado di Roma. La raccolta differenziata stimata nei primi tre trimestri del 2020 è di poco superiore al 45%. Malissimo i trasporti, con oltre 4mila corse di autobus sopresse al giorno, soprattutto per guasti.

Conti a pagina 17

### The Voice of Italy Senior

Sinni il trionfatore  
«È la mia rivincita»

Guadalaxara a pagina 25

DI ALBERTO DI MAJO  
Il Pd non si fida più del premier Conte. Dopo la richiesta dei governatori Bonaccini e Zingaretti di poter gestire direttamente una parte del Recovery Fund, si fanno sentire i sindaci, che hanno scritto una lettera alla Commissione europea. (...)

Segue a pagina 3

### Legge di Bilancio

Dai presepi ai cani randagi  
Ecco la fiera delle marchette

Caleri a pagina 4

### Dopo lo stop di Speranza

Caos per le frontiere chiuse  
Italiani bloccati a Londra

De Leo a pagina 7

### Autorizzato il farmaco

L'Europa dà l'ok al vaccino  
Domenica parte la campagna

Martini a pagina 6

### Passa la proposta azzurra

Più soldi ai poliziotti  
nelle carceri italiane  
Miracolo Biancofiore



Solimene a pagina 4

**la S TORACIATA**  
Il presidente della Repubblica Dario Franceschini vuole sciogliere le Camere

le più "CROCCATE" in Italia!  
Forno Damiani  
se le crocchi non stai nella pelle!  
CROCCANTELLI  
MAKÈ

buona tv a tutti  
di Maurizio Costanzo  
Seguendo, la domenica pomeriggio, su Rai 2 «Quelli che il calcio», ho scoperto una giovane e brava imitatrice che si chiama Brenda Lodigiani. Gli ho visto fare prima l'imitazione di Luisella Costamagna, la giornalista che conduce «Agorà» su Rai Tre la mattina e poi della contessa De Blanc da poco uscita dalla Casa del «Grande Fratello». Ripeto: Brenda Lodigiani è brava e con sapienza fa vivere i personaggi che imita. Succederà a lei come a tanti altri imitatori, che i personaggi chiederanno di entrare nel suo repertorio.  
Segue a pagina 26

VIVINC  
PUOI STARE ALLA LARGA DAGLI ECCI.  
CON VITAMINA C  
E POLI-FOSFONO  
VIVINC  
Alle prime avvisaglie dell'Influenza, puoi provare Vivinc C, che agisce rapidamente contro il raffreddore e i primi sintomi influenzali grazie alla Vitamina C che supporta il sistema immunitario.

Martedì 22 Dicembre 2020  
Nuova serie - Anno 50 - Numero 301 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano  
\*Abbonamento ordinario ed ordinario con Offerta addizionale Confindustria € 4,00 (Settimane 52) + Costante € 2,00

Uk £ 1,40 - Ch fr. 3,50 €4,00\*  
Francia € 2,50



**IO IL MIO 110% QUOTIDIANO**

**Il superbonus trova sei mesi di proroga e arriva a giugno 2022**

*Poggiani a pag. 29*

**LEGGI DI BILANCIO**

**Le perdite 2020 si potranno recuperare anche nel 2025**

*Bazza e De Angelis a pag. 30*

**SU WWW.ITALIAOGLIT**

**Legge di Bilancio - La sintesi degli emendamenti approvati in commissione alla Camera**

**Covid - Il testo del decreto Natale**

**Scuola - L'ok della Commissione di garanzia alle nuove regole sugli scioperi**

**Le regole anti-Covid sembrano fatte apposta per non essere rispettate, tanto sono confuse e piene di errori**

*Cesare Maffi a pagina 6*

www.italiaoggi.it

# Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



## Ecco il baratto finanziario 4.0

*La legge di Bilancio 2021 ha previsto un meccanismo di compensazione tra crediti e debiti commerciali reso possibile grazie alla fatturazione elettronica*

Per crediti e debiti commerciali attestati da fatture elettroniche arriva la compensazione digitale. Si potranno infatti sfruttare le potenzialità della fatturazione elettronica e del nuovo sistema di intercamambio, per estinguere reciprocamente rapporti di credito/debito fra operatori Iva virtuosi (col Baratto finanziario 4.0). Tutto ciò per effetto di uno degli emendamenti alla legge di Bilancio 2021.

*Bonghi Zucchi a pag. 27*

### Una banca ha acquistato 40 mila test anti-Covid come regalo di Natale per i clienti



Un tempo gli istituti di credito regalavano ai clienti un calendario, un'agenda, una bottiglia di spumante. I tempi cambiano e adesso donano un test sierologico. Emilbanca, con 88 sportelli in Emilia e a Mantova, ne ha pronti 40 mila per i propri soci-clienti, che potranno esser fatti entro il 28 febbraio. «Negli ultimi tre anni», dice il direttore generale di Emilbanca, Daniele Ravaglia, «abbiamo permesso a circa 1.400 nostri soci di sottoporsi ad una visita specialistica gratuita in un centro convenzionato: visto il successo ora abbiamo pensato al controllo anti-Covid, un modo per essere banca del territorio».

*Valentini a pag. 10*

**DIRITTO & ROVESCIO**

*Parteggio la radio lo so scelta quasi sempre mentre si sta guidando l'automobile. Impugnati o distruggibili nel traffico, le si ascolta distraitamente. Quando arriva la notizia, il commento è già stato dato e spesso ti sfugge chi lo ha detto. Oltretutto non hai tempo per prendere appunti. Ieri mattina, verso le 10 e 30, su un canale Radio Itaz, ho sentito le dichiarazioni, avvelenate, precise e autorevoli di una ordinaria dell'università di Padova che veniva interpellata sul virus che è mutato nel Regno Unito. La ricercatrice ha gettato acqua sul fuoco degli allarmati, non per minimizzare ma solo per spiegare che, al momento, di cosa non si sa ancora niente. Potrebbe essere un ceppo meno aggressivo, addirittura. O che è compatibile con l'esistente. Non so perché ma la radio esagera meno della televisione. Su Radio Itaz poi i conduttori non sono imbonitori. Non spingono per una risposta ma chiedono, spesso alla persona giusta, e poi trasmettono il tutto in tempo reale. Come si dovrebbe fare.*

**RICERCA FORRESTER**

**La app di Banca Intesa è tra le più scaricate in Europa**

*Lettieri e Raimondi a pag. 8*

**Alice e Rafael hanno scelto elettrodomestici a basso consumo energetico**

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

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

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

**INSIEME ABBIAMO UN'ALTRA ENERGIA**

Con «Il mensile anti-Covid» a €9,00 la più



# LA NAZIONE

MARTEDÌ 22 dicembre 2020  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859  
www.lanazione.it



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

Toscana, fermi anche molti medici di famiglia

**Natale, sanità in vacanza  
Chiusi i drive through  
per fare i tamponi**

Ulivelli a pagina 16



Firenze, dopo la morte della madre

**Pubblica le chat  
dell'agonia  
«Il virus esiste»**

Baldi a pagina 17

**ristora**  
INSTANT DRINKS

## Feste blindate, istruzioni per l'uso

Il governo chiarisce i divieti di spostamento. Si può uscire dalla regione percorrendo 30 chilometri se si abita in un comune piccolo  
Bruxelles dà il via libera alla Pfizer: domenica prossima parte la profilassi. Il Papa: ok ai vaccini anche se generati da feti abortiti

Servizi  
da p. 3 a p. 9

I mille rivoli della manovra

**Mance e regalie  
Il vizio italiano  
del clientelismo**

Raffaele Marmo

**N**eanche la tragedia epocale della pandemia ha fermato gli emendatori folli della manovra che, a colpi di micro-norme, hanno prodotto la proliferazione di mance e manchette a beneficio di questo o quel territorio, di questa o quella lobby. Un'esplosione scandalosa di benefit particolari e addirittura ad personam che appare tanto più inappropriata e inopportuna quanto più ci sarebbe stata l'occasione per concentrare risorse e impegno su pochi, essenziali, progetti. Bastava un sussulto di dignità dei parlamentari di maggioranza e opposizione per destinare i miliardi di euro buttati in mille rivoli a un solo grande obiettivo.

Continua a pagina 2

**GRAN BRETAGNA ISOLATA PER PAURA DELLA MUTAZIONE DEL VIRUS  
MIGLIAIA DI ITALIANI BLOCCATI A LONDRA. CROLLANO LE BORSE EUROPEE**



Boris Johnson, 56 anni

Malpelo e Farruggia alle pagine 4 e 5

DALLE CITTÀ

Firenze

**Fondi regionali  
a locali e mercati  
Arrivano gli aiuti**

Ciardi in Cronaca

Firenze

**Maxi truffa  
sulle criptovalute  
Spariti 120 milioni**

Brogioni a pagina 24 e in Cronaca

Firenze

**In quattro a tavola  
con soli 25 euro  
La nostra guida  
al Natale low cost**

Pieraccini in Cronaca



La perizia sulla tragedia di Genova

**«Il ponte Morandi crollato  
per scarsa manutenzione»**

E. Rosi a pagina 21



Milena, 32 anni, un genio delle traduzioni

**La regina del greco antico  
«Io, una punk ad Harvard»**

R. Morandi a pagina 14

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

Dalla ricerca scientifica nasce



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

*Più spazio alla vita.*

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (OTC) che può essere consegnato solo dal farmacista. Evitare il suo consumo. Si sconsiglia prendere dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico con carattere sanitario qualificato. Aut. Min. 00/00/2020.



# la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari

Anno 45 - N° 302

Martedì 22 dicembre 2020

In Italia € 1,50

SVOLTA CONTRO LA PANDEMIA

## Un vaccino per salvare l'Europa

### Via libera dell'Emu e della Commissione europea al siero Pfizer-Biontech. Le prime consegne dal Belgio entro il 26. Saranno 9.750 gli italiani a cui verrà somministrato domenica prossima. Poste nella piattaforma informatica per il tracciamento delle fiale

### Virus mutato, tamponi per i 31 mila arrivati dall'Inghilterra

Il commento

#### Se Londra si allontana

di Paolo Garimberti

Nel giorno in cui l'Europa approva il vaccino Pfizer-Biontech, aprendo la strada a quel tritico sanitario del 27, 28 e 29 dicembre, già battezzato "EU vaccination days", la variante inglese del virus anticipa lo scenario della Brexit.

● a pagina 39

Il racconto

#### Noi, le tribù della speranza

di Gabriele Romagnoli

Per le generazioni che non hanno conosciuto la guerra e come l'annuncio della fine del conflitto. Non fosse che una guerra è diversa da una pandemia e che la fine si avvicina, ma il giorno della liberazione non è ancora individuato.

● a pagina 39



▲ Newark Il presidente eletto Joe Biden ieri durante la vaccinazione in un ospedale del Delaware

Con l'ok di Agenzia europea per i medicinali e Commissione Ue, inizia l'era dei vaccini: in Italia le prime dosi arriveranno entro Santo Stefano e il 27 saranno 9.750 - già contattati - a ricevere l'antidoto al Covid. A gennaio saranno vaccinate oltre 21,8 milioni di persone. E i 31 mila italiani rientrati dall'Inghilterra vengono sottoposti a tamponi per la paura della mutazione del virus.

● da pagina 2 a pagina 6

Il reportage

#### A Calais, il confine dove la Manica è un muro

di Anais Ginori  
● a pagina 11

Le feste diverse

#### Istruzioni per un Natale dell'anima

di Massimo Recalcati  
● a pagina 38

La politica

#### Conte cambia il Recovery e la task force

di Giovanna Vitale

Andare a Canossa per scongiurare il peggio, ripartendo da dove tutto è cominciato: lo strappo in Consiglio dei ministri sul Recovery plan. L'obiettivo è ricucire la tela lacerata da Renzi.

● a pagina 14

#### Il premier nel castello assediato

di Francesco Bei

La verifica di governo sembra finita tra le notizie minori, relegata in secondo piano dalle preoccupazioni per la variante inglese del Covid e dalle speranze suscitate dall'autorizzazione europea del vaccino Pfizer-Biontech.

● a pagina 38

La Russia di Putin



#### Navalnyj beffa e fa confessare lo 007 del veleno

di Rosalba Castelletti  
● a pagina 21

Genova, la super-perizia

#### "Il ponte crollato per la scarsa manutenzione"

di Giuseppe Filetto e Marco Lignana

Le cause profonde dell'evento possono individuarsi nella vita del ponte, sono identificabili nei controlli e negli interventi manutentivi che non sono stati eseguiti correttamente". È il passaggio più forte delle 467 pagine.

● a pagina 25

**Il tempo dà forma ai tuoi sogni.**

Con i Piani di Accumulo di Fidelity il tempo diventa alleato dei tuoi investimenti.

**Fidelity INTERNATIONAL**

Capitale a rischio. Prima dell'adesione leggere il prospetto e il documento con le informazioni chiave per gli investitori disponibili su [fidelity-italia.it](http://fidelity-italia.it) e presso i soggetti collocatori. Queste informazioni non devono essere riprodotte o circolarizzate.

Fidelity fornisce solo informazioni sui suoi prodotti e non offre consulenza sugli investimenti basata su circostanze individuali. Fidelity International è Menzoni di gruppo di società che compone l'organizzazione globale di gestione degli investimenti che fornisce informazioni su prodotti e servizi in determinate giurisdizioni. Questa comunicazione non è diretta a persone residenti negli USA o ad altri soggetti residenti in paesi dove i fondi non sono autorizzati alla distribuzione. Salvo espresso indicazione contraria, prodotti e commenti sono forniti da Fidelity International, Fidelity, Fidelity International, il logo di Fidelity International e il simbolo "F" sono marchi registrati di Fidelity Investments. Il presente materiale è pubblicato da Fidelity (Luxembourg) SA, autorizzata e regolamentata dalla Commission de Surveillance du Secteur Financier. 02/2012/01/01/14

#### C'è un ex grillino in ogni gruppo del Parlamento

di Emanuele Lauria

I grillini in fuga hanno risparmiato solo le minoranze linguistiche. Per il resto, non c'è gruppo parlamentare dove non si siano insinuati: chi è andato con Meloni e chi con Speranza, chi con i forzisti e chi con Renzi.

● a pagina 19

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90  
Tel. 06/49811, Fax 06/49822923 - Soci: Abb.  
Post. Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C.  
Milano - via Venezia, 21 - Tel. 02/574941,  
e-mail: [pubblicitasmanzoni.it](mailto:pubblicitasmanzoni.it)

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

con CD Beethoven  
€ 11,40

NZ



Morandi La perizia che inguaiava Aspi "Il crollo del ponte era evitabile"

FAGANDINI E PREGATTI - P.13

Il bimbo prodigo "Vivo per la scienza non volevo correggere Bruno Vespa"

L'INTERVISTA DI MICHELA TAMBURINO - P.15



Carlo Conti "La mia seconda vita Dopo la paura riparto dall'amore"

IL COLLOQUIO - PP.28-29



# LA STAMPA



MARTEDÌ 22 DICEMBRE 2020

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N.351 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it GNN

IL GOVERNO PROMETTE IL RITORNO ALLA NORMALITÀ ENTRO IL PROSSIMO OTTOBRE, MA REGIONI E ASI. SONO IN RITARDO

## "C'è il vaccino, Italia al sicuro nel 2021"

Ema e Ue approvano il farmaco anti Covid. Lunedì il via libera alla campagna in tutta Europa

GLI AERIEI ALITALIA NON POSSONO PARTIRE

### LA VARIANTE DEGLI ESILIATI DI LONDRA

MARCELLO SORGI

C'è un'evidente contraddizione tra il via libera scientifico e politico - al vaccino anti-Covid, annunciato ieri con legittima enfasi dalla presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen, insieme con la cerimonia significativa della partenza simultanea della campagna di vaccinazione in tutti i Paesi dell'Unione il prossimo 27 dicembre, e il panico che continua a essere diffuso sulla cosiddetta "variante inglese" del virus, ciò che ha motivato il blocco di tutti i collegamenti tra il Regno Unito e il Continente, e in particolare l'Italia.

CONTINUA A PAGINA 27

COSÌ CROLLA LA SESTA ECONOMIA MONDIALE

### ORA I MERCATI TEMONO L'APOCALISSE

FRANCESCO GUERRERA

Dio salvi il Regno Unito. Lo si dovrebbe cantare a Oxford Street, deserta perché il "nuovo virus" ha chiuso tutti i negozi, in Kent, dove i camionisti in fila aspettano che i francesi riaprano la Manica, o di fronte alla porticina nera del numero 10 di Downing Street dove il governo britannico sta cercando di salvare la faccia (e l'economia) nel dopo-Brexit. La "Gran Bretagna si è scoperta piccola, piccina ieri, strizzata tra la sfortuna di una terrificante variante del virus e la spacconeria incompetente del divorzio dall'Europa.

CONTINUA A PAGINA 27

Dall'Europa arriva l'ok al vaccino anti-Covid: l'Agenzia del farmaco ha approvato il prodotto di Pfizer-BioNTech. Lunedì partirà la campagna di vaccinazione, "ma Regioni e Asi sono in ritardo". La sottosegretaria alla Salute, Sandra Zampa, in un'intervista a La Stampa: "Se il piano va bene, nell'ottobre 2021 l'Italia sarà in sicurezza". - PP. 2-5

IL VADEMECUM

### Spostamenti le risposte a tutti i dubbi

LUCAMONTICELLI - P.7

Dal 24 dicembre al 6 gennaio sarà possibile, una sola volta al giorno, spostarsi per visitare parenti o amici, nella stessa regione.

Tra il 21 dicembre e il 6 gennaio i genitori separati o affidatari potranno andare in comuni/regioni diverse o all'estero per trascorrere le feste con i figli minorenni.

Lo spostamento per assistere persone non autosufficienti sarà consentito dal 21 dicembre al 6 gennaio, anche tra comuni e regioni.

IL PRESIDENTE ELETTO FA DA TESTIMONIAL

### Biden, l'iniezione in tv: nulla da temere



Il presidente eletto degli Usa, Joe Biden, riceve la dose di vaccino anti-Covid

A TRE GIORNI DALLA CONDANNA

### Il dolore del padre di Gaia "Genovese non è pentito"

EDOARDO IZZO

«Mia figlia mi manca ogni istante della mia vita. Mi sento e mi sentirò sempre mutilato». A tre giorni dalla sentenza che ha restituito una verità giudiziaria alla tragedia avvenuta a Roma nella notte tra il 21 e 22 dicembre 2019 parla Edward, 57 anni, papà di Gaia. - P.16

LA TRAGEDIA DI TORINO

### Suicidio in videochiamata davanti alla figlia di 6 anni

ANDREA BUCCI

Si è portato la pistola alla tempia e ha premuto il grilletto mentre era collegato al telefonino per salutare in videochiamata la figlia di appena sei anni. Ha deciso di farla finita così un uomo di 53 anni residente in provincia di Torino. - P.17

LE STORIE

A TORINO IL DEBUTTO DEL MAESTRO

### Muti riparte da Mozart "Al Regio il concerto della nostra rinascita"

GIANGIORGIO SATRAGNI

Perdirla con parole che Rossini in rima nel Barbieri di Siviglia: ah qual colpo inaspettato! Riccardo Muti dirigerà per la prima volta un'opera al Teatro Regio di Torino, nello specifico il Così fan tutte di Mozart, nella produzione del San Carlo di Napoli con la regia della figlia Chiara. - P.30

GHEZZATI DAL VIRUS, RISCOPERTI IN TV

### The Voice Senior così gli anziani si riprendono la scena

MARINELLA VENEGONI

La retorica è dietro l'angolo ma si deve pur dire che sempre più, passati i cinquant'anni, il cono d'ombra avvolge e poco a poco stritolata. Non è così per Ermirio, 59 anni, che l'altra sera ha vinto il talent The Voice Senior, dimostrando il contrario. - P.27

DA BLACK LIVES MATTER ALLA SQUALIFICA

### Se Thuram junior dimentica la lezione di papà Lilian

GIULIA ZONCA

Lo sputo lascia la stessa impronta del ginocchio a terra anche se i due gesti non hanno parentele, ma sono entrambi di Marcus Thuram e se sei il figlio di un campione del mondo militante e vuoi seguirne le orme devi aspettarti d'essere giudicato sempre. - P.37

Le sei storie dei perché



BUONGIORNO

Einaudi pubblica una nuova bella edizione delle Lettere dal carcere di Antonio Gramsci, credo in occasione dei cent'anni dalla fondazione del Partito comunista italiano che ricorrono fra un mese. È uno dei libri più studiati e più citati, e mi è sempre parso strano che poco siano studiate e citate le minuzie - o le enormità - quotidiane del carcere, tormentato da affezioni alla pelle, dalla caduta dei denti, dalle calze che facilmente si rompono. Parla degli altri, perseguitati dall'ipochondria. Di scodelle della minestra mangiata con religiosa compunzione, del poco pane con cui tirare su fino all'ultima traccia di unto, delle lacrime infantili quando la minestra alla sera non c'è. Dei carcerati che presto cominciano a pensare alla morte perché invecchiano nell'anima, e si abbruttiscono. Dei carcerati

I piani grandiosi

che, intorno al terzo anno di detenzione, abbandonano l'apatia del secondo anno e cominciano a dedicarsi a fantasmagorie di piani grandiosi, e sdraiati sulla branda passano il tempo a sputare sul soffitto e a sognare l'irrealizzabile. Del semiebetimento come difesa dell'organismo dal logorio permanente, come un Prometeo che non abbia il fegato divorato ogni giorno dall'aquila ma lentamente rosicchiato dalle formiche. La condizione del carcerato - scrive - storicamente ci ricollega alla schiavitù del periodo classico; in Italia galera ed ergastolo che si adoperano per carcere indicano questa filiazione in modo evidente. Chissà che direbbe - a vedere le carceri di oggi, così simili a ieri e nel consenso generale, compreso quello dei suoi scialbi nipotini - a proposito di egemonia culturale.

sinatra Galerie de Beauté TORINO Piazza San Carlo 201 www.sinatraprofumerie.it Tel. 011.5370.47 329.35.44.992





BORSA -0,38% 1€ = \$1,2109

BORSE ESTERE		INDICATORI	
Dow Jones	30.003	Euro-Stoxx50	0,9000
Nasdaq	12.917	Euro-Yen	126,06
S&P 500	3.804	Euro-Fr.Sv.	1,0764
Nikkei	26.818	Euro-Yuan	7,9187
Francoforte	13.340	Stp. 10 Y	0,8000
Zurigo	10.430	Bund 10 Y	-0,7840
Londra	5.854	FUTURE	
Parigi	5.847	Euro-Btp	191,89
VALUTE		Euro-Doll.	170,17
Euro-Dollaro	1,2108	Ftse Mib	21,975

**Fca-Psa, la Ue dà il via libera a Stellantis ad alcune condizioni**

Dovranno aprire ai concorrenti la rete di assistenza nei veicoli commerciali. Assemblee dei soci in agenda il 4 gennaio. **Bertolino a pagina 7**

il quotidiano dei mercati finanziari

**Onward cede la produzione ai soci italiani**

Il gruppo giapponese del lusso oggetto di un management buyout

**Guolo in MFF**

Anno XXXIII n. 250  
Martedì 22 Dicembre 2020

€4,00\* *Cassalitori*

\*In abbonamento obbligatorio ed esclusivo con Genteman a €4,00 (MF €2,00 + Genteman €2,00)



Con MFF Magazine for Fashion n. 108 a €7,90 (€3,00 + €4,90) - Con MFF Magazine for Living n. 51 a €7,90 (€3,00 + €4,90) - Con MFF Festival of Beauty made in Italy n. 4 (€3,00 + €4,90) - Specifiche: 14,7 x 21,1 - 489x, 1023 pagine - I&L (L. 05/10/2017) Periodico F.2020

**CRISI LA PAURA PER LA VARIANTE COVID E IL RISCHIO NO DEAL DEPRIMONO TUTTE LE BORSE**

# Il contagio del paziente inglese

La nuova **pandemia** fa cadere **Milano** (-2,4%), **Francoforte** (-2,8%) e **Londra** (-1,7%)  
**Inghilterra** più isolata dal resto d'Europa: **persi** anche i **50 mld** del Recovery Fund  
**Via libera di Bruxelles** al vaccino, scatta la **corsa** a iniettarlo: si parte il **27 dicembre**

**SI ALLA MANOVRA: TANTE MANCE E QUALCHE SALVA-IMPRESA. CORTE Ue SU CASHBACK**



**RISIKO BANCARIO**  
*Del Vecchio cerca un asse con le fondazioni per il ceo di Unicredit*

**QUOTAZIONI**  
*Per Giacometti e soci una seconda spac a Wall Street*

**AL POSTO DI COLOMBINI**  
*Per guidare sinergie e spinta al digitale Banca Ifis sceglie Geertman come ad*



Alice e Rafael hanno scelto elettrodomestici a basso consumo energetico

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

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

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

**INSIEME ABBIAMO UN'ALTRA ENERGIA**

### Ue sbaglia a tassare i porti italiani

Roma. In una nota i sindacati del settore marittimo/portuale dichiarano: 'Scali tassati la Commissione sta sbagliando'. 'È evidente la volontà della Commissione europea di voler stravolgere l' assetto giuridico delle nostre Autorità di Sistema Portuale, indirizzandolo verso la configurazione d' impresa pubblica oppure di Ente pubblico economico'. Così intervengono Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti sul nuovo pronunciamento dell' Ue sugli aiuti di stato per i porti, spiegando che 'la Direzione Generale per le concorrenza va ben oltre le contestazioni riguardanti l' esenzione del pagamento dell' imposta sui canoni demaniali da parte delle Autorità di Sistema Portuale contestando ora anche la tassa di ancoraggio e sulle merci sbarcate ed imbarcate, definendole attività economiche'. 'La Commissione- proseguono le organizzazioni sindacali - insinua che il nostro mercato portuale sia in concorrenza con quelli della logistica ferroviaria o aeroportuale e lo fa senza tenere conto che in Italia c' è la legge 84/ 94 sui porti a controllare e regolare il mercato. Con questa decisione, in maniera maldestra, si cerca di azzerare la legge speciale sulla portualità e si rischia di radere al suolo l' intera struttura normativa e legislativa esistente, annientando decenni di lavoro e di lotte per la salvaguardia dei lavoratori portuali e la regolamentazione di un mercato particolare quale quello dei porti'. Secondo Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti 'è sbagliato paragonare il nostro sistema a quello degli altri paesi dell' Unione dove i porti sono delle vere e proprie imprese perché offrono servizi. Ancora oggi è evidente la sottovalutazione con cui i nostri Governi hanno dal 2012 affrontato tale criticità e, conseguentemente, non sono stati per niente convincenti sulle sostanziali diversità tra noi e l' Europa'. 'Ora più di prima - chiedono infine le organizzazioni confederali dei trasporti - è necessario ed urgente un incontro con il Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti per capire quali sono le azioni programmate a difesa dei nostri porti e del bene pubblico. È tempo di agire e di farlo in fretta, anche perché l' ultimo pronunciamento dell' Ue prevede l' adozione dal 2022, termine entro il quale l' Italia dovrà adeguarsi'. Da tempo la posizione di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti, in merito alla trasformazione delle nostre **AdSP** in SpA, è chiara e ritengono che le **AdSP** debbano restare pubbliche a difesa dell' interesse generale affinché i nostri porti possano davvero continuare ad essere asset strategico per il Paese e la stessa Europa. 'Governo e Parlamento - chiedono le tre sigle sindacali - riflettano attentamente sugli sviluppi della vicenda, per presentare le opportune osservazioni, perché le responsabilità di un disastro, che potrebbe essere annunciato, non potranno che ricadere sulla inefficienza di gestione politica di una vicenda che ha mosso il primo passo un anno fa con risultati, sembra evidente, piuttosto scarsi. Dimostrare - sostengono infine Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti - che il modello portuale italiano è efficiente e che rispetta le regole della concorrenza in un mercato regolamentato deve essere un preciso impegno, a partire dalle organizzazioni sindacali, con tutti gli strumenti a disposizione, di tutto il cosiddetto cluster, anche se la difesa delle prerogative nazionali dovesse chiedere di ricorrere alla Corte Giustizia UE'. Abele Carruezzo © Riproduzione riservata.



la soluzione alternativa

## Tir in uscita da Porto vecchio dirottati verso la Costiera

LORENZO DEGRASSI

Camion in Costiera e fra le vie del centro. Sono i percorsi alternativi ai quali saranno costretti i mezzi pesanti in entrata e in uscita dal **Porto** vecchio nel periodo di rifacimento del Ponte verde su riva Tre Novembre. Nuove percorrenze frutto di accordi - ottenuti con fatica - con il Comune e Fvg Strade. «Questi lavori costituiranno un gran problema per gli autotrasportatori che operano su **porto** vecchio - spiega preoccupata Rita Rapotez, presidente della locale Confartigianato Trasporti - e le strade alternative per permettere ai mezzi pesanti di fare la spola con il **porto** nuovo non ci sono, così come quelle che permettano agli stessi di raggiungere il Lisert e l'autostrada». Sono una decina le ditte di autotrasporto che operano in **Porto** vecchio per attività legate alla presenza del Punto franco vecchio e non sono pochi i camion che quotidianamente entrano ed escono dall'antico scalo e che sono diretti, principalmente, verso riva Traiana e il punto franco nuovo. Un continuo viavai sulle Rive che nel tempo ha sicuramente contribuito a indebolire il ponte oggetto degli interventi. Strada Costiera aperta, quindi, a partire da gennaio per i camion in uscita dal **Porto** vecchio e diretti verso Monfalcone, mentre per quelli diretti verso Riva Traiana saranno due le alternative: via Milano, via Fabio Severo e via Valerio in salita, bivio ad H e discesa lungo via Brigata Casale per raggiungere il **porto** nuovo. Per il percorso inverso, chilometraggio decisamente più limitato: una volta giunti all'altezza dell'hotel Savoia Excelsior agli autotreni sarà consentito di svoltare a destra su via Mercatovecchio, da dove potranno proseguire su via del Teatro Romano, via San Spiridione, via Filzi e via Ghega. Da lì, una volta giunti in piazza Libertà, potranno entrare in **Porto** vecchio. «Abbiamo anche pensato di far salire i camion sui treni e utilizzare la bretella sotterranea - si rammarica Rapotez - ma non è stato possibile». «La speranza è che i lavori si concludano prima della stagione estiva - le fa eco Giulio Zilio, segretario regionale della Fai (Federazione Autotrasportatori Italiani) - perché continuare a utilizzare questi percorsi anche in primavera-estate sarà ancora più pericoloso. E altrettanto difficile sarà riuscire a far convivere un interesse legittimo come quello degli autotrasportatori con le zone turistiche della città». Sul tema interviene anche la sezione locale di Azione, il partito di Carlo Calenda, che si proietta già sulla frase successiva ai lavori di adeguamento della struttura. «Quello che ci interessa discutere - si legge nella nota - è capire cosa succederà a lavori ultimati: il nostro auspicio è quello di veder liberate le rive del traffico pesante e dei parcheggi a pagamento, incentivando l'uso di aree di sosta alternative e l'implementazione di una navetta che percorra le due parti delle rive». --



## Il Piccolo

Trieste

il numero due dell' authority triestina destinato alla presidenza di la spezia e savona

### Ticket D' Agostino-Sommariva ai saluti: «Fieri del lavoro fatto»

*L' ultima uscita pubblica, seppur online, all' incontro promosso dal Propeller Club Il segretario generale uscente: «Me ne vado da qui con il cuore un po' straziato»*

DIEGO D' AMELIO

L' ultimo incontro congiunto è avvenuto nella sede (virtuale) del Propeller Club, davanti ai principali protagonisti della portualità triestina. La coppia d' oro composta da Zeno D' Agostino e Mario Sommariva si separa, dopo che il segretario generale dell' **Autorità portuale** ha sostenuto ieri la sua seconda audizione al Senato. Mancano il voto formale delle commissioni competenti e la nomina da parte del ministero dei Trasporti, che arriveranno tra Natale e Capodanno, e lui diventerà il nuovo presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure orientale (La Spezia e Savona). «Sono molto emozionato - ha esordito Sommariva all' evento di fine anno del sodalizio - e con il cuore un po' straziato. La decisione di lasciare Trieste è stata combattuta, perché questa città mi ha accolto e cambiato. Nella vita ho più teso a sottovalutarmi, ma l' esperienza triestina mi ha reso un po' presuntuoso e molto fiero di quanto insieme a Zeno e a tutti voi abbiamo fatto. Ho sempre fatto il mediano e vorrei provare a fare il centravanti». Il ricordo più carico è quello di «piazza Unità che a giugno ha visto un' intera città stringersi attorno a un presidente e a un porto. Quel messaggio dà grande speranza per il futuro. In quattro anni abbiamo messo tanta carne al fuoco e nei prossimi il porto sarà la leva di un cambiamento profondo della città e della conquista del futuro». Affettuoso il saluto del padrone di casa Fabrizio Zerbini, presidente di Tmt: «Legheremmo con una doppia catena Mario perché non vada via da Trieste». «Io e Mario non avevamo mai lavorato assieme - ha detto D' Agostino - ma in questi anni si è creata una fratellanza tra noi e abbiamo visto crescere un' intera squadra. La comunità del porto si è unita per raggiungere grandi risultati e abbiamo messo la serietà al centro». Venendo ai progetti per il nuovo mandato, D' Agostino ha promesso «forte continuità e uno choc sulla qualità: dovremo pensare al rapporto tra porto e comunità, ragionare di elettrificazione per permettere alle navi di staccare i motori e non violentare la città con le proprie emissioni». In un breve messaggio il ministro Stefano Patuanelli ha sottolineato «la grande felicità per la riconferma di Zeno e la sofferenza di vedere Mario andare via: sono orgoglioso per lui, ma con un po' di egoismo per la mia città penso si tratti di una perdita enorme. Quanto è stato fatto in questi anni vede meriti enormi di Mario». La deputata Debora Serracchiani ha auspicato una «grande festa in presenza per celebrare la nomina di Mario e i nuovi incarichi cui sta per essere chiamato Zeno (la presidenza di Ram Spa, ndr): grazie a loro il Porto ha presentato progetti molto puntuali nell' ottica del Recovery Fund». Presente anche Francesco Russo, che ha ringraziato Sommariva «per averci aiutato a superare assieme a Zeno la cultura del no se pol». La serata si è conclusa con l' assegnazione del "Propeller d' oro" ai medici e all' Ordine degli infermieri di Trieste: riconoscimento inconsueto per un' associazione legata al porto, ma voluto da Zerbini davanti allo sforzo dei sanitari in tempo di pandemia. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



# Il Piccolo

Trieste

nord adriatico magazine

## Guerra Usa-Cina sul commercio e ruolo di Trieste

MASSIMO GRECO

Il **porto** di **Trieste**-Monfalcone crossing point strategico della guerra commerciale Usa-Cina, ma anche fulcro di investimenti delle nazioni centroeuropee. Il **Porto** vecchio con il neoinediato Museo della scienza, le interviste al sindaco Roberto Dipiazza e a Nicolò Bongiorno, figlio di Mike, documentarista scientifico a caccia dei relitti della battaglia di Lissa. "Nord Adriatico magazine" periodico di economia e storia del golfo di **Trieste**-Monfalcone e del Litorale, in vendita in tutte le edicole, è lettura ideale per un Natale da trascorrere a casa e un Capodanno da celebrare con l' allegato calendario, in omaggio, dei Musei comunali triestini. Nel nuovo numero spazio anche agli approfondimenti storici: l' Idrovia della Serenissima, l' Orto Botanico, il mistero del veliero Beethoven. --



## Porti: Patuanelli, necessarie opere per sviluppo area Trieste

*Scalo sia 'sempre pronto a intercettare nuove merci e persone'*

(ANSA) - TRIESTE, 21 DIC - "Adesso ancora ci è richiesto un forte impegno per portare a compimento alcune opere necessarie allo sviluppo dell' area" del porto di Trieste, che "deve essere sempre pronto a intercettare nuove merci e persone dirette al cuore del nostro continente". È il messaggio lanciato dal Ministro dello Sviluppo economico, Stefano Patuanelli, ospite durante l' incontro in teleconferenza di fine anno del Propeller Club Port of Trieste. "Negli ultimi tempi, grazie anche al lavoro di Zeno D' Agostino e Mario Sommariva - ha ricordato Patuanelli - il porto ha avviato nuova fiorente stagione che sono sicuro avrà un gran ritorno per l' economia di tutta la regione". "Il momento non è facile - ha concluso -, ma da ministro e da triestino sono certo che lavorando assieme riusciremo a trovare nuove linee strategiche per costruire una moderna politica marittima integrata a beneficio del paese e dell' intera Europa". (ANSA).



## Porti:Serracchiani,pandemia può essere occasione per Trieste

*'Se sapremo utilizzare risorse che Europa mette a disposizione'*

(ANSA) - **TRIESTE**, 21 DIC - "La pandemia, con tutta la sua tragicità e i problemi economici che sta causando, è anche vero che può diventare un'occasione persa o un'opportunità se sapremo utilizzare le risorse che l'Europa mette a disposizione per la nostra portualità". Lo ha affermato la deputata del Pd, Debora Serracchiani, durante l'incontro in teleconferenza di fine anno del Propeller Club Port of **Trieste**. "Il **porto di Trieste** è stato tra i primi a presentare progetti interessanti - ha ricordato Serracchiani -, che dovranno essere oggetto attento del comitato interministeriale, commissione europea e ministeri competenti". "dovremo essere bravi non soltanto ad avere progetti interessanti ma a saper spendere quelle risorse - ha sottolineato -: ci aspettano degli anni molto impegnativi e sfidanti, perché davvero si può fare quel salto di qualità che deve diventare un fatto ancora più certo, svolgendo ognuno di noi il suo ruolo per portare a compimento l'impegno preso da qualche anno". (ANSA).



## Porti: D' Agostino, investimenti a Trieste saranno su persone

*'Altro elemento fondamentale sarà il dialogo con le istituzioni'*

(ANSA) - TRIESTE, 21 DIC - "Come in tutte le scelte che abbiamo fatto, i veri investimenti sono stati sulle persone e anticipo che saranno ancora sulle persone, perché anche nel futuro dei prossimi quattro anni sarà sempre quello il vero investimento". Lo ha assicurato il Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, Zeno D' Agostino, intervenendo durante l' incontro in teleconferenza di fine anno del Propeller Club Port of Trieste.

"Non amo quelli che parlano solo degli investimenti in infrastrutture - ha spiegato D' Agostino -, perché a me piace di più quando uno si presenta e parla di quello che vuole fare dal punto di visto organizzativo". D' Agostino ha poi aggiunto che "un altro elemento fondamentale sviluppato a Trieste e Monfalcone è il rapporto con le istituzioni e il territorio" e che "la continuità ci sarà nel dialogo con le istituzioni". "C' è stata una crescita importante quantitativa - ha sottolineato -. Adesso passiamo alla qualità della vita e del rapporto del porto con il territorio, che deve essere di dialogo". (ANSA).



## Porti: Sommariva, scalo Trieste di nuovo è anima della città

*Da mediano provo a fare centravanti. Parto con cuore straziato*

(ANSA) - TRIESTE, 21 DIC - "Credo che Trieste e il suo porto si siano in questi anni fusi in un' identità profonda, con il fatto che il porto ha saputo essere di nuovo dopo tanti anni o secoli l' anima profonda di questa città". È la convinzione espressa dal Segretario Generale dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, Mario Sommariva, ospite durante l' incontro in teleconferenza di fine anno del Propeller Club Port of Trieste. Sommariva ha poi spiegato che "nei prossimi anni il porto sarà la leva della trasformazione di questo territorio, di un cambiamento profondo e della conquista di un futuro perché i progetti che sono stati messi in piedi e gli investitori che sono arrivati" e la comunità **portuale** sono "in grado sempre di più di rappresentare il futuro di questa città". "Sono stati anni straordinari e me ne vado per cogliere un' ultima occasione - ha affermato - . Sono stati anni da mediano e ora voglio provare a fare il centravanti, con un cuore un po' straziato e spezzato perché Trieste è stata per me un' esperienza fondamentale". (ANSA).



# Prima Comunicazione

Trieste

## Zeno D'Agostino confermato alla guida del porto di Trieste

Nuovo mandato per Zeno D'Agostino alla guida del porto di Trieste, dopo la firma del decreto del ministro dei Trasporti Paola De Micheli: una conferma per il manager veronese come presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale per la durata di un altro quadriennio. Ci aspettano altri quattro anni di lavoro intenso per consolidare i risultati ottenuti. In sinergia con tutti gli Enti del territorio abbiamo creato un importante sistema portuale e logistico dal respiro internazionale di cui i porti di Trieste e Monfalcone sono il motore e la rete ferroviaria e intermodale, linfa vitale, ha commentato D'Agostino. La nuova sfida sarà lavorare con un approccio sempre più innovativo, integrato e soprattutto sempre più sostenibile per un porto green che sappia creare valore e lavoro prima che nuove infrastrutture. Il mandato del presidente, specifica un comunicato stampa, era scaduto lo scorso 9 novembre, ma in questo periodo di proroga dell'incarico della durata di 45 giorni, il MIT aveva subito avviato la procedura per la riconferma del manager ai vertici dello scalo giuliano, inoltrando la richiesta d'intesa alla Regione Friuli Venezia-Giulia. Dopo il placet arrivato dal presidente Massimiliano Fedriga che aveva sottolineato la volontà di dare continuità al lavoro svolto in questi anni con D'Agostino, e il parere favorevole, ma non vincolante, espresso successivamente dalle Commissioni competenti delle due Camere, può considerarsi concluso l'ultimo tassello per la nomina. Il manager veronese, esperto di logistica è a capo dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale dal 2015. Prima come commissario e a seguire, dal novembre 2016, come presidente con decreto del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. È stato ai vertici di **Assoporti** dal 2017 al 2019. A novembre è stato rieletto vice presidente di Espo, (European Sea Ports Organization), con sede a Bruxelles e guida la cabina di regia di Uirnet. A lui il merito di aver rilanciato l'immagine e consolidato la competitività del porto di Trieste con una posizione di leadership a livello nazionale e internazionale. Oggi Trieste, ricorda ancora il comunicato, è primo porto italiano per tonnellaggio e traffico ferroviario, nono porto europeo, e primo terminal petrolifero del Mediterraneo, nonché importante hub per i traffici con il Far East e per il comparto ro-ro con la Turchia. Un porto di statura europea, come confermato dai grandi investitori esteri presenti e con forti relazioni intermodali, tanto che nello scalo di Trieste operano 8 compagnie ferroviarie, per lo più straniere.



comitato interministeriale

## **Grandi Navi: call internazionale sul nuovo terminal a Venezia**

Per il futuro della **crocieristica** a Venezia, nel Comitato di oggi «si parla di una call internazionale per vedere i progetti per la Marittima futura». Lo ha riferito il sindaco lagunare, Luigi Brugnaro, alla fine del Comitato interministeriale. Nel concorso internazionale «verranno tenuti validi i progetti già presentati, più tutti i progetti che vorranno arrivare. Noi e i sindaci della Laguna - ha precisato - abbiamo detto che non c'è indisponibilità sull'ipotesi di un attracco della zona di Cavallino, il progetto 'Duferco', ma c'è indisponibilità totale su un porto davanti a Sottomarina e Chioggia. Marghera è la soluzione finale, noi lotteremo per questo» ha concluso. «Dal Comitato e dal Governo è venuta un'indicazione chiara: le navi da crociera devono restare a Venezia, come home port, ma approdare fuori laguna. Per arrivare a questa prospettiva, senza perdere il traffico che riprenderà dopo il Covid, servono delle soluzioni provvisorie con attracchi diffusi a Marghera» ha precisato in una nota il sottosegretario all'Economia e consigliere comunale di Venezia, Pier Paolo Baretta, che ha preso parte al Comitato in sostituzione del ministro Roberto Gualtieri. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Navi, call per portarle fuori della laguna Ma subito ottanta crociere a Marghera

Francesco Bottazzo

VENEZIA Le navi dovranno restare fuori della laguna. Di fatto è questa la decisione del Comitato (in videoconferenza) di ieri pomeriggio. Nel frattempo già dal prossimo anno un'ottantina di crociere saranno ospitate nei terminal di Vecon e Tiv a Marghera e dal 2022 entrerà in campo anche la sponda nord del canale industriale nord, dopo la valutazione di impatto ambientale. «E' stata individuata una duplice soluzione per deflazionare il transito delle crociere dal canale della Giudecca», dice il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli. In realtà non sono mancati i momenti di tensione tra il governo e il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro, quando è stata presentata la soluzione per le navi e quando si è affrontato il tema dei finanziamenti. La nota di De Micheli parla di «cento milioni di euro nel 2020 per la salvaguardia della laguna destinati ai comuni», in realtà 60 sono stati stanziati al Provveditorato alle Opere pubbliche del Trivento (seppur per interventi in laguna) e non ai sindaci, che hanno protestato facendo fronte comune. Gli altri 40 saranno confermati fino al 2024 (altrettanti il ministro ha promesso di aggiungere nel 2021, facendo salire la quota a 80), ma sono ben distanti dai 150 che Brugnaro continua a chiedere dal Comitato del novembre 2019. «Una battaglia anche oggi (ieri, ndr) - ha commentato alla fine il sindaco - due ore e mezzo di dibattito, di discussione sulle risorse per la città, sull' autonomia di poter decidere quello che invece il potere romano, e anche quello della burocrazia forte, cerca di impedire. I contrasti sono diventati evidenti, noi pensiamo che sia il territorio che deve segnare il proprio futuro. Ma qualche passo in avanti lo abbiamo fatto». Il futuro soprattutto delle grandi navi. Brugnaro ha ribadito la sua posizione: Marghera canale industriale nord e Marittima passando attraverso il canale Vittorio Emanuele, ma su questa ipotesi il governo continua a non sentirci. Ecco che dal prossimo anno, per spostare subito un' ottantina di navi dal passaggio davanti a San Marco, il ministro De Micheli ha presentato l' utilizzo delle banchine di due terminalisti di Marghera (Vecon e Tiv) nei fine settimana. Un primo passo che però potrebbe anche essere determinante, considerando che le previsioni del settore parlano di una ripresa con il 20 per cento del traffico crocieristico, visto la persistenza della pandemia. Che per Venezia significherebbe poco più di un centinaio di navi. Quelle che non andrebbero a Marghera continuerebbero ad andare alla Marittima. Per l' anno successivo, entra in campo la soluzione su cui punta il sindaco, il lato nord del canale industriale nord, perché ha bisogno di verifiche progettuali e di procedure, a partire dalla valutazione di impatto ambientale. Qui sarebbero previsti tra i due e tre accosti: «Riteniamo che questo possa dare un po' di speranza, però bisognerà presidiare bene questa cosa, perché si vedono dei salti in avanti», precisa il Brugnaro. Ossia il piano per portare, definitivamente, le navi fuori della laguna. «Presto ci sarà una call pubblica, con scadenza a sei mesi e con il termine di un anno per valutazione tecnica delle proposte, fatte salve quelle già a conoscenza del ministero», spiega De Micheli. «Noi e i sindaci della Laguna abbiamo detto che c' è indisponibilità sull' ipotesi di un attracco della zona di Cavallino e anche su un **porto** davanti a Sottomarina e Chioggia - ha sottolineato Brugnaro - Marghera è la soluzione finale, noi lotteremo per questo». «Il progetto Duferco non è fuori, Punta Sabbioni è sempre in laguna», ha detto il sindaco di Cavallino Roberta Nesto al ministro. «Si è tracciata una rotta per Venezia e la sua laguna - commenta il sottosegretario alla presidenza del Consiglio Andrea Martella - . Da un lato si fissa in modo continuativo un flusso di stanziamenti



## Corriere del Veneto

### Venezia

---

per la salvaguardia, contemporaneamente si assumono soluzioni transitorie per la crocieristica, ma con la prospettiva di decidere a breve una soluzione strutturale e definitiva fuori laguna. Era fondamentale disegnare una prospettiva futura nella quale tenere assieme la tutela ambientale e le attività economiche e produttive della città». La riunione era cominciata con la comunicazione del commissario al Mose Elisabetta Spitz che ha sottolineato la necessità di avere un sistema più preciso di previsione, un sistema di intervento più flessibile e manutenzione costante delle paratoie, mentre il ministro ha presentato l' Autorità della Laguna «per semplificare e rendere uniformi le competenze». «Dal Comitato e dal governo sono arrivate indicazioni chiare: le navi da crociera restano a Venezia - ha commentato il sottosegretario all' Economia, e consigliere comunale Pier Paolo Baretta - è stata adottata così una soluzione di equilibrio che salvaguarda i lavoratori e le imprese del porto. Nonostante le esasperate polemiche, e le strumentali demagogie del sindaco, che danneggiano la città, si è arrivati a fare delle scelte che sono il primo passo per una diversa idea di città».

## «Flussi separati e tensostrutture Collaboriamo per il porto»

«Il nostro core business resta ovviamente quello dei container, che avranno sempre la prevalenza. Ma quando la banchina è libera abbiamo dato la nostra disponibilità a ospitare le navi da crociera, perché riteniamo che sia importante fare un gioco di squadra per risolvere i problemi del porto». Alessandro Becce è l'ad di Vecon-Psa, uno dei terminal - insieme a Tiv - su cui già dal prossimo anno potranno essere spostate circa 80 navi. «Dovremo creare dei flussi separati tra passeggeri e merci con camminamenti dedicati - spiega - Servirà un investimento di qualche centinaio di migliaia di euro per creare le facilities necessarie: un accesso in via dell' Azoto con una tensostruttura per le autorità per i controlli e per lo stoccaggio dei bagagli, poi una sorta di barriera che verrà rimossa ogni volta per dividere nettamente il flusso dei bagagli o del catering da quello dei container». Per quanto riguarda il trasporto dei passeggeri dalla banchina alla Marittima, che resterà il luogo di check-in e check-out , potrebbe esserci sia una soluzione via gomma con autobus, che via acqua. L' occasione può essere propizia anche per il tanto atteso rinnovo della concessione. «In quella attuale - conclude Becce - le crociere non sono previste». (a. zo. )

**Venezia Mestre**

### Navi, call per portarle fuori della laguna Ma subito ottanta crociere a Marghera

Tra pochi mesi pronte le banchine di Venier e Tiv. De Michelis così riduciamo il traffico alla Giudecca. Brugnarez: la città non può decidere

**Un'idea di** «Flussi separati e tensostrutture Collaboriamo per il porto»

**L'idea di** «L'intesa rimasta segreta con compagnie e terminalisti Sfida tra governo e Comune



**Il retroscena**

La città di Venezia ha una lunga tradizione di accoglienza delle navi da crociera. Ma con l'arrivo del coronavirus, il porto ha chiuso le porte. Ora, con la ripresa delle attività, si sta cercando di trovare una soluzione. Il sindaco Brugnarez ha detto che la città non può decidere. De Michelis ha detto che si ridurrà il traffico alla Giudecca. Brugnarez ha detto che la città non può decidere.

## Il Comitato boccia le navi a Marghera

*Doccia fredda sul progetto dell' amministrazione comunale: soluzione temporanea a Fusina e poi un bando per portare le navi fuori dalla laguna*

MICHELE FULLIN

SALVAGUARDIA VENEZIA Per le grandi navi il futuro è fuori dalla laguna. Nessuna decisione operativa è stata presa in questo senso, ma la volontà del Governo è chiara ed è quella di procedere rapidamente (entro il 2021) a una sorta di concorso di idee per trovare una soluzione definitiva e strutturale fuori dalla laguna. Questo non significa che la linea dell' amministrazione comunale di Venezia e del sindaco Luigi Brugnaro non sia passata, anche perché la soluzione di Marghera, canale nord lato nord sarà valutata almeno come soluzione transitoria per il 2022. Ma non significa nemmeno che sia passata. L' anno prossimo, se ci saranno crociere (data la situazione della pandemia, il se è d' obbligo), le navi più grandi potranno fare scalo ai terminal container Vecon e Tiv opportunamente attrezzati, come era accaduto nel corso dell' estate 2019 in occasione della festa del Redentore. Insomma, nel Comitato dal quale nessuno si aspettava grandi cose, il Governo che ha ribadito in modo abbastanza chiaro di non voler cedere il timone sui temi forti di Venezia: dal Mose alla salvaguardia della laguna fino alla portualità. Comunque, per Venezia qualcosa si muove e le navi si sposteranno provvisoriamente a Marghera e qualche risorsa aggiuntiva di Legge Speciale rispetto a quanto già stanziato comunque arriverà. GRANDI NAVI A presiedere la seduta del Comitato, la ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli. Tra gli altri erano presenti il ministro dei Beni culturali Dario Franceschini, il presidente della Regione Veneto Luca Zaia, il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro, gli altri sindaci dei comuni coinvolti, il commissario per il Mose Elisabetta Spitz, il Provveditore ai Lavori Pubblici e Commissario dell' **Autorità Portuale** Cinzia Zincone. A breve e medio termine - si legge in una nota del Mit - è emersa la disponibilità di alcuni terminalisti che operano nel traffico container su Marghera ad accogliere in via temporanea le navi da crociera di maggiori dimensioni nei giorni di inattività dei rispettivi terminal. Si tratta di Tiv e Vecon, che dovrebbero togliere da San Marco 80-100 navi l' anno. Ulteriore disponibilità - prosegue - potrebbe esserci nel 2022 presso il canale Nord - Sponda Nord, ma con la necessità di ottenere le previste autorizzazioni per i lavori di adeguamento del canale e delle banchine con tempi più estesi. La ministra ha specificato infine che per giungere a una soluzione strutturale e definitiva alla problematica degli ormeggi delle grandi navi fuori dalla laguna, è stata individuata l' opportunità all' attivazione di una call pubblica, con scadenza a sei mesi e con il termine di un anno per la valutazione tecnica delle proposte, fatte salve quelle già a conoscenza del Mit, incluse le occorrenti valutazioni di impatto ambientale. Ci sono 13 progetti tra cui Marghera canale Nord caldeggiato da Brugnaro e il Venis Cruise di de Piccoli-Duferco, su cui Brugnaro ha espresso con forza la sua contrarietà assieme al sindaco di Cavallino, Roberta Nesto. LEGGE SPECIALE Il sindaco Brugnaro, assieme ai colleghi della gronda e al presidente Zaia, ha puntato molto sulla richiesta di 150 milioni l' anno per dieci anni come rifinanziamento di Legge Speciale e ha chiesto dove fossero finiti i 60 milioni promessi dalla ministra lo scorso anno. La risposta è stata: 40 milioni aggiuntivi per il 2021 che si aggiungono ai 40 già stanziati fino al 2023. I 60 milioni, invece, non saranno gestiti dai comuni (Venezia, Chioggia, Cavallino Treporti, Mira, Jesolo, Musile di Piave, Quarto Altino, Campagna Lupia, Codevigo), ma dal Provveditorato alle Opere





## Il Gazzettino

Venezia

---

pubbliche per interventi in laguna e assegnati a un programma di 35 interventi di salvaguardia, il recupero dei beni di valenza pubblica e la manutenzione dei sistemi di sicurezza. La ministra - concludono dal Mit - ha anticipato la volontà di chiedere anche per il 2021 e per il triennio successivo un' integrazione delle risorse già assegnate. «Non è stata una bella sorpresa, quella dei 60 milioni - commenta l' assessore al Bilancio Michele Zuin - perché sono sottratti alla gestione diretta dei Comuni malgrado quello che era stato deciso lo scorso anno in Comitato. Certo, sono per la laguna ma per la città sono come persi. I 40 milioni aggiuntivi, tra l' altro solo per il 2021, li consideriamo come un anticipo, sperando che non prendano altre strade. Il sindaco lo ha detto a gran voce, supportato anche da Chioggia e dalla Regione: questi soldi (28 milioni 225 mila euro più altri 28 milioni 225 mila) non bastano». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

I sottosegretari I veneziani al Governo

## Martella: «È stata tracciata la rotta ora serve la collaborazione di tutti»

IL GOVERNO VENEZIA Il risultato del Comitato di ieri pomeriggio è stato salutato con grande favore dai due membri veneziani del Governo: il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Andrea Martella, e il sottosegretario all' Economia e Finanze, Pier Paolo Baretta. I quali, comunque, hanno avuto anche una parte attiva nella definizione delle questioni. «L' esito della riunione del Comitato è di grande importanza - commenta Martella - perché traccia una rotta per Venezia e la sua laguna. Da un lato si fissa in modo continuativo un flusso di stanziamenti per la salvaguardia. Contemporaneamente si assumono soluzioni transitorie per quanto concerne la crocieristica, ma con la prospettiva di decidere a breve una soluzione strutturale e definitiva fuori laguna. Era fondamentale - aggiunge - disegnare una prospettiva futura nella quale tenere assieme la tutela ambientale e le attività economiche e produttive della città. Questo è stato fatto, grazie al rinnovato impegno del governo e della ministra De Micheli. Certamente bisognerà fare molto da qui in avanti per percorrere concretamente questa rotta. Servirà la collaborazione di tutti». Che la soluzione individuata dal Governo sia quella di un approdo fuori dalla laguna, e quindi superando non solo la Marittima ma anche **porto Marghera**, è convinto anche Baretta. «Dal Comitato è venuta un' indicazione chiara: le navi da crociera devono restare a Venezia, come home port, ma approdare fuori laguna. Per arrivare a questa prospettiva, senza perdere il traffico che riprenderà dopo il Covid - spiega il sottosegretario al Mef - servono soluzioni provvisorie con attracchi diffusi a Marghera». Anche Baretta, come Martella, ha preso parte alla riunione, in sostituzione del ministro Roberto Gualtieri. «Oltre alla ripartizione delle risorse già disponibili - prosegue - il Governo si è impegnato a incrementare, con il prossimo scostamento di bilancio, questi fondi di ulteriori 40 milioni, verificando, al contempo, come finanziare quanto richiesto dallo stesso consiglio comunale di Venezia (150 milioni l' anno per 10 anni, ndr). Nonostante le esasperate polemiche, e le strumentali demagogie del sindaco, che danneggiano la città, si è arrivati - conclude Baretta - a fare delle scelte che sono il primo passo per una diversa idea di città. Ora servono progetti all' altezza del Recovery: dal completamento del Mose e dei marginamenti alle fognature e alla difesa del patrimonio della città d' acqua, dal rilancio economico delle isole e della terraferma». (m.f. ) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Brugnaro, dalla rabbia a un ottimismo a metà

*‘Il retroscena: duro sfogo nella riunione, poi più sereno: «Non molliamo il nostro progetto» ‘Le posizioni degli altri sindaci. Dori: «Anche i Comuni di gronda nell’ Agenzia»*

LE REAZIONI VENEZIA Ad un certo punto della riunione, il sindaco Luigi Brugnaro ha sbottato. In particolare quando si parlava di navi fuori dalla laguna e dell' eventualità di sottoporre a valutazione ambientale la soluzione del canale industriale Nord lato Nord da lui caldeggiata. Aveva anche mostrato a ministri e tecnici l' animazione con le navi che entrano da Malamocco, attraversano il canale dei Petroli e poi arrivano a Marghera (le più grandi) e in Marittima, attraverso il canale Vittorio Emanuele (le altre). «Questa soluzione la vuole la città, mi hanno votato per questo - ha detto - e capisco che nel Governo ci sono problemi all' interno per accontentare i comitati, i matti che ci sono da queste parti. Ma non sono tanti, non sto rappresentando una parte politica, ma il lavoro». Il sindaco, sanguigno di carattere, è stato in più di un' occasione richiamato dalla ministra Paola De Micheli, che presiedeva il Comitato, a non usare espressioni esagerate. A lei Brugnaro ha rimproverato di non averlo mai voluto ascoltare su questo tema e di ascoltare tecnici che evidentemente non conoscono la laguna. La sensazione, anche per gli altri rappresentanti del Comune, gli assessori Michele Zuin e Simone Venturini, è che non ci fossero le idee chiare su cosa volesse dire fuori da San Marco e fuori dalla laguna. A bocce ferme, però, Brugnaro ha constatato come la sua irruenza e la sua insistenza nel chiedere soluzioni e risorse per la città abbia portato al risultato. «È stata una battaglia anche oggi - ha commentato una volta chiusi i lavori - due ore e mezzo di discussione sulle risorse e sulla nostra autonomia di poter decidere ciò che il potere romano cerca di impedirci di fare. Con l' aiuto del presidente Zaia qualche passo in avanti lo abbiamo fatto. Abbiamo intanto ottenuto che nel 2021 le navi possano ormeggiare con certezza in Tiv e in Vecon e poi per il 2022 c' è la soluzione del canale Nord da noi caldeggiata. C' è un po' di speranza, ma bisognerà presidiare bene perché vediamo continuamente salti in avanti». Poi ha parlato della call internazionale per i progetti. «Verranno ritenuti validi anche i progetti per **porto** Marghera e gli altri già presentati. Noi - ha ammonito - siamo indisponibili all' attracco di fronte a Cavallino di Duferco come alle banchine al largo delle spiagge di Chioggia. È Marghera la soluzione finale e noi lotteremo per questo. Quanto ai soldi, abbiamo avuto un piccolo acconto di 40 milioni e continueremo a batterci perché sappiamo di aver ragione». MIRA «I Comuni di gronda dovranno essere rappresentanti anche all' interno della nascita Agenzia per la Laguna». Questa la richiesta formulata dal sindaco di Mira Marco Dori presente insieme al collega di Jesolo Valerio Zoggia in rappresentanza dei Comuni della gronda lagunare nella riunione del Comitato di ieri. Nel dicembre del 2017, la Commissione Bilancio a Roma aveva stabilito, che parte dei fondi destinati dalla Legge Speciale per Venezia fossero destinati anche ai Comuni di gronda, compresa Mira interessata da oltre 9 km di gronda lagunare mirese, da Punta Fusina a Punta S. Leonardo. Nei giorni scorsi anche il consiglio comunale di Mira aveva dato mandato al sindaco di chiedere che la Legge Speciale venisse finanziata, in modalità pluriennale e strutturale, con almeno 150 milioni annui da destinare anche alla rivitalizzazione e al sostegno del tessuto economico, produttivo e sociale. Una posizione ribadita che ieri il sindaco Dori ha ribadito al Comitato in vista dei nuovi finanziamenti.





## Il Gazzettino

Venezia

---

«Abbiamo colto con favore la notizia di ulteriori 40 milioni per il 2021, così come l'intenzione del Ministro De Micheli di renderli pluriennali ha sottolineato Dori Ma abbiamo anche ribadito, a nome dei Comuni di Gronda, la necessità di rendere strutturali e pluriennali questi stanziamenti, oltre quindi il 2024. Nel corso dell'incontro è stata sottolineata l'opportunità, da parte dei nostri comuni, di avere una propria rappresentanza nella nuova Agenzia per la Laguna». I sindaci dei Comuni di Mira e di Jesolo si sono anche espressi sulla scelta di avviare una soluzione transitoria per le Grandi Navi. «Si tratta di un passo in avanti sul dibattito in corso dal tempo ha spiegato il sindaco di Mira che comunque aiuterà a sgravare il transito delle grandi navi per il bacino di San Marco, fermo restando le garanzie per chi oggi lavora al **Porto**. Per le soluzioni a lungo termine abbiamo ribadito la necessità di garantire la centralità del **Porto** e della sua economia. Si dovrà infatti puntare ad una soluzione che sappia coniugare piena occupazione, sviluppo e tutela dell'ambiente e del territorio». CHIOGGIA Dal Comitato di ieri, che il sindaco Alessandro Ferro e il vice sindaco Marco Veronese hanno seguito in videoconferenza, arrivano nuovi fondi per Chioggia, ma non basteranno per tutte le necessità. «Al Comune di Chioggia riassume Ferro - arriveranno 5.666.666,67 euro per il 2020; circa 11 milioni per il 2021 e ulteriori 5.666.666,67 ogni anno fino al 2024». Un risultato che il sindaco considera positivamente ma che avrà bisogno di un potenziamento, allargando l'ambito dei possibili interventi della Legge speciale, in base anche al documento, votato all'unanimità dal consiglio comunale di Chioggia, che chiede «ulteriori 150 milioni in 10 anni, da ripartire tra gli enti locali, per il supporto alle aziende che investono in loco; contributi per locazioni o acquisto immobili; riconversione dei motori delle imbarcazioni; sostegno della residenzialità; iniziative di rivitalizzazione del tessuto socio-economico». «Per quanto riguarda la nuova Agenzia per la laguna di Venezia dice Ferro - concordiamo con il sindaco di Venezia per una partecipazione dei territori coinvolti. Abbiamo chiesto al Governo che sia prevista una rappresentanza degli enti locali che subiscono gli effetti dell'acqua alta, non solo Venezia, ma anche Chioggia e i comuni della gronda Lagunare». CAVALLINO-TREPORTI Continuare la realizzazione delle opere di salvaguardia lagunare nel territorio e no alle grandi navi a Punta Sabbioni. È quanto ha ribadito la sindaca di Cavallino Roberta Nesto ieri pomeriggio durante la riunione del Comitato. In base alla ripartizione delle risorse al Comune litoraneo spetteranno 1 milione e 775 mila euro. «Risorse che in parte saranno investite in progetti per il territorio ha detto la prima cittadina ci saranno poi interventi finanziati dal Provveditorato». Sulle opere da realizzare sono stati indicati i marginamenti e il rafforzamento dei canali lagunari, il ripristino delle zone compromesse e la realizzazione di opere di compensazione, comprese quelle previste a Punta Sabbioni per la presenza del Mose. «Abbiamo ribadito la nostra contrarietà conclude Roberta Nesto al terminal grandi navi di Duferco-De Piccoli. Gli incidenti dell'estate 2019, hanno evidenziato la complessità del sistema lagunare rispetto alle possibili conseguenze di incidenti causati dalle grandi navi, è emersa dunque la necessità di deflazionare il transito delle grandi navi in laguna. Questo progetto avrebbe pesanti ripercussioni per il sistema ambientale di Punta Sabbioni e per il nostro territorio». M.F. (hanno collaborato Giuseppe Babbo, Diego Degan, Luisa Giantin) © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Gli scenari La compagnia è anche socia in Vtp

## Royal Caribbean fa rotta su Ravenna Terminal in concorrenza con Venezia

ELISIO TREVISAN

CROCIERE MESTRE Royal Caribbean si candida a realizzare e gestire la Marittima al **porto** di Ravenna, così la compagnia crocieristica che è pure in società nella Vtp (Venezia terminal passeggeri) pensa di realizzare un home port tutto per sé che finirà, anche non volendo, per essere in concorrenza con Venezia. Dopo che Costa crociere, controllata dall' americana Carnival, lo scorso settembre ha dato l' addio a Venezia almeno fino a fine marzo 2021 scegliendo intanto porti del Tirreno per le sue crociere, e dopo che pure Msc ha rinunciato a fare scalo a Venezia per tutto il 2020, scegliendo al suo posto Trieste; e, ancora, dopo che, sempre a causa delle troppe incertezze sulla situazione in laguna, la stessa Royal Caribbean International aveva tagliato Venezia dai suoi itinerari, ora la compagnia di crociere norvegese-statunitense con base a Miami ha fatto un ulteriore passo in direzione opposta a Venezia.

IL PROGETTO La proposta della compagnia crocieristica è stata giudicata fattibile dal Comitato di gestione dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico centro settentrionale, ossia da Ravenna, che ora dovrà bandire una gara nel caso ci fossero altri pretendenti ma per Royal le porte ormai sono aperte: il progetto prevede, oltre alla realizzazione del terminal, l' adeguamento dei fondali del **porto** e, soprattutto, la creazione di un home port, ossia di uno scalo dove le navi bianche non solo transitano e se ne vanno ma fanno base, iniziando e concludendo le crociere. Proprio, insomma, come a Venezia. L' investimento ipotizzato, come riporta il Resto del Carlino, è nell' ordine di una ventina di milioni di euro (dopo che Royal, Msc e Costa Crociere hanno speso 41 milioni di euro per attrezzare lo scalo di La Spezia e Civitavecchia). Niente in confronto alle centinaia di milioni di euro spesi per realizzare la Marittima di Venezia, che continua ad essere uno dei migliori porti europei, ma un segnale inequivocabile che le maggiori compagnie mondiali si stanno attrezzando per gestire crociere in vari porti del Mediterraneo in modo da non essere condizionate da mutamenti geopolitici o da persistenti e snervanti indecisioni governative e istituzionali sul destino della Marittima e, più in generale, della portualità veneziana. LA STRATEGIA Non bisogna dimenticare che queste compagnie sono socie in vari scali: ad esempio Costa e Msc sono nella società del Ttp, il Trieste terminal passeggeri e, assieme a Royal Caribbean e al gruppo terminalista turco Global Yatirim Holding, sono in Vtp, la Venezia Terminal passeggeri. E proprio l' amministratore delegato di Costa, Michael Thamm, lo scorso settembre a Trieste disse che vorrebbe collegare il capoluogo giuliano a Venezia con uno shuttle veloce per raggiungere il centro storico e pure l' aeroporto Marco Polo. Se Venezia persiste nella sua immobilità, il mondo attorno si muove e si sta preparando a riprendere in pieno l' attività quando l' emergenza coronavirus lo consentirà, e per il momento la stragrande maggioranza dei viaggi programmati esclude la laguna, puntando su nuovi itinerari, alcuni dei quali anche solo lungo le coste italiane. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

### Ottanta grandi navi a Fusina nel 2021 San Marco, solo dimezzati i transiti

*Passo avanti del Comitato ma non in maniera definitiva. In attesa di portare i terminal passeggeri fuori dalla laguna*

ALBERTO VITUCCI

Un passo avanti. Ma non ancora la decisione definitiva. Le navi da crociera restano a Venezia, e in attesa del terminal fuori dalla laguna potranno andare a Marghera. Ottanta alle banchine della Tiv e di Vecon a Fusina già nel 2021. Circa il doppio nel Canale Nord, sponda Nord, entro il 2022. Obiettivo strategico è quello di avviare il progetto per il terminal fuori dalla laguna. Con una "call" pubblica internazionale da fare entro sei mesi. Un anno per decidere, insomma. E per far quadrare il cerchio. Le richieste della portualità e della crocieristica, ma anche le norme di legge che prevedono per la nuova Marittima a Marghera la Valutazione strategica di Impatto ambientale e la variazione del Piano regolatore. E anche l'acquisizione dei terreni, che oggi non sono nella disponibilità dell' **Autorità portuale**. Clausole messe a verbale dal ministero per l' Ambiente, che hanno un po' rallentato la corsa della scelta. Navi fuori dalla laguna, ma non subito. Il prossimo anno - se le crociere riprenderanno - per il bacino San Marco e la Giudecca continueranno a passarne la metà. Impatto dimezzato, problema non ancora del tutto risolto. Sono le decisioni assunte ieri dal Comitato, convocato e presieduto dalla ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli, alla presenza del ministro dei Beni culturali Enrico Franceschini. Un passo avanti che dà prospettiva al futuro dei lavoratori portuali. Anche se il cammino non è privo di ostacoli. Nel cronoprogramma presentato ieri da Cinzia Zincone, provveditora e segretaria del Comitato - da una settimana anche commissario dell' **Autorità portuale** - si legge che già nel 2021, entro 5 mesi da oggi, potrà essere attrezzata una banchina per ormeggiare una nave lunga fino a 300 metri nell' area dei terminalisti Tiv, a Marghera. Costo dell' operazione, un milione e 300 mila euro. Nello stesso periodo partiranno anche i lavori alla Vecon. Una nave in banchina - lunghezza massima fino a 300 metri - 150 giorni di lavoro, solo 350 mila euro di spesa per le migliori condizioni dell' area. Saranno così 80 le navi a poter essere tolte dal canale della Giudecca nel 2021. L' anno seguente, ha detto la ministra, partiranno anche i lavori per il terminal di Marghera, Canale Industriale Nord, sponda Nord. Qui i tempi e i costi saranno più lunghi. Ma alla fine dovrebbero arrivare a Marghera altre 145 navi in un anno. Attuando il "sistema Redentore". Cioè la security e i bagagli alla Marittima, che manterebbe la sua centralità, gli imbarchi a Marghera. «In questo modo», ha detto Zincone, «si persegue l' obiettivo di deflazionare i transiti per il bacino San Marco e la Giudecca». Ma l' obiettivo finale, ieri è stato ribadito, è quello di portare i terminal crociere fuori dalla laguna. Una necessità ormai, e non soltanto una richiesta degli ambientalisti, visto l' aumento del livello del mare. Per questo saranno nuovamente valutati i 13 progetti depositati all' **Autorità portuale** in questi ultimi anni. E ne saranno aggiunti altri con la "call" internazionale. Resta fuori per il momento il Vittorio Emanuele. Il canale che potrebbe far giungere altre navi alla Stazione Marittima. Niente nuovi scavi in laguna. Una linea che rimette d' accordo Pd e Cinque Stelle, anche se non accontenta del tutto il Comune e la Regione.



## La Nuova di Venezia e Mestre

### Venezia

---

Comitatone dedicato in gran parte alle grandi navi, dunque. Il secondo dopo tre anni, con un altro ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli) e gli stessi protagonisti. E il rischio che anche stavolta le scelte fatte possano non essere realizzate. Alla fine infatti i presenti non hanno sottoscritto alcun verbale della seduta, come già era successo nel novembre del 2017. Anche allora il presidente del Consiglio non era presente. E le proposte le aveva fatte il ministro, sentita l' **Autorità portuale** e i suoi uffici lagunari. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

le reazioni

### Brugnaro contento a metà «Bene la scelta delle navi non la centralità romana»

*Martella: «Una svolta, si è fatta una scelta strategica. Niente Vittorio Emanuele» Baretta: «Home port resta a Venezia, ma con approdi fuori dalla laguna»*

A.V. ALBERTO VITUCCI

«Le navi andranno a Marghera già dal 2021. Ma è una scelta che dobbiamo presidiare, perché si vedono tante fughe in avanti». Il sindaco Luigi Brugnaro è parzialmente soddisfatto della riunione di ieri. Bene le navi da crociera. Meno bene, dal suo punto di vista, le scelte del «potere centralista romano». A un certo punto il sindaco ha attaccato la ministra De Micheli. «Da un anno aspetto un colloquio con lei», dice alzando la voce, «Lei evidentemente non è stata bene informata». Il sindaco insiste sul Vittorio Emanuele. «Venga a vedere come abbiamo scavato i rii». E chiede: «Dove andranno le navi in transito? Ce lo volete dire?». Anche sui finanziamenti, i 40 milioni vengono definiti «un contentino». Sono stati assegnati a I Provveditorato alle Opere pubbliche i 60 milioni già promessi alla città lo scorso anno, per interventi in laguna. Si è stabilito anche che a pagare il funzionamento del Mose sarà lo Stato. Resta sullo sfondo la questione della nuova Autorità per la laguna. Per trovare il presidente si farà con ogni probabilità un bando pubblico subito dopo Natale. In apertura la Provveditorato Zincone e la commissaria Spitz hanno brevemente spiegato l'attività e le prove del Mose svolte in questi due mesi. «Ma è una svolta», dice il sottosegretario alla Presidenza Andrea Martella, «è stato bocciato lo scavo del CVittorio Emanuele, si è deciso che le navi andranno fuori dalla laguna. E Marghera sarà solo soluzione provvisoria. Il governo si è anche impegnato a finanziare Venezia con la Legge Speciale e a coinvolgere la città». Seduta «molto positiva» secondo Pierpaolo Baretta, sottosegretario all'Economia intervenuto al posto del ministro Gualtieri. «Dal Comitato è venuta una indicazione chiara», commenta, «le navi da crociera devono restare a Venezia come home port. Ma approdare fuori della laguna. Per arrivare a questa prospettiva servono soluzioni provvisorie, con attracchi diffusi a Marghera». Baretta rimarca la differenza con quanto sostenuto dal sindaco. «Lui voleva lo scavo del Vittorio Emanuele», dice, e la soluzione finale a Marghera». Positivo anche l'aspetto dei finanziamenti. «Ai 40 milioni già stanziati ne sono stati ipotizzati altri 40. Stiamo avviando i problemi a soluzione, nonostante le polemiche e la demagogia del sindaco». Adesso la battaglia si sposta sulla soluzione definitiva. Che per la prima volta viene sottoscritto dovrà essere «fuori dalla laguna». Un punto a favore degli ambientalisti che da anni si battono per questa scelta. Adesso accelerata dall'aumento delle acque alte e dai cambiamenti climatici. «Noi sindaci», ha detto alla fine Brugnaro, «non siamo contrari a discutere soluzioni alternative, anche di un attracco al Cavallino. C'è invece disponibilità totale sul porto a Sottomarina. Per noi la soluzione finale resta quella del terminal a Marghera». Ma ieri il Comitato ha deciso diversamente. Dando il via libera alle scelte provvisorie a Marghera. Ma tracciando la strategia futura per portare fuori dalla laguna le navi incompatibili. --alberto vitucci© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Grandi Navi: Brugnaro, in 2021 crociere a terminal Marghera

*Dopo Comitato, 'Per 2022 soluzione è il Canale Nord'*

(ANSA) - VENEZIA, 21 DIC - "Abbiamo ottenuto che le navi da crociera il prossimo anno abbiano la certezza di poter ormeggiare al Terminal intermodale Venezia (Tive) e in Venezia cointainer (Vecon)". Lo ha annunciato il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, al termine del Comitato interministeriale per Venezia, il 'Comitatone', che aveva per oggetto il tema delle Grandi navi in Laguna. "Per il 2022 - ha aggiunto - c'è la soluzione del Canale Nord, soluzione che il Comune ha sempre sostenuto. Riteniamo che questo possa dare un po' di speranza, però bisognerà presidiare bene questa cosa, perché si vedono dei salti in avanti", ha concluso. (ANSA).



## Venezia, 100 mln per salvaguardia Laguna e soluzione grandi navi

*Al Comitato presieduto da De Micheli riparto risorse 2020*

Roma, 21 dic. (askanews) - Arrivano 100 milioni per la salvaguardia della Laguna di Venezia e per la soluzione alle grandi navi. Al Comitato per Venezia, presieduto dalla ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli, è stato presentato il riparto delle risorse nel 2020 per la salvaguardia della laguna destinate ai comuni, ed è stata avanzata la soluzione per risolvere in maniera strutturale e definitiva la questione del passaggio delle grandi navi. Alla riunione hanno preso parte il Ministro dei Beni Culturali Dario Franceschini, il presidente della Regione Veneto Luca Zaia, il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro, gli altri sindaci dei comuni coinvolti, il commissario per il Mose Elisabetta Spitz, il Provveditore ai Lavori Pubblici e Commissario dell' **Autorità Portuale** Cinzia Zincone. Sono complessivamente 100 i milioni destinati nel 2020 ai comuni della laguna di Venezia. Di questi, 40 sono quelli previsti dalla legge di salvaguardia suddivisi tra tutte le amministrazioni rappresentate nel Comitato (Venezia, Chioggia, Cavallino Treporti, Mira, Jesolo, Musile di Piave, Quarto Altino, Campagna Lupia, Codevigo). Questi fondi si aggiungono ai 60 milioni stanziati nella Legge di Bilancio 2020 e assegnati a un programma di 35 interventi, individuati dall' Ufficio Salvaguardia di Venezia Opere Marittime per il Veneto, per il riequilibrio idrogeologico, il recupero dei beni di valenza pubblica e la manutenzione dei sistemi di sicurezza. La Ministra De Micheli ha anticipato la volontà di chiedere anche per il 2021 e per il triennio successivo un' integrazione delle risorse già assegnate ai comuni dalla legge di salvaguardia della laguna. Sul tema delle grandi navi, si legge in una nota, la ministra De Micheli ha illustrato il percorso che individua una duplice soluzione per deflazionare il transito delle imbarcazioni da crociera nel canale della Giudecca. A breve e medio termine è emersa la disponibilità di alcuni terminalisti che operano nel traffico container su Marghera ad accogliere in via temporanea le navi da crociera di maggiori dimensioni nei giorni di inattività dei rispettivi terminal. Ulteriore disponibilità potrebbe esserci nel 2022 presso il canale Nord - Sponda Nord, ma con la necessità di ottenere le previste autorizzazioni per i lavori di adeguamento del canale e delle banchine con tempi più estesi. La Ministra ha specificato infine che per giungere a una soluzione strutturale e definitiva alla problematica degli ormeggi delle grandi navi fuori dalla laguna, è stata individuata l' opportunità all' attivazione di una call pubblica, con scadenza a sei mesi e con il termine di un anno per la valutazione tecnica delle proposte, fatte salve quelle già a conoscenza del Mit, incluse le occorrenti valutazioni di impatto ambientale.



## Appello del Comitato Venezia Lavora

*Per capire quale sarà il mercato crocieristico a cui ambire*

Redazione

VENEZIA Il Presidente del Comitato Venezia Lavora, Vladimiro Tommasini, ha scritto una lettera aperta rivolta alla città. Di seguito pubblichiamo il testo integrale di questo appello lanciato alla città. Certo, a breve ci troveremo a festeggiare i 1600 anni della nostra città, esattamente 1600 anni dalla fondazione della sua prima Chiesa, San Giacometto a Rialto. 25 Marzo 421. E certo questa data va celebrata, ma cosa festeggeremo veramente? Le pietre, i marmi, i profili dei campanili e delle cupole, che disegnano un'immagine unica al mondo? Celebreremo 1600 anni di arte e bellezza, di storie e leggende, di cultura e religione? O forse celebreremo una comunità che nei secoli ha saputo dare prova di coraggio e ingegnosità, di intraprendenza e compattezza? Ma soprattutto, cari veneziani, esiste ancora una comunità cittadina da celebrare, degna della sua storia millenaria? Noi, come comitato di cittadini e lavoratori, crediamo fortemente nel valore della comunità veneziana, sentiamo di farne parte. Ci confrontiamo ogni giorno, ogni attimo con la nostra venezianità. Venezia è ciò che siamo e questo condiziona ogni nostra azione, ogni nostro pensiero. Far parte di questa città è la fortuna più grande che la sorte ci potesse regalare. Un'eredità di ricchezza di arte, di valori e cultura che tutto il mondo ci riconosce. Ma questa grande dote comporta un'immensa responsabilità verso il passato che ci ha portato ad essere ciò che siamo e verso l'umanità intera. Per questo noi del Comitato Venezia Lavora crediamo fortemente che il 2021 rappresenterà per tutti il momento di celebrare la grandezza di Venezia, ma soprattutto la grandezza dei veneziani! La nostra comunità è ancora viva ed è pronta a dimostrare al mondo che Venezia c'è! Siamo noi i figli di quei marinai e pescatori, che gli antichi descrivevano vivere come uccelli acquatici, che nelle avversità, in un ambiente ostile come le paludi della laguna, sempre costretti a confrontarsi con imperi molto più vasti e potenti, hanno saputo porre le basi per realizzare il più grande esempio di bellezza ed equilibrio tra uomo e natura che l'umanità abbia mai potuto ammirare. Siamo ciò che la storia ci ha portato ad essere: la città più bella del mondo. E adesso abbiamo la responsabilità di far continuare quella storia, abbiamo la responsabilità di compattarci come comunità e tornare ad essere una cosa sola. Nella nostra quotidianità prosegue Tommasini di lavoratori e cittadini che vivono di porto e crocieristica abbiamo vissuto un confronto che fino ad ora non ha prodotto che rabbia, divisioni e drammatiche perdite di posti di lavoro. Qualcuno ha gioito di queste divisioni e se queste divisioni effettivamente sono esistite, ci sono anche delle colpe, e noi, come lavoratori e cittadini siamo pronti ad assumerci la nostra parte di responsabilità. Ma è un momento nuovo e questi 1600 anni ci ricordano che è il momento di tornare ad essere una città: superiamo le barriere e torniamo a parlare e a confrontarci come sorelle e fratelli, come concittadini, come veneziani! E allora noi ci stiamo: rompiamo i ricatti salute-lavoro, ambiente-sviluppo economico e ritroviamo lo spirito di collaborazione e creiamo i contesti e le modalità per ragionare nel merito e non nelle ipocrisie di contrasti ideologici e anacronistici. Lo facciamo le istituzioni, ma soprattutto facciamolo noi veneziani. Il nostro comitato è aperto ad ascoltare e a confrontarsi con tutti coloro che vorranno abbandonare l'assurda contrapposizione del sì e del no, e vorranno portare il proprio contributo sul come. Cerchiamo un approccio il più oggettivo possibile che ci permetta di confrontarci con



intelligenza e lungimiranza su quali siano i reali limiti che l'ambiente lagunare presenta e sulle esigenze del mercato globale. Noi portiamo la nostra esperienza di lavoratori del settore e soprattutto di veneziani profondamente innamorati della nostra città e della laguna. Senza Venezia non saremmo niente. Siamo i custodi di un gioiello architettonico e industriale come la Marittima, che mai come quest'anno è stata vuota e triste, e che, con il passaggio negato per il Canale della



## Messaggero Marittimo

Venezia

---

Giudecca ed il Vittorio Emanuele ancora lontano dall'essere realizzato è messa in discussione addirittura già per la ripresa delle attività. Noi siamo il motore della città, con il nostro lavoro come dipendenti, artigiani e commercianti e vogliamo continuare ad esserlo, qui nella città d'acqua, vogliamo continuare a portare il nostro contributo come veneziani perché Venezia continui ad essere una città. Di solo turismo non si vive, siamo d'accordo, ma al momento è di questo che la città vive e da questo dobbiamo ripartire. E noi di crocieristica viviamo. Noi conclude l'appello del Comitato Venezia Lavora siamo aperti al confronto ed al dialogo e chiediamo alla città tutta, politici, istituzioni, cittadini, lavoratori, uomini di scienza, di arte e di impresa, ambientalisti, commercianti e artigiani di unirsi a noi per dare un futuro a Venezia. Lavoriamo assieme per capire quale sarà il mercato crocieristico a cui ambire, a quali tipologie di navi proporre lo scalo veneziano e quali siano gli eventuali accessi nautici alternativi al Canale della Giudecca e quali aree di destinazione in futuro potranno sostituire la Marittima. Facciamo vedere al Governo nazionale che Venezia può scegliere da sola per il suo futuro, facciamo vedere al mondo che Venezia è ancora viva! #sempreuniti #1600anni.

## Cantieri, le 19 opere del Recovery: 27 miliardi, solo 9 aggiuntivi

*Infrastrutture. Uno studio Ance elenca per la prima volta tutti i progetti messi in campo nel Piano: finanziati con fondi Ue interventi già in corso per 22,4 miliardi contro i 5,3 di quelli da progettare*

GIORGIO SANTILLI - Sono 19 le grandi opere inserite nel capitolo Infrastrutture del Recovery, la missione numero 3 della bozza di Piano nazionale di ripresa e resilienza, messa a punto dal governo su proposta del Comitato tecnico di valutazione (Ctv) e in coerenza con le linee guida Ue. Uno dei capitoli più stabili, che non dovrebbe essere toccato, se non marginalmente, dalle violente polemiche politiche che interessano il Pnrr. Le 19 opere valgono 27,7 miliardi e comprendono interventi già previsti o in corso per 22,4 miliardi e opere con progetti di fattibilità da realizzare o da rivedere per 5,3 miliardi. Il conto è stato fatto da un documento del centro studi dell' Ance. Delle risorse Ue che il governo intende mettere in campo nel settore con il Pnrr, 18 miliardi circa sono risorse sostitutive di fondi nazionali già disponibili perché previste nei tendenziali di bilancio, mentre 9 miliardi saranno risorse «additive». Vediamo nel dettaglio quali sono le 19 opere incluse nel Recovery: sono elencate, con il relativo costo residuo, nella tabella che pubblichiamo in questa pagina, suddivise fra opere già previste, opere con studio di fattibilità in corso di realizzazione e opere in project review, che erano state cioè già progettate ma sono ora in corso di revisione progettuale. Nel primo gruppo ci sono opere inserite nei programmi infrastrutturali prioritari nazionali da circa venti anni che dovrebbero soprattutto completare il disegno della prima rete Alta velocità: la Liguria-Alpi (una ridenominazione allargata del terzo valico), la Palermo-Catania-Messina, la Verona-Brennero (compreso la tratta di valico), la Napoli-Bari, la Torino-Lione, la Brescia-Verona-Padova, il potenziamento della Venezia-Trieste. A queste si aggiunge un programma, anch' esso in corso, di potenziamento tecnologico per aumentare le capacità e le prestazioni della rete ferroviaria. Solo due piani generici stradali sono compresi in questo gruppo, perché l' Europa non accetta volentieri opere stradali in un programma che punta come obiettivo prioritario assoluto la sostenibilità ambientale. I due piani stradali sono quello per realizzare le Smart Road e alcuni interventi di valorizzazione del patrimonio stradale (in tutto valgono 1 miliardo sui 22,7 di questo gruppo). Prevalenza schiacciante di opere ferroviarie anche nel gruppo delle nuove opere in fase di progettazione o project review. L' obiettivo strategico è allargare al Sud e alle linee trasversali la rete Alta velocità per connettere parti di territorio italiano oggi escluse. Ecco dunque la Roma-Pescara, la Orte-Falconara, la Salerno-Reggio Calabria, la **Genova**-Ventimiglia, la Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia, le opere di adduzione alla Verona-Brennero. Si aggiungono tre voci portuali: la diga del **porto** di **Genova**, il piano Cold Ironing per elettrificare le linee dei porti (si veda Il Sole 24 Ore del 13 dicembre) e un piano nazionale per la digitalizzazione dei porti in chiave di sostenibilità ambientale. Lo studio Ance evidenzia un altro aspetto del Recovery: che il settore delle costruzioni è interessato a progetti compresi in tutte le missioni del Piano. In particolare ci sono importanti progetti nella missione 2 «Rivoluzione verde e transizione ecologica» che vale ben 74,3 miliardi. Almeno 4 cluster impattano sull' edilizia, anche se al momento è difficile quantificare questo impatto: efficienza energetica e riqualificazione degli edifici (con il Superbonus), mobilità locale sostenibile, tutela e valorizzazione del territorio e della risorsa idrica, impresa verde ed economia circolare.





## Il Sole 24 Ore

Genova, Voltri

---

Il tema che crea polemica è la ripartizione fra risorse sostitutive e «additive»: due terzi e un terzo. È stato proprio il Comitato tecnico a volere, in concorso con il ministero delle Infrastrutture, a suggerire questa impostazione. Va detto che tre argomenti depongono in favore del finanziamento con il Recovery di opere in corso: la prima è che solo opere in corso possono rispettare i target molto impegnativi di completare e rendicontare la spesa entro il 2026; la seconda è che solo opere in corso possono contribuire a tirare su il Pil perché opere di nuova progettazione in Italia richiedono anni prima di arrivare alla fase di cantiere (e scontiamo il solito problema strutturale di assenza di progetti cantierabili pronti); la terza è che molte opere già finanziate con risorse nazionali, lo sono (da anni) sul piano della competenza, ma possono tirare cassa solo con un contagocce pluriennale. Così viceversa, si accelerano opere che sono in ballo da venti anni e che ancora sono a uno stadio parziale. Diverso è il ragionamento - che attiene alle politiche di finanza pubblica e non alle politiche di infrastrutture - sul fatto che le risorse nazionali rimpiazzate andranno a ridurre deficit e debito e non saranno reimpiegate in piani infrastrutturali. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

### INTERVENTI IN PORTO

## Due nuovi binari per le merci a Prà

Potenziato il traffico su ferro delle merci in arrivo alle banchine del porto di Genova con due nuovi binari e un nuovo **sistema** di gestione e controllo del passaggio a livello allo scalo di Genova Prà al servizio del terminal container Psa. La nuova configurazione dello scalo consentirà un sensibile aumento della capacità complessiva di treni da e per il primo porto container del Mediterraneo, assecondando così la crescente domanda di traffico ferroviario e contribuendo a ridurre le emissioni di anidride carbonica. Aumentano inoltre gli standard di sicurezza grazie al nuovo **sistema** di Protezione Automatica Integrativa a tecnologia laser installato sul passaggio a livello e dedicato al rilevamento di ostacoli tra le barriere. L'infrastruttura è stata realizzata da Rete Ferroviaria Italiana ed Italferr in coordinamento con le imprese appaltatrici e con la piena collaborazione di **Autorità** di **Sistema** Portuale, Psa e tutti gli operatori ferroviari con un investimento economico complessivo di circa 35 milioni. Le attività rappresentano l'ultima e definitiva fase degli importanti investimenti di potenziamento realizzati dal 2018 sullo scalo di Prà con il rifacimento completo dei quattro binari esistenti, il raddoppio del binario di collegamento tra il terminal ed il fascio arrivi/partenze, la sistemazione della radice lato levante e numerosi ulteriori interventi di completamento a sostegno di una maggiore efficienza e potenzialità dell'impianto. A seguire Rfi completerà l'intervento potenziando lo scalo con 7 binari a modulo 750 metri, standard europeo di riferimento, a pieno supporto dello sviluppo dei traffici ferroviari merci da e per il **sistema** portuale regionale.

**ULTIME ORE PRIMA DEL LOCKDOWN**  
**Traffico prenatalizio e caos? Il governo ordina più cantieri**  
La Liguria aveva chiesto di sospendere i lavori, il ministero fa il contrario. Genova sospende la pista ciclabile di Albareto

**ULTIMI GIORNI PER RINNOVARE LE CONCESSIONI**  
Demanio, diffida ai Comuni «fuorilegge»

**INTERVENTI IN PORTO**  
**Due nuovi binari per le merci a Prà**

**I presepì che resistono al politicamente corretto**

## Rfi, due nuovi binari allo scalo di Genova Pra'

*I binari salgono a sei, migliora anche lo standard di sicurezza dello scalo. Investimento complessivo da 35 milioni di euro*

Due nuovi binari e un nuovo **sistema** di gestione e controllo del passaggio a livello allo scalo di Genova Pra' al servizio del terminal container Psa. La nuova configurazione dello scalo consentirà un sensibile aumento della capacità complessiva di treni da e per il primo porto container del Mediterraneo, assecondando così la crescente domanda di traffico ferroviario e contribuendo a ridurre le emissioni di CO2. Aumentano inoltre gli standard di sicurezza grazie al nuovo **sistema** di Protezione Automatica Integrativa (PAI-PL) a tecnologia laser installato sul passaggio a livello e dedicato al rilevamento di ostacoli tra le barriere. L' infrastruttura è stata realizzata da Rete Ferroviaria Italiana e Italferr - società del Gruppo FS Italiane - in coordinamento con le imprese appaltatrici e con la piena collaborazione di **Autorità** di **Sistema Portuale**, Psa e tutti gli operatori ferroviari con un investimento economico complessivo di circa 35 milioni di euro. Le attività rappresentano l' ultima e definitiva fase degli importanti investimenti di potenziamento realizzati dal 2018 che hanno interessato lo scalo di Genova Pra' con il rifacimento completo dei quattro binari esistenti, il raddoppio del binario di collegamento tra il terminal e il fascio arrivi/partenze, la sistemazione della radice lato levante e numerosi ulteriori interventi di completamento a sostegno di una maggiore efficienza e potenzialità dell' impianto. A seguire, con il definitivo piano regolatore, Rfi completerà l' intervento potenziando lo scalo con 7 binari a modulo 750 metri, standard europeo di riferimento, a pieno supporto dello sviluppo dei traffici ferroviari merci da e per il **sistema portuale** regionale.



**AdSP Mar ligure occidentale: in funzione 2 nuovi binari nel terminal container di Pra'**

(FERPRESS) Genova, 21 DIC La nuova configurazione dello scalo di PSA Pra', che con l'entrata in funzione di due nuovi binari porta a sei le linee a servizio del terminal container, consente un aumento della capacità complessiva di treni da e per il bacino di Pra' assecondando la crescente domanda di traffico ferroviario e contribuendo a ridurre le emissioni di CO2. Inoltre, grazie al nuovo sistema di Protezione Automatica Integrativa (PAI-PL) a tecnologia laser installato sul passaggio a livello e dedicato al rilevamento di ostacoli tra le barriere vengono aumentati gli standard di sicurezza. Le attività rappresentano l'ultima e definitiva fase degli investimenti di potenziamento realizzati dal 2018 che hanno interessato lo scalo di Genova Prà con il rifacimento completo dei quattro binari esistenti, il raddoppio del binario di collegamento tra il terminal ed il fascio arrivi/partenze, la sistemazione della radice lato levante e numerosi ulteriori interventi di completamento a sostegno di una maggiore efficienza e potenzialità dell'impianto. A seguire, con il definitivo Piano Regolatore, RFI completerà l'intervento potenziando lo scalo con 7 binari a modulo 750 metri, standard europeo di riferimento, a pieno supporto dello sviluppo dei traffici ferroviari merci da e per il sistema portuale dei Ports of Genoa. L'infrastruttura è stata realizzata da Rete Ferroviaria Italiana ed Italferr società del Gruppo FS Italiane con la collaborazione dell'AdSP Mar Ligure Occidentale, PSA e tutti gli operatori ferroviari con un investimento economico complessivo di circa 35 milioni di euro.



# Transportonline

Genova, Voltri

## Porti: due nuovi binari a Genova Prà

Migliorano gli standard di sicurezza con un nuovo sistema di gestione e controllo del passaggio a livello. Due nuovi binari e un nuovo sistema di gestione e controllo del passaggio a livello allo scalo di Genova Prà al servizio del terminal container PSA. La nuova configurazione dello scalo consentirà un sensibile aumento della capacità complessiva di treni da e per il primo porto container del Mediterraneo, assecondando così la crescente domanda di traffico ferroviario e contribuendo a ridurre le emissioni di CO2. Aumentano inoltre gli standard di sicurezza grazie al nuovo sistema di Protezione Automatica Integrativa (PAI-PL) a tecnologia laser installato sul passaggio a livello e dedicato al rilevamento di ostacoli tra le barriere. L'infrastruttura è stata realizzata da Rete Ferroviaria Italiana ed Italferr società del Gruppo FS Italiane in coordinamento con le imprese appaltatrici e con la piena collaborazione di Autorità di Sistema Portuale, PSA e tutti gli operatori ferroviari con un investimento economico complessivo di circa 35 milioni di euro. Le attività rappresentano l'ultima e definitiva fase degli importanti investimenti di potenziamento realizzati dal 2018 che hanno interessato lo scalo di Genova Prà con il rifacimento completo dei quattro binari esistenti, il raddoppio del binario di collegamento tra il terminal ed il fascio arrivi/partenze, la sistemazione della radice lato levante e numerosi ulteriori interventi di completamento a sostegno di una maggiore efficienza e potenzialità dell'impianto. A seguire, con il definitivo Piano Regolatore, RFI completerà l'intervento potenziando lo scalo con 7 binari a modulo 750 metri, standard europeo di riferimento, a pieno supporto dello sviluppo dei traffici ferroviari merci da e per il sistema portuale regionale.



## Sequestrati al porto di Genova Prà 170 monopattini cinesi

(ANSA) - **GENOVA**, 21 DIC - Intercettati dai funzionari dell' Agenzia delle Dogane e Monopoli (ADM) di **Genova** 170 monopattini elettrici di vari modelli, importati dalla Cina da un' azienda dell' Italia del nord. La merce è risultata irregolare. I monopattini erano muniti di marcatura CE non supportata da rapporti di prova per la valutazione della conformità ed erano privi di altra documentazione. Alla società importatrice è stata notificata una sanzione di 60.000 euro D' intesa con il Ministero dello Sviluppo Economico, la merce, che resta sotto vigilanza doganale, è stata inviata in un apposito magazzino per essere correttamente rietichettata e per essere corredata di istruzioni in italiano. I monopattini elettrici, interessati in queste settimane dal "bonus mobilità" con un contributo pari al 60% del prezzo di acquisto (sino a 500 euro), potranno essere commercializzati al dettaglio solo una volta completati i test di regolarità richiesti dal Mise. (ANSA).



## Sequestrati al porto di Genova 170 monopattini cinesi irregolari

**GENOVA** - Sono 170 i monopattini elettrici intercettati e sequestrati dai funzionari dell' Agenzia delle Dogane e Monopoli (ADM) di **Genova**. La merce era irregolarmente importata dalla Cina da un' azienda dell' Italia del nord. I monopattini erano muniti di marcatura CE non supportata da rapporti di prova per la valutazione della conformità ed erano privi di altra documentazione. Alla società importatrice è stata notificata una sanzione di 60 mila euro. D' intesa con il Ministero dello Sviluppo Economico, la merce, che resta sotto vigilanza doganale, è stata inviata in un apposito magazzino per essere correttamente rietichettata e per essere corredata di istruzioni in italiano. I monopattini elettrici, interessati in queste settimane dal "bonus mobilità" con un contributo pari al 60% del prezzo di acquisto (sino a 500 euro), potranno essere commercializzati al dettaglio solo una volta completati i test di regolarità richiesti dal Mise.

The screenshot shows a news article on the PrimoCanale.it website. The main headline is "Sequestrati al porto di Genova 170 monopattini cinesi irregolari". The article text is partially visible, matching the main text on the left. Below the main text, there are sections for "Approfondimenti" and "Video". The "Approfondimenti" section includes a link to "Incidente a Dogana, schianto auto-moto: donna perde due dita del piede". The "Video" section includes a link to "Cerimonia inaugurale dell'anno giudiziario tributario ligure: in crescita le controversie doganali". The website's navigation bar at the top includes "HOME", "GENOVA", "REGIONE", "LA SPIGA", "IMPRESA", "SALUTE", "LAVORO", "ARCHIVIO", "SPORT", "MILITARI", "MILANO", "NOSTRO". The footer of the page includes the website's name "PrimoCanale.it" and a small logo.

**Mario Sommariva: Nel prossimo incarico priorità all'ascolto**

*Il segretario generale da Trieste passerà a La Spezia come presidente*

Redazione

LIVORNO Intervista a Mario Sommariva, attuale segretario generale dell'Autorità di Sistema portuale del mar Adriatico orientale, ruolo che si appresta a lasciare per diventare presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure orientale. Il suo lavoro negli ultimi anni a fianco di Zeno D'Agostino, che in più occasioni ha dimostrato stima per Sommariva, ha permesso di costruire un ottimo rapporto con il porto e la città, dove, dice il segretario generale, lascia un pezzo di cuore. Diverse le cose portate avanti che saluta con orgoglio, una in particolare per lui, che si occupa di porti dalla fine degli anni '70. La portualità è cambiata con l'economia e la società, fino alla riforma Delrio, che giudico buona, anche se come ogni cosa, sempre migliorabile. È facile fare il presidente di un Authority? chiediamo in conclusione a Mario Sommariva, ricordando i diversi contenziosi e ricorsi che interessano e hanno interessato diversi vertici delle Authority italiane. Non lo è, in particolare è difficile riuscire a gestire l'aspetto internazionale con quello territoriale dell'ente da gestire.



# Il Nautilus

Ravenna

## AdSP MACS: ROYAL CARIBBEAN, GRUPPO LEADER NEL MERCATO DELLE CROCIERE, INTERESSATO AL TERMINAL PASSEGGERI DI RAVENNA

Durante la riunione del Comitato di Gestione dell' Autorità di Sistema Portuale del 16 dicembre è stata dichiarata la fattibilità della proposta che nell' agosto scorso Royal Caribbean Group ha presentato in relazione alla concessione del servizio di assistenza passeggeri e di realizzazione della nuova Stazione Marittima dedicata alle crociere nel **porto di Ravenna**. Royal Caribbean Group è uno dei primi operatori crocieristici a livello mondiale, con esperienza nel settore della realizzazione e gestione di terminal crocieristici (attualmente ne gestisce 27, di 23 dei quali ha curato anche le attività di realizzazione dell' infrastruttura). Nel Mediterraneo Royal Caribbean Group è presente in 8 porti, tra i quali Venezia, Civitavecchia, La Spezia e Napoli. Dispone attualmente di 61navi con circa 5,5 milioni di passeggeri nel 2019 e oltre 80.000 dipendenti. Il progetto di Royal Caribbean Group prevede, secondo lo schema del Project Financing, una serie di attività connesse allo sviluppo del traffico crocieristico, con particolare attenzione ad un recupero di mercato e ad un rilancio della funzione crocieristica del **porto di Ravenna**. Nel progetto è previsto un importante investimento per la realizzazione e gestione di una nuova stazione marittima, a fronte di una concessione di lunga durata. Il nuovo terminal crociere sarà funzionale a svolgere operazioni di 'homeport' e ciò significa che **Ravenna** potrà diventare un **porto** di inizio/fine crociera - con tutto ciò che questo può significare in termini di opportunità per il territorio - in collaborazione con l' Aeroporto di Bologna e con quelli di Rimini e Forlì. Royal Caribbean Group stima che il traffico crocieristico nel **porto di Ravenna**, con la realizzazione della nuova Stazione Marittima e l' adeguamento dei fondali del **porto**, possa avere un significativo incremento già nei primi anni di avvio dell' attività. La progettazione della nuova stazione marittima sarà redatta in armonia con il progetto del cosiddetto Parco delle Dune a **Porto Corsini**, che riqualifica e valorizza l' area retrostante il terminal e che sarà realizzato dall' Autorità di Sistema Portuale con l' obiettivo di conciliare nel migliore modo possibile, anche dal punto di vista della sostenibilità ambientale, le funzioni crocieristiche con il contesto urbano. L' Autorità Portuale, tra i vari progetti in corso o di prossimo avvio, è impegnata a Marina di **Ravenna** anche negli interventi che interesseranno la Fabbrica Vecchia, la Darsena Pescherecci e la zona del Mercato Ittico, e a **Porto Corsini** nella sistemazione della ex Darsena traghetto e delle fognie nell' area alla radice della diga. Dopo quattro mesi di lavoro, nel corso dei quali la proposta di Royal Caribbean Group è stata esaminata sia dal punto di vista tecnico che da quello della sostenibilità ambientale ed economico finanziaria, il progetto è stato approvato e a breve sarà posto a bando di gara per consentire ad eventuali altri operatori interessati di presentare offerte alternative. Terminata questa fase procedurale il progetto sarà aggiudicato ed in tempi relativamente brevi potranno iniziare i lavori di realizzazione.



## Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

### «Basta Tir sul lungomare»

*L'assessore Raggi parla del futuro di porto e litorale: camion in viale Zaccagna*

LUCA BARBIERI

Marina di Carrara. Prima senza parcheggi destinati ai mezzi pesanti, poi anche con il transito dei tir dirottato verso viale Zaccagna con l'attività merci dello scalo concentrata sul piazzale Città di Massa. E intanto, archiviata l'estate 2021, spunteranno i primi cantieri del Waterfront; sullo sfondo progetti che potrebbero tradursi in nuovi posti di lavoro. Sono queste alcune novità in vista per il nuovo anno per il litorale carrarese. I lotto 4: la passeggiataLa novità più sostanziosa che potrebbe portare il 2021 è quella del lotto numero 4 del progetto Waterfront. Un progetto, lo ricordiamo, di cui si parla da anni, destinato a ridisegnare parte di Marina di Carrara, e da oltre 30 milioni di euro. Il primo lotto che partirà sarà il quarto, quello della nuova passeggiata sul molo: «Sì, ad anno nuovo ci saranno le gare di appalto che dureranno mesi perché parliamo di lavori importanti», conferma l'assessore Andrea Raggi; dopo l'estate si potrebbero vedere così i primi cantieri. Di seguito i lotti 1 e 2, legati alla viabilità per il porto; più lunghi i tempi per il terzo, quello chiamato della "movida", a ridosso del mare. «C'è anche il quinto lotto, quello dell'area ex Simposio che è nel Waterfront, messo nero su bianco dal Documento di Pianificazione Strategica di **Sistema** dei porti (Dpss)», precisa Raggi. In attesa di una nuova viabilità ridefinita dal progetto (ma anche dal Piano Regolatore di **Sistema portuale**, come vedremo), per i mezzi pesanti ecco il cambio parcheggio: «Andranno in quello del Consorzio Zona Industriale Apuana; è un trasferimento, grazie all'accordo tra Consorzio e **Autorità Portuale**, in un'area più consona, con il litorale che potrà risolvere una questione annosa, dibattuta da decenni e cioè odori e rumori dei mezzi pesanti», aggiunge. Il porto nel futuroDopo l'approvazione del Dpss, il futuro dello scalo passerà per il piano regolatore **portuale** dunque. «Con una nuova darsena di fronte al piazzale Città di Massa, gli operatori merci passeranno tutti da viale Zaccagna - dettaglia l'assessore -; la Chiesa e la Talierno diventano a vocazione turistica, come da progetto con il porticciolo turistico e la nautica da diporto per la Chiesa e le crociere nell'altra. Per la nautica, con refit e megayacht, è importante sottolineare lo sviluppo dei cantieri Nca per investimenti che porteranno occupazione». Certo, non parliamo per il piano regolatore di tempi brevi, nel frattempo però per il piazzale Città di Massa ecco il protocollo d'intesa che apre ad assunzioni sul territorio apuano grazie all'attività cargo della Nuovo Pignone al porto. Quello siglato da **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure orientale, Regione Toscana, Comune di Carrara, Nuovo Pignone srl-Baker Hughes e F2i Holding **Portuale** S.p.a (Fhp). --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Il Tirreno

Livorno

dossier dell' Authority

### Camion in porto: meno 8% (ma in agosto c'è stato il crollo)

livorno. Tra gennaio e settembre si sono contati 317.608 ingressi in **porto**: è l'8% in meno rispetto allo stesso periodo dell' anno precedente. A dirlo è l' Authority guidata dal presidente Stefano Corsini in tandem con il segretario generale Massimo Provinciali: l' ha fatto dopo aver "fotografato" gli ingressi/accessi degli autotrasportatori dai varchi pubblici doganali dove è in funzione il "Gts3", il sistema automatizzato che passa al vaglio tanto i veicoli che le persone in transito dai varchi Galvani, Valessini, Zara e Darsena Toscana. Oltre 3mila ingressi in meno al mese: si è passati «dai 38.373 del 2019 ai 35.290 di quest' anno». Colpa ovviamente della «crisi determinata dalla pandemia che ha determinato il calo dei traffici in molti settori», sottolineano da Palazzo Rosciano. Il dossier portuale non lo dice ma, per quanto qualunque calo significhi meno lavoro e meno occupazione, balza agli occhi che di fronte a uno scossone così terribile il sistema **porto** non è andato in tilt: il calo di 8 punti percentuali è sensibile ma non tragico. L' andamento è tutt' altro che omogeneo. E non solo perché in agosto la flessione sfiora il 20% e a maggio quasi (18,7%), a luglio il calo è del 11,4%. La disomogeneità è anche dal punto di vista "geografico": si è registrato il 6,8% di accessi in meno al varco Galvani e un calo del 15,5% per il varco Darsena Toscana. Sono quelli che servono il settore contenitori (che ha avuto un arretramento di quasi dieci punti percentuali) e quello delle "autostrade del mare" (meno 12,6%). Al contrario, nei varchi Valessini e Zara si è avuto un incremento del 6,4%: del resto, è da lì che si passa per i terminal dei prodotti forestali che, «nel loro complesso (cellulosa, rotoli carta Kraft e legname) sono risultati l' unico traffico commerciale in positivo» (più 4%). È da aggiungere che nella ripartizione del flusso degli accessi il varco Galvani, pur rimanendo «pressoché stazionario» (40-41%), sorpassa il varco Darsena Toscana (che scivola dal 41,8% a poco più del 38%). «Il restante 14,4% degli autotrasportatori accede al **porto** dal varco Valessini ed il 6,4% dal varco Zara», dice la statistica dell' Authority. --

**Livorno**  
Nave bloccata in Cina, a un passo dalla svolta  
Dopo l'ennesimo contro-esercizio segnalò di dilatazione l'armatore ebbe diplomazia e dei vertici delle Capitanerie

**Camion in porto: meno 8% (ma in agosto c'è stato il crollo)**

PER GLI ACQUISTI BELLE FERSTE compra nei negozi sotto casa

## La ministra sceglie Luciano Guerrieri

*Designazione lampo per AdSp Mts: Livorno si aspetta efficienza, carattere ed equanimità*

Renato Roffi

LIVORNO Mentre Matteo Renzi augura a Conte di trascorrere un Natale sereno, la ministra De Micheli, non dorme, così sembra ormai quasi certo che Luciano Guerrieri, personaggio tetragono, già sindaco di Piombino, già presidente e poi commissario della soppressa Authority di quella città, ultimo presidente della Porto di Livorno 2000 ante privatizzazione e oggi pretendente al vertice dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale, sfaterà il vecchio detto secondo cui chi entra papa in conclave, ne esce cardinale. A spingerlo energicamente verso la poltrona più alta e ben scaldata di palazzo Rosciano, oltre alla ministra dei Trasporti e Infrastrutture intenzionata ad affrettare i tempi nel timore di un pasticcio pardon, di un rimpasto spesso ventilato e sempre smentito, è, sopra tutto, il Pd, suo partito di riferimento. Molti analisti caserecci sostengono inoltre che la nomina (eventuale) potrebbe configurarsi anche come una compensazione politica accordata a Livorno per la mancata nomina di un assessore regionale di quella provincia, altri insinuano che potrebbe rappresentare una sorta di rivincita nei confronti della stessa Authority contro la quale, in veste di presidente della Porto di Livorno 2000, aveva intentato un ricorso (rigettato) al Tar Toscana sostenendo che la società di servizi da lui presieduta fosse titolare del diritto esclusivo di gestire il movimento dei passeggeri nell'ambito dell'intero scalo marittimo di Livorno anziché limitatamente agli spazi e alle banchine detenute in concessione dalla stessa Porto 2000. La notizia di una più che probabile nomina di Guerrieri alla presidenza dell'AdSp labronica non ha suscitato sorpresa e degli apprezzamenti pubblici profusi a piene mani nei confronti di Guerrieri è già stato abbondantemente riferito sulla stampa cittadina, quanto a quelli raccolti in privato, molti di essi sonodifficili da riportare. È la solita storia del servo encomio e del codardo oltraggio. Sia come sia, Guerrieri finalmente un toscano, dopo un ligure e un laziale è indiscutibilmente uomo d'onore e d'esperienza, il suo curriculum è di inattaccabile qualità, del resto il nostro non è stato piluccato nell'orticello tecnico del ministro di turno ed è persona che sa molto bene che cosa sia e come funzioni un'Autorità portuale. Se, dunque, i pronostici dovessero trovare conferma, Luciano Guerrieri avrebbe dalla sua la buona ventura di raccogliere un incarico in cui si può solo far meglio anche se la soluzione dei più importanti ed urgenti problemi (perché, comunque, di problemi si tratta) sul tappeto non è assolutamente uno scherzo, a cominciare da quello di far partire una buona volta i lavori per la darsena o piattaforma Europa, del portare a termine lo spostamento tramite microtunnel di un fascio di tubi sul fondo del canale Industriale dopo quasi un quindicennio di chiacchiere e di imprevisti amalgamati da una inaudita farragine burocratica e dello scavalco ferroviario verso l'interporto Vespucci, senza contare gli eventuali, anzi, assai probabili, sviluppi della vicenda bacini da carenaggio che potrebbero scaturire dalla non ancora formalizzata assegnazione ad Azimut Benetti. Livorno ha un bisogno disperato di una guida competente ed efficiente, perciò chiunque succederà a Corsini nella guida dell'Authority dovrà possedere le capacità manageriali necessarie per portare a giusto e regolare compimento tutto ciò che in questi anni è andato a rilento o meno speditamente di quanto fosse lecito attendersi e per farlo il nuovo presidente, oltre ad una buona dose di professionalità amministrativa e dirigenziale che lo affranchi dal dover dipendere da chi ne sa di più, dovrà possedere



anche una buona dose di carattere, abbinato a un reale senso di equità e di giustizia. Dal nuovo presidente Livorno si aspetta l'agognato avvio dei lavori per la realizzazione della darsena Europa e, magari anche la loro ultimazione, è a lui che toccherà impedire in ogni modo che la grottesca ed annosa vicenda del microtunnel si protragga oltre il già poco accettabile termine della seconda metà del 2022, dovrà imprimere un impulso decisivo all'ordinata realizzazione del Piano



## Messaggero Marittimo

Livorno

---

regolatore del porto e, sopra tutto, dovrà agire in modo da non provocare la consueta mole di perniciosi e perdenti (in buona parte) ricorsi che hanno costellato la vita portuale livornese in questi ultimi anni. Per la portualità livornese, fino ad oggi abituata ad interregni di settimane, mesi e perfino di anni, l'occasione di un cambio tanto insolitamente rapido al vertice all'AdSp è senz'altro motivo di speranza e occasione per rinnovare in modo pressoché univoco lo stesso rituale, pressante appello alla concordia e alla collaborazione fra tutte le forze in campo, lo stesso appello che sentiamo ripetere da svariati decenni. Non c'è che augurarsi che questa possa essere finalmente la volta buona. Sperarlo costa poco, anzi, niente e, del resto, Luciano Guerrieri, con i suoi trascorsi, la sua provata esperienza e le sue sperimentate capacità di mediatore potrebbe essere davvero e finalmente la persona giusta.

### «Bene Guerrieri all' Authority»

Il sindaco Zini apprezza la nomina: «Una persona capace»

PORTOFERRAIO La notizia che il presidente della Regione Toscana Eugenio Giani ha sottoscritto l' intesa con il ministro dei trasporti Paola De Micheli per la nomina di Luciano Guerrieri a nuovo presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Settentrionale, di cui anche l' Elba fa parte con i porti di Portoferraio, Rio e Cavo, è stata accolta con soddisfazione dall' amministrazione comunale del capoluogo isolano. «Anche noi - dice il sindaco Angelo Zini - esprimiamo soddisfazione per la scelta di Guerrieri, persona certamente con elevate capacità professionali, conoscitore della materia dei porti e, sicuramente, conoscitore del nostro territorio. Già in passato, quando ha presieduto l' **autorità portuale** di Piombino e dell' Elba non ha mancato di esprimere il suo interesse per i nostri porti e di fare scelte di investimento e miglioramento delle strutture. Quindi auguri e buon lavoro a Luciano Guerrieri».

23

ISOLA D'ELBA

### La 'Pinna nobilis' si salva all'Elba

Una parentela stretta di stromboli e gabbiani consiglia, ma solo il coraggio del comandante governa le sorti



di Stefano Neri e Marco Di Biase

La notizia è arrivata in un momento di grande tensione. Il mare è in tempesta e le onde si infrangono contro le scogliere. Un gruppo di giovani si è radunato sulla spiaggia di Portoferraio per assistere all'arrivo di un nuovo comandante. Il mare è agitato, le onde si infrangono contro le scogliere. Un gruppo di giovani si è radunato sulla spiaggia di Portoferraio per assistere all'arrivo di un nuovo comandante. Il mare è agitato, le onde si infrangono contro le scogliere. Un gruppo di giovani si è radunato sulla spiaggia di Portoferraio per assistere all'arrivo di un nuovo comandante.

### «Bene Guerrieri all' Authority»

Il sindaco Zini apprezza la nomina: «Una persona capace»

### Una 'petrona in più' in Comune

Il nuovo sindaco ha la sua prima scelta: la signora...

### Porto di Livorno

Il porto di Livorno è uno dei più importanti porti italiani...

### Il sindaco Zini

Il sindaco Angelo Zini ha espresso la sua soddisfazione...



## Musolino si presenta, bilancio e container le sue priorità

AUTHORITY «Non sono un taumaturgo, ma sono convinto che i porti del Lazio meritino di essere il fiore all'occhiello dello sviluppo del Centro Italia. Non sarà facile, il percorso che ci aspetta è in salita, ma sono ottimista di natura e credo che lavorando insieme a istituzioni e skateholder si uscirà dalla crisi e si rilancerà lo scalo». Un discorso concreto quello fatto ieri in videoconferenza dal neo presidente dell' **Autorità portuale** Pino Musolino, ma soprattutto un discorso improntato alla positività, alla voglia di rimboccarsi le maniche e collaborare con le realtà del territorio. Certo, come ha più volte ribadito, 72 ore (si è insediato giovedì) sono poche per entrare nel merito di situazioni e contenziosi che vanno avanti anche da anni, ma Musolino ieri ha dato l'idea, forte anche dell'esperienza sul campo maturata nel porto di Venezia, di avere le idee chiare. «La battaglia col Covid non è ancora finita e le ripercussioni su un porto come quello di Civitavecchia basato su crociere e ro-ro, si faranno ancora sentire, ma ora la priorità ha sottolineato è sistemare il bilancio, quello di previsione 2021 non approvato e quello consuntivo ben diverso da come era stato presentato. Ho già delle proposte che sottoporro al Ministero. L'ente ha un disavanzo che è cosa ben diversa dal dissesto e non solo per colpa dell'emergenza sanitaria, ma anche per i troppi contenziosi aperti. Situazioni cui si dovrà cercare una soluzione anche grazie all'interlocuzione aperta con Governo, Ministero, Regione e Comuni. Perché l'Adsp non è una monade è c'è bisogno di parlare e lavorare con l'aiuto di tutti, come ho già detto al sindaco Ernesto Tedesco». Musolino, anche rispondendo alle domande dei giornalisti, ha tracciato il quadro della situazione dello scalo, soffermandosi sulla necessità di aumentare i traffici, specie di merci in container «che sono molto al di sotto delle possibilità», trovando soluzioni tecniche ai problemi che in questi anni possono aver frenato la movimentazione dei teus. Ha annunciato di aver indicato nella dirigente dei servizi economici Angela Andriani, il segretario generale facente funzioni e di aver dato l'identikit ideale del manager che dovrà affiancarlo nei prossimi anni. Un passaggio lo ha dedicato anche alla Zona logistica speciale, «strumento che insieme al contratto d'area può far decollare lo scalo se usato in modo corretta e snello». Così come sarebbe benvenuto un bacino di carenaggio, a patto che ci siano le condizioni per realizzarlo. Un accenno anche alla situazione del personale e dei costi. «Ci sono ottime professionalità, ma come evidenziato dal Ministero, questa Adsp è quella col maggior numero di dirigenti e con costi troppo appesantiti su cui bisognerà intervenire». Musolino, che ha preso casa in città per trasferirsi con la famiglia, in oltre un'ora di conferenza a distanza ha voluto più volte rimarcare la necessità di «ricucire i rapporti con operatori e istituzioni. Un calciatore che gioca per sé non fa il bene della squadra e noi dobbiamo giocare in team e arrivare ad avere con la città un rapporto di sinergia e non di tolleranza». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



# La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

## Bilancio, futuro di Tvn e container: ecco le prime sfide del presidente Musolino

Condivisione, pragmatismo e piena disponibilità al confronto. Si è presentato così il neo presidente dell'Adsp Pino Musolino, da giovedì scorso ufficialmente insediato a Molo Vespucci. Pochi, pochissimi giorni. Eppure ha già incontrato istituzioni, operatori portuali e ieri i giornalisti; ed altri incontri sono in programma nei prossimi giorni tra Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. Le idee sono chiare, gli obiettivi interessanti, il lavoro da affrontare nell'immediato importante, dedicato soprattutto a far quadrare i conti del bilancio 2020 e del previsionale 2021. «Bilancio in disavanzo ma non in dissesto - ha chiarito - il momento è difficile ma sono ottimista: partiamo appesantiti per arrivare più leggeri e in ottima forma alla fine del percorso. A breve presenteremo al Ministero un'ulteriore ipotesi per superare questa situazione, aggravata dalla pandemia e dovuta soprattutto ad un eccessivo peso dei contenziosi: in questo senso bisognerà lavorare, per il futuro, per diminuire l'esposizione ai rischi». Si sente investito di una grande responsabilità, ma è già al lavoro Musolino, affiancato dalla dottoressa Angela Andriani, nominata segretariofacente funzione in attesa di nominarne uno che possa rispondere a quelle che sono le caratteristiche che il presidente ha in mente; entro la giornata di oggi, inoltre, verranno inviate a Comune, Città metropolitana e Regione le lettere per il rinnovo del comitato di gestione, in modo da poter contare, entro un mese quindi, su tutte le articolazioni operative. «Dobbiamo riprendere coscienza e contezza del grande ruolo che spetta a questi porti - ha aggiunto il presidente - ricostruendo i rapporti con il tessuto sociale ed i territori, potenziando e migliorando le capacità dei tre scali». Tanti i temi sul tavolo, a partire da Enel e da una transizione energetica che impone oggi di «velocizzare e aprire un confronto su quello che vogliamo». C'è poi l'annoso problema dei container, «con Civitavecchia - ha aggiunto Musolino - che non riesce ad esprimere le sue potenzialità e capacità. Nei prossimi giorni incontrerò i vari operatori economici per capire dove dover agire». Tutto in attesa della ripresa delle crociere che continua ad essere il segmento fondamentale per il network». Si è detto disponibile anche a «trovare le soluzioni tecniche più appropriate - ha ribadito il presidente - anche per la vertenza legata all'agroalimentare: questo porto non ha bisogno di guerre ma di convogliare le energie per attrarre traffici, migliorare l'accoglienza e l'operatività. Ultimo nodo quello legato alla pianta organica. «Questa Adsp ha ottime professionalità ad ogni livello - ha concluso Musolino - ma è stata appesantita negli ultimi anni dal costo del lavoro, con l'ampliamento di profili dirigenziali. Ne discuteremo, senza traumi, andando a definire con il Ministero una pianta organica che sia maggiormente rispondente alle necessità». ©RIPRODUZIONE RISERVATA



**Porti, Musolino (Civitavecchia): "Momento difficile ma sono ottimista"**

Collaborazione, trasparenza e onestà sono le parole chiave con cui il neo nominato presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale (Civitavecchia - Gaeta - Fiumicino), **Pino Musolino**, intende affrontare e sciogliere i nodi , i problemi dell' Autorità portuale per poi incentrare il lavoro di tutti sulla ripresa e sullo sviluppo dell' intera area.

"Onorato e felice di essere stato nominato presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, è un ruolo di grande responsabilità, ovviamente ne sento il peso sulle spalle e cercherò di onorare il compito con tutte le mie capacità, competenza e impegno. Ho trovato grande calore ma anche tanta preoccupazione da parte degli operatori e del territorio", ha detto **Musolino** aprendo la conferenza stampa di oggi svoltasi online.

"E' evidente la situazione non facile che stiamo vivendo - ha sottolineato **Musolino** - non è facile perché viviamo tutti una crisi di cui ancora non vediamo la definizione e anche in questi giorni le varie mutazioni di questo virus non ci fanno pensare o sperare che la questione sia definitivamente chiusa la le grandi difficoltà si ripercuotono sulle varie filiere

logistica, produzione, trasporto, movimentazione merci e va ricordato poi che questo è un grande porto passeggeri, grande porto croceristico ed è evidente che è uno di quei porti che hanno subito di più il contraccolpo diretto, immediato causato dalla pandemia. E quindi anche ogni percorso di immediata ripartenza passa necessariamente attraverso il recupero almeno in parte dei traffici legati ai passeggeri".

"Questo sistema portuale che non si basa solo su Civitavecchia, ha anche i porti di Fiumicino e Gaeta che hanno caratteristiche differenti sulla quali già è stato fatto molto , in senso di espansione infrastrutturale - ha spiegato **Musolino** - ma va dato all' intero sistema portuale e particolarmente ai due singoli scali una' identità più definita, al servizio dell' economia dei territori retrostanti e forse anche non immediatamente retrostanti perché i porti del Lazio possono e devono avere sicuramente un ruolo per l' economia regionale ma anche in alcuni contesti possono avere anche un ruolo più importante che va oltre i confini regionali".

"Ci sono questioni di tensione, di difficoltà, alcune delle quali sono state lasciate fermentare per troppo tempo e cercheremo con umiltà di affrontarle una per una e di cercare di dare risposte - ha sottolineato **Musolino** - un' altra sensazione che ho avuto anche prima di insediarmi è che c' è la necessità di riallacciare rapporti con tutte le amministrazioni del territorio e le realtà del territorio : vorrei costruire un rapporto franco ma corretto e diretto con tutti gli stakeholder del territorio, come ho già fatto in incarichi precedenti. Questo perché ritengo importante per partire bene la trasparenza e la condivisione perché si fa meno fatica se la carretta la tirano in più soggetti, non siamo una monade separata da tutto il resto del territorio e come ho detto al sindaco Tedesco che ho incontrato ieri, la città senza porto non ha una sua struttura economica, e il porto senza la città non ha ragione d' essere: le due cose strettamente legate e e collegate e se non lavoriamo spalla a spalla è chiaro che non otteniamo il massimo dei risultati".

"Vorrei partire quindi con un percorso di condivisione chiaramente ognuno ha i propri ruoli, definiti anche dalle norme, i propri ambiti di competenza, ma questo non vuol dire che non si possa discutere, parlare - ha continuato **Musolino** - e soprattutto che non si debba provare ad avere dei percorsi di sviluppo condivisi nei vari livelli di amministrazione. Questo è un impegno che io mi sto prendendo, ho già visto il sindaco di Civitavecchia, domani vedrò il sindaco di Fiumicino e cercherò di vedere al più presto anche il sindaco di Gaeta".

"E' evidente che veniamo da un momento di grande difficoltà ed è importante anche rimotivare il territorio , rimotivare l'





## (Sito) Adnkronos

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

---

e del Lazio e non una realtà marginale o figli di un dio minore, - ha sottolineato **Musolino** - siamo una grande realtà portuale che all' interno dei 16 Sistemi portuali italiani ha un grande ruolo: io ho sempre ricordato che noi dobbiamo fare il massimo all' interno dei singoli sistemi portuali ma poi tutti insieme rappresentiamo il sistema portuale nazionale quindi migliorare le capacità dei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta significa potenziare le capacità del sistema nazionale". "I porti devono essere in grado con la produzione di economie e di posti di lavoro, di compensare gli effetti negativi della loro presenza sul territorio, - ha affermato ancora **Musolino** - un porto comunque ha un impatto anche di peso e di qualità della vita e oggi, particolarmente proiettati al futuro, un porto moderno deve saper costruire percorsi legati alla sostenibilità non solo ambientale ma anche economica, sociale e culturale ". "Noi dobbiamo essere in grado di riannodare il rapporto tra porto e le tre città in modo che queste ultime si sentano orgogliose di ospitare porti e di avere una relazione stretta con essi, - ha detto ancora **Musolino** - non vi nascondo che le questioni come il bilancio ed altre questioni amministrative non mi facciano iniziare l' incarico con il cuore leggero, sono consapevole delle difficoltà del momento. Partiamo appesantiti è vero ma sono un ottimista e arriveremo al traguardo leggeri ed in forma". RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright Adnkronos.

**Porti, Musolino (Civitavecchia): "Per bilancio 2021 serve supporto istituzioni"**

" Il porto di Civitavecchia è un ente che attualmente registra un disavanzo . Non e' stato ancora chiuso il bilancio del 2020 né è stato approvato quello del 2021. E' una situazione pesante ma sono convinto che grazie al supporto delle istituzioni locali e centrali riusciremo ad accelerare i tempi". Lo ha affermato **Pino Musolino**, neo presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale , durante la conferenza stampa di presentazione svoltasi questa mattina online. "Una situazione economica e finanziaria che si è aggravata ancora di più a causa della crisi pandemica", ha aggiunto **Musolino** sottolineando però che quello di Civitavecchia non è un ente in fase di dissesto . "Risolto il nodo bilancio si potrà pensare al rilancio del porto", ha sottolineato **Musolino** . Il rilancio, secondo il neo presidente, dipenderà certo dalla ripresa dei flussi turistici . "Il nostro porto vive di crociere. Nella fase iniziale della pandemia abbiamo dato una mano accogliendo navi-quarantena. Se riprenderanno i flussi turistici il nostro porto ripartirà. La città senza la sua area portuale non esisterebbe", ha concluso **Musolino**. RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright Adnkronos.





## Luciani: Visita inaspettata del presidente Musolino

Redazione

CIVITAVECCHIA È stata una visita inaspettata quella del nuovo presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale, Pino Musolino alla Compagnia portuale Civitavecchia. Un visita che ci ha riempito di orgoglio dice il presidente Enrico Luciani, che prosegue: Ci sono gesti, a volte, che sono pregni di significato, facendo comprendere l'uomo che si ha difronte. Il nuovo presidente, si è presentato, a sorpresa, nella nostra sede sociale mentre era riunito tutto il C.d.A. Non era mai accaduto, dice Luciani, che un presidente, appena insediato, si recasse alla casa della Compagnia portuale Civitavecchia, nella struttura che rappresenta e simboleggia, per antonomasia, il lavoro, non solo portuale. A maggior ragione che, negli ultimi quattro anni, nessuno dei vertici di governance dell'AdSp si era mai degnato di venirci a fare visita. Un gesto, quello del presidente Musolino appunto, che è carico di valore: il riconoscimento della fondamentale importanza del lavoro portuale. Durante l'incontro -commenta ancora il presidente Luciani- abbiamo avuto la sensazione di interloquire con un uomo e manager di Stato pragmatico, decisionista (finalmente) e, cosa per noi fondamentale, con il dna portuale. Abbiamo infatti ragionato delle grandi sfide che ci attendono come cluster portuale e, soprattutto, come far risorgere e sviluppare le potenzialità ancora inespresse della nostro sistema logistico-portuale. Consapevoli, che ci potranno essere momenti di contrapposizione in cui le due parti non la penseranno allo stesso modo, la Compagnia portuale si è detta convinta che saranno angolature differenti dello stesso progetto di ripristino e salvaguardia dell'equilibrio socio-economico dello scala marittimo. Per il presidente Enrico Luciani: Siamo all'anno zero della portualità laziale. Ora come politica, istituzioni, sindacati, imprese e lavoratori dobbiamo essere uniti nell'interesse generale, per ricostruire dalle macerie lasciate dalla pandemia Covid-19 e per risolvere i tanti problemi strutturali mai definiti in questi ultimi anni. Buon lavoro presidente!



# La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

## Domenica di grandi numeri: quattordici navi da crociera in sosta inoperosa

Una domenica di grandi numeri, ma non di grandi traffici. Tra navi ormeggiate nello scalo, anche alle banchine 33 e 34 della nuova Darsena Traghetti, e unità in rada, Civitavecchia contava ben 14 navi da crociera, diventate 13 ieri. Con il porto che oggi è un parcheggio galleggiante, dopo lo stop imposto dal Governo. Inoltre il comma 7 dell'articolo 10 del Dpcm prevede fra l'altro il divieto, dal 21 dicembre fino al 6 gennaio 2021, per le navi di bandiera estera fare ingresso nei porti italiani, anche ai fini della sosta inoperosa. Secondo il comandante della Capitaneria Francesco Tomas la norma andrebbe interpretata distinguendo fra disormeggio senza ricevere le spedizioni e disormeggio soggetto al rilascio delle spedizioni. Per il presidente Musolino occorre lavorare proprio con la Capitaneria. «Le norme vanno applicate ma dobbiamo fare in modo che non si creino situazioni di difficoltà o rischio per il naviglio - ha spiegato - il porto di Civitavecchia è stato molto generoso in questi mesi dando una mano anche ad altri scali italiani, fra cui quello di Venezia, da cui provengo».



## Il Riformista (ed. Napoli)

Napoli

### «Sì, A NAPOLI SERVONO UN PORTO MODERNO E UNA LEGGE SPECIALE»

*Parla Lucci, ex segretaria regionale della Cisl: indispensabili liquidità e procedure di spesa più semplici Su infrastrutture e grandi progetti non si può perdere altro tempo. Io sindaco? Per ora mi godo l'assoluzione*

per Napoli: cinque anni fa non l'avrei chiesta, ma adesso mi sembra l'unica soluzione possibile». **Come dovrebbe essere articolata la legge speciale per Napoli?** «Dovrebbe essere realizzata sul modello di quella varata da Nitti agli inizi del Novecento ed essere poi aggiornata. Dovrebbe avere come primo obiettivo la semplificazione nei processi che riguardano la spesa delle risorse e il reclutamento di figure molto competenti al fine di progettare al meglio quella stessa spesa. Ci sarà bisogno di liquidità, vi sta la situazione delle casse comunali, e soprattutto servirà la collaborazione di tutti i livelli istituzionali e della collettività». **AmMESSO che venga varata una legge speciale, da dove bisogna partire per rilanciare la città?** «Punterei innanzitutto sulla legalità e su manovre che facciano emergere "l'economia non osservata". In secondo luogo, è necessario un monitoraggio attento e costante del lavoro, delle aziende, dei fondi che arrivano. Il caso Whirlpool è l'emblema del fallimento delle istituzioni in questo campo. C'è da combattere per la delocalizzazione delle imprese presenti sul territorio e, parallelamente, creare un piano di incentivi per attirare qui gli investitori». **Antonio Bassolino, uno dei probabili candidati alla guida di Palazzo San Giacomo, ha parlato di periferie, del porto e di un nuovo welfare: cosa ne pensa?** «Le periferie sono invivibili e si dovrebbe fare qualcosa subito, ma penso anche alla riqualificazione di Napoli Est, del centro storico e di Ba gnoli che attende da sempre un progetto concreto. E poi c'è il porto». **Il progetto per il porto di Napoli è stato uno dei temi a lei più cari durante la sua carriera da dirigente della Cisl Campania: perché non è mai stato portato a termine?** «Dieci anni fa insieme con la giunta Caldoro e il presidente De Luca lavorammo affinché l'Europa concedesse 240 milioni di euro da destinare al porto di Napoli che resta la più grande azienda della Campania. Che fine hanno fatto quei 240 milioni, lei mi chiederà. Ebbene non è stato fatto nulla. De Luca è stato costretto a rivedere quella spesa a causa sia delle inefficienze dell' **autorità portuale** sia per l'assenza del sindaco de Magistris che non si è minimamente interessato di portare a termine il progetto. Eppure il porto rappresentava un fondamentale volano di sviluppo dell'economia cittadina e, anche in tempi di crisi, fatturava 700 milioni di euro l'anno. I soldi c'erano, ma non sono stati utilizzati». Però ora Dema ha presentato dieci iniziative per Napoli... «Dieci progetti palesemente irrealizzabili. Credo sia solo un tentativo maldestro di distrarre l'opinione pubblica. Serve ben altro». Cioè? «Sappiamo già per quali progetti strategici dovranno essere utilizzate le risorse che arriveranno con il Recovery Fund. Il problema è pianificare bene gli interventi strutturali e infrastrutturali. C'è bisogno di un controllo e di un accompagnamento costante da parte delle istituzioni. Le risorse ci sono



## Il Riformista (ed. Napoli)

Napoli

---

state anche in passato, ma per incapacità e litigiosità degli enti coinvolti sono state sempre sprecate». **Abbiamo definito priorità e strategie: chi dovrebbe occuparsene tra Bassolino, Clemente e Maresca?** «Bassolino lo conosciamo, è stato protagonista di un rinascimento che non abbiamo visto mai più. Mi piace l'idea di averlo di nuovo come sindaco. Anche Maresca è una persona che stimo e che ha svolto un lavoro importante come magistrato: sarei contenta anche di vedere uno come lui alla guida della città. La Clemente appartiene a questa amministrazione, dunque mi limito a dire che avrà anche realizzato delle iniziative, ma non ha fatto abbastanza». **Lei invece, si candiderà?** «In questo momento penso a godermi il Natale e la mia assoluzione. Poi si vedrà».

# Informazioni Marittime

## Napoli

### Container, porti campani perdono traffico nei primi dieci mesi

*A Napoli trend negativo anche per il settore rotabili, che invece recupera terreno a Salerno*

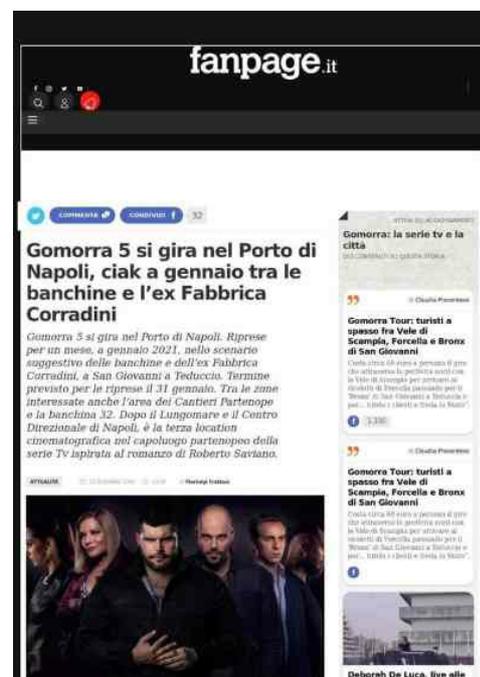
Anche nel mese di ottobre è diminuito il traffico dei container nei porti campani, confermando il trend negativo dei primi dieci mesi del 2020 condizionati dalla pandemia. A **Napoli** la movimentazione ha raggiunto la quota di 537 mila teu, con una riduzione del 6,2% sul periodo gennaio-ottobre del 2020 rispetto al corrispondente periodo del 2019; a Salerno si è giunti a 316 mila teu, con una riduzione dell' 8,6%. Bollettino statistico dei primi 10 mesi del 2020 Il **porto** di **Napoli** ha movimentato in dieci mesi un totale di 13,8 milioni di tonnellate di merci, con una perdita complessiva netta del 12%. Le merci varie si sono attestate a 8,9 milioni di tonnellate (-13,1%), mentre i rotabili hanno perso un quarto (-24,5%) Il **porto** di Salerno ha movimentato nel periodo gennaio-ottobre 11,4 milioni di tonnellate di merci, con un lievissimo incremento (+0,3%). Alla notevole riduzione dei container ha fatto però da contraltare la buona performance dei rotabili (+5,7%). Il traffico dei passeggeri di linea nel **porto** di **Napoli** ha raggiunto in dieci mesi quasi 2,9 milioni di persone (-54,7%) e nel **porto** di Salerno di 358 mila viaggiatori (-59,8%). Il traffico crocieristico è stato pari a 23 mila passeggeri nel **porto** di **Napoli** (-98,2%). Completamente ferme invece le crociere a Salerno.



## Gomorra 5 si gira nel Porto di Napoli, ciak a gennaio tra le banchine e l' ex Fabbrica Corradini

Pierluigi Frattasi

Gomorra 5 si gira nel Porto di Napoli. Riprese per un mese, nello scenario suggestivo delle banchine e dell' ex Fabbrica Corradini , a San Giovanni a Teduccio. I primi ciak a inizio 2021. Termine previsto per il 31 gennaio. Tra le zone interessate anche l' area dei Cantieri Partenope e la banchina 32 . Dopo il Lungomare e il Centro Direzionale di Napoli, ecco quindi svelata anche un' altra location che farà da set cinematografico per la fortunata serie Sky, prodotta da Cattleya, ispirata al romanzo di Roberto Saviano. Il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale** Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, **Pietro Spirito**, al termine del mandato, ha già firmato l' autorizzazione. La richiesta era arrivata a inizio dicembre dalla casa di produzione cinematografica, per il tramite della Fondazione Film Commission della Campania .Per effettuare le riprese cinematografiche, infatti, saranno chiusi i varchi di accesso ai sottopassi del Centro Direzionale . Le riprese di Gomorra 5 sarebbero dovute partire la scorsa primavera, nei mesi tra marzo e aprile, come era stato programmato dall' Ufficio Cinema del Comune di Napoli. Ma sono slittate a causa del lockdown per il Coronavirus, bloccate assieme ad altre serie come L' Amica Geniale 3 o sospese come I Bastardi di Pizzofalcone 3 e Mina Settembre. Le prime scene di Gomorra 5 sono state girate all' inizio di settembre a Riga, in Lettonia. A Napoli le riprese sono ripartite a inizio novembre, con alcune scene girate sul Lungomare , tra la Rotonda Diaz e viale Dohrn . Mentre negli scorsi giorni la troupe si è spostata al Centro Direzionale di Napoli , dove il Comune ha predisposto un apposito piano traffico con la chiusura dei sottopassi e la deviazione di alcune linee bus.



# Napoli Today

## Napoli

### Gomorra 5, a gennaio si gira nel porto di Napoli nell' area dei Cantieri Partenope

*Nuovo ciak in città per la serie tv*

Nuovo ciak in città per Gomorra 5 , dopo quello al Centro Direzionale . Stavolta teatro di scene della serie tv sarà la zona del Porto di Napoli , nell' area Cantieri Partenope - ex Fabbrica Corradini.E' quanto si apprende in un avviso dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale. Il periodo per girare le scene andrà dal 1° al 31 gennaio 2021.



L' intervista Messineo: il sistema ha retto ma aspettiamo che il turismo riparta

**«Porto, dragaggi conclusi per le navi da crociera»**

Diletta Turco

Le entrate sono oggettivamente e significativamente calate, soprattutto nel segmento crocieristico, ma il 2021 per il porto di Salerno sarà l' anno della nuova fase del settore turistico dell' economia blu. Con navi da crociera non più collocate nella parte commerciale del porto, ma nella sede «ufficiale», ossia il molo Manfredi. Tradotto, la stazione marittima. «I lavori di dragaggio in quella zona sono terminati, il problema è la domanda di mercato». Così Francesco Messineo, segretario generale dell' **autorità** di **Sistema** del mar Tirreno Centrale guarda all' immediato futuro dello scalo, dopo un 2020 «davvero sciagurato». E lontano dagli avvicendamenti al vertice dell' authority unica, che oramai sono dietro l' angolo. Il 2020 del porto di Salerno si traduce necessariamente nel confronto con la pandemia e con gli effetti sia economici che «di sicurezza». «Il **sistema** porto ha sicuramente retto», dice Messineo. A pag. 22.



## «Porto, dragaggi conclusi per le navi dei crocieristi»

*Il segretario dell'Authority: siamo pronti ma il settore vacanze non ripartirà presto «La pandemia ha colpito duro il turismo il traffico commerciale non si è fermato»*

Diletta Turco

Le entrate sono oggettivamente e significativamente calate, soprattutto nel segmento crocieristico, ma il 2021 per il porto di Salerno sarà l'anno della nuova fase del settore turistico dell'economia blu. Con navi da crociera non più collocate nella parte commerciale del porto, ma nella sede «ufficiale», ossia il molo Manfredi. Tradotto, la stazione marittima. «I lavori di dragaggio in quella zona sono terminati, il problema è la domanda di mercato». Così Francesco Messineo, segretario generale dell'**autorità di Sistema** del mar Tirreno Centrale guarda all'immediato futuro dello scalo, dopo un 2020 «davvero sciagurato». E lontano dagli avvicendamenti al vertice dell'authority unica, che oramai sono dietro l'angolo. **Il 2020 del porto di Salerno si traduce necessariamente nel confronto con la pandemia e con gli effetti sia economici che «di sicurezza». Ha retto il porto?** «C'è da fare una premessa, e cioè che il **sistema** porto ha sicuramente retto, perché è stato sempre operativo, anche e forse soprattutto durante il primo periodo di lockdown, quello della primavera, in cui tutti stavano a casa e attraverso il lavoro del porto non si è mai fermato l'approvvigionamento dei beni, sia in entrata che in uscita». **Il versante turistico continua a perdere traffico per circa il 90% e soprattutto ha prospettive di ripresa ancora non certe nei tempi. Quali sono i tempi e i margini?** «Purtroppo sono tempi non stimabili, ma comunque mediamente lunghi. Uno dei più recenti sondaggi condotti sulle grandi compagnie di navigazione parla almeno del 2023 per poter parlare di ripresa delle crociere. Quindi penso che per il 2021 difficilmente avremo numeri importanti sul versante turistico, al netto di una eventuale campagna vaccinale così capillare da allentare un po' le maglie della mobilità mondiale». Si lavora, quindi, per il 2022. «Sì, ma con importanti novità». Quali? «Prima fra tutte, i lavori di dragaggio del molo Manfredi sono terminati e anche da tempo. La stazione marittima è pronta a tutti gli effetti ad accogliere navi da crociera delle dimensioni attuali. I fondali sono stati tutti livellati a profondità giusta. C'è però da considerare l'elemento fondamentale della domanda di mercato. La domanda deve riattivarsi, ma è importante anche farsi trovare pronti da un punto di vista infrastrutturale, in modo che nella prossima stagione crocieristica che ci sarà a Salerno si attraccherà al molo turistico». **Cosa chiedono gli operatori che lavorano in questo segmento?** «Aiuti. Sfruttando l'occasione del decreto rilancio, l'**autorità** ha approvato un piano di sconti sulle concessioni demaniali marittime per gli armatori. I mancati introiti hanno raggiunto i 2 milioni di euro e non sono cifre da poco. Ovviamente le tariffe sono state alleggerite in maniera direttamente proporzionale alla percentuale di riduzione degli affari. A partire proprio dal segmento delle crociere. Grazie ad una politica di contenimento dei costi, siamo riusciti comunque a chiudere



## Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

---

l'anno con un pareggio di bilancio». **Nel capitolo commerciale invece si registra una tenuta. Ci sono stati punti di debolezza? O punti di forza che hanno consentito questo risultato?** «La forza del porto di Salerno deriva dall'economia locale, in cui c'è una forte componente dei settori che non si sono mai fermati nel periodo del lockdown. Principalmente l'agroalimentare. Ma anche il settore più duramente colpito, che è quello del traffico commerciale dei Ro.Ro., da questo autunno sta piano piano risalendo, grazie all'aumento delle esportazioni dell'automotive principalmente verso l'America del nord. Il problema resta sempre e solo capire i tempi di questa onda lunga della crisi economica post pandemica». **Sulle infrastrutture lei si è molto speso. Sia per quello che riguarda i dragaggi e l'imboccatura che Porta Ovest. A che punto siamo?** «Tutti gli uffici dell'autorità hanno lavorato all'unisono per cercare di recuperare eventuali ritardi o di avviare nuove procedure. I dragaggi continuano senza sosta sul versante commerciale e il grosso del lavoro sarà terminato entro il mese, con largo anticipo rispetto al calendario. Per l'imboccatura, invece, è arrivato il bacino Dario che servirà ad ospitare i cassoni di cemento armato che dovranno ridisegnare i confini del braccio del molo di sovraflutto. Dall'altro lato, verranno demoliti circa 100 metri di molo di sottoflutto e il materiale di demolizione sarà usato per zavorrare i cassoni sui fondali. Anche questo lavoro sarà fatto entro l'estate». Porta Ovest, croce e delizia. «Decisamente. Da gennaio aumenteranno i ritmi di lavoro sui fronti di scavo consentiti, mentre contiamo di risolvere a stretto giro la questione di via Ligea con la firma della convenzione con società Autostrade Meridionali e il ministero». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Viaggiatori dimezzati e attività in calo, il declino da giugno

### IL FOCUS

IL FOCUS Il declino è iniziato a partire dal mese di giugno. E cioè da quando si è passati dal -3,9% dei traffici al -8,6% di ottobre. A soffrire, in questo caso, è il settore container dell' anima commerciale del porto di Salerno. Come evidenziato dal bollettino statistico periodico dell' **autorità di sistema** del mar Tirreno Centrale, il secondo semestre del 2020 ha portato un complessivo peggioramento dei traffici commerciali legati ai container. Un costante ma crescente aumento della percentuale di riduzione del volume di affari, che ha portato, ad esempio, già a luglio a sfondare quota -8% rispetto ai volumi di traffico dello stesso periodo del 2019. Un dato inversamente proporzionale a quello registrato, invece, dall' altro segmento commerciale del porto, quello dei Ro.Ro ossia dei traghetti con a bordo direttamente i tir dell' autotrasporto. Un segmento in costante calo fino alla scorsa estate (-2,5% registrato a giugno) ma che, poi, mese dopo mese, non solo ha recuperato il gap, ma ha anche invertito il segno, con un trend positivo di crescita, confermato anche ad ottobre. I primi dieci mesi del 2020 per questo filone dell' economia del mare si sono chiusi con +5,7%. Ma se la filiera commerciale dell' economia portuale contiene le perdite entro percentuali ad una cifra, è la blue economy turistica a soffrire in maniera profonda. Più che dimezzato, infatti, il numero di viaggiatori delle cosiddette crociere a stretto raggio, ossia il ventaglio di collegamenti che unisce Salerno alle località delle due costiere e delle isole del golfo di Napoli. Ad ottobre i viaggiatori sono stati 358.256, e cioè il 60% in meno rispetto allo scorso anno. Anche in questo caso l' andamento delle presenze di utenti dei collegamenti marittimi è stato altalenante: fino a giugno la percentuale di calo delle presenze era decisamente più vicina ad un crollo, pari e superiore all' 84%. Poi, nei mesi estivi, un parziale recupero di ben venti punti percentuali, anche per via dell' allentamento di alcune misure di riduzione della mobilità. Tant' è che in concomitanza del mese di settembre, il calo di utenti dei traghetti e delle navi del mare si è nuovamente rinsaldato, salendo fino al -59% registrato ad ottobre. Unica casella ancora una volta inesorabilmente vuota è quella del traffico delle crociere. Il -100% si è ripetuto, mese dopo mese. E sicuramente così si concluderà l' anno, con previsioni di parziale recupero soltanto nel 2022. Lo scorso anno nei primi dieci mesi, i turisti arrivati a Salerno avevano sfiorato quota 93mila. Poco meno di 360mila, come detto, le persone che hanno usato i traghetti in questo 2020. Lo scorso anno, di questi tempi, si sfiorava quota 900mila. di.tu. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Scarpe con marchi falsi: maxi sequestro al porto

*I prodotti erano su un tir con targa bulgara ed erano destinati ad un'azienda di Fermo A bordo migliaia di sneakers Converse Ma la griffe è risultata contraffatta*

Ancora un sequestro di merce con griffe falsificate al porto di Brindisi che si conferma via d'accesso di prodotti illegali. Lo è principalmente per questioni geografiche: la vicinanza alla Grecia, terra di transito di tir e di conducenti che sperano di eludere facilmente i controlli. Stavolta migliaia di scarpe con marchio Converse contraffatto sono state sequestrate a Brindisi dai funzionari dell'Agenzia Dogane e Monopoli, che hanno effettuato verifiche mirate insieme ai militari della Guardia di finanza. Si tratta dell'ennesima operazione dello stesso tipo condotta su un autoarticolato bulgaro giunto come sempre a Costa Morena. Durante le operazioni di sbarco di mezzi e passeggeri in arrivo dalla Grecia è stato sottoposto a ispezione un carico destinato ad una società della provincia di Fermo. I periti della società Nike Italy, titolare per la protezione del marchio Converse, contattati dall'autorità doganale, hanno confermato che si trattava di griffe false. Il carico è stato quindi sottoposto a sequestro per introduzione nello Stato e commercio di prodotti con segni falsi o contraffatti, con la contestuale denuncia in procura del rappresentante della società destinataria della merce. Nei giorni scorsi era toccato a poco più di 40mila capi d'abbigliamento, 428 paia di scarpe, 428 felpe e 1485 profumi (tutti contraffatti) appena sbarcati sulla banchina di Costa Morena. Anche in quel caso erano intervenuti i militari delle Fiamme gialle al fianco degli esperti della Dogana. Il carico era arrivato a bordo di due Tir condotti da persone di nazionalità bulgara, in viaggio fino al porto greco di Igoumenitsa e da qui con un traghetto di linea verso Brindisi, con destinazione finale due società con sede in provincia di Roma e Napoli. La merce, molto probabilmente, era destinata al business dei regali natalizi. Anche in quel caso erano scattate due denunce. Erano stati interpellati, come di consueto, i periti delle varie aziende di alta moda, che avevano eseguito gli accertamenti di rito. Si tratta di società molto note nel mondo commerciale della moda, e non solo: Disney, Tik Tok, Armani, Dior, D&G, Gucci, Louis Vuitton, Yves Saint Laurent, Valentino, Versace, Moncler, Givenchy, Coco Chanel, Lancome, DSquared2, Palm Angels, Philipp Plein, Stone Island, Alexander McQueen, Baccarat, Black Afgano, Chloè, Cocaine Franck Boclet, Costume National, Creed, Jo Malone, Mon Guerlain, Montale, Narciso Rodriguez, Paco Rabanne, Terre d'Hermes, Thierry Mugler e Tom Ford. Nell'ultima relazione della Dia è stato dato spazio anche a questo tipo di mercato irregolare. «Il porto della città di Brindisi continua a rappresentare un raccordo centrale non solo per il traffico di droga ma anche per quello delle merci contraffatte, del contrabbando di tabacchi lavorati esteri e dei rifiuti illeciti», si legge nell'ultima relazione semestrale. Una teoria che trova dimostrazione nella realtà: un continuo via vai di merci. Tir provenienti dalla Grecia o dall'Albania. Per lo più immatricolazione bulgara. Sotto carichi di copertura, si trova di tutto: Rolex, abiti, scarpe. Perfino tute da lavoro con marchio Made in Italy, profumi e giocattoli. I controlli sono costanti. Spessissimo la frode viene scoperta. E sanzionata. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

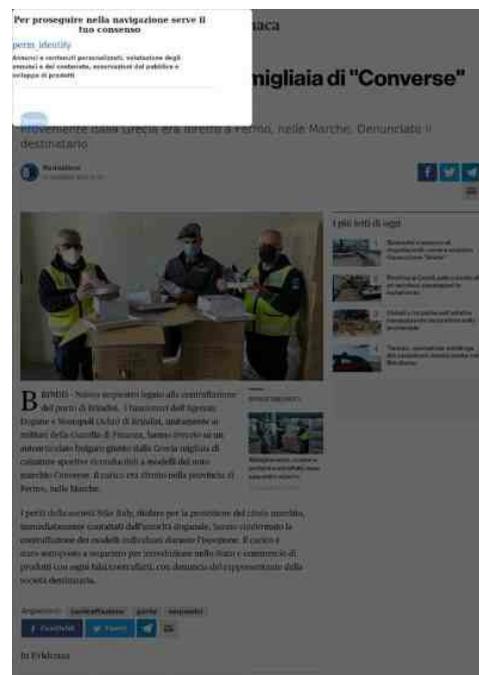


# Brindisi Report

## Brindisi

### Sequestro nel porto di migliaia di "Converse" contraffatte

BRINDISI - Nuovo sequestro legato alla contraffazione del porto di Brindisi. I funzionari dell' Agenzia Dogane e Monopoli (Adm) di Brindisi, unitamente ai militari della Guardia di Finanza, hanno trovato su un autoarticolato bulgaro giunto dalla Grecia migliaia di calzature sportive riconducibili a modelli del noto marchio Converse. Il carico era diretto nella provincia di Fermo, nelle Marche. I periti della società Nike Italy, titolare per la protezione del citato marchio, immediatamente contattati dall' autorità doganale, hanno confermato la contraffazione dei modelli individuati durante l' ispezione. Il carico è stato sottoposto a sequestro per introduzione nello Stato e commercio di prodotti con segni falsi/contraffatti, con denuncia del rappresentante della società destinataria.



## La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

### Porto, il Tar riaccende i motori della Sun Lines

*Respinti i ricorsi della Scoppio e della Turmo Travel: seconda e terza nella gara In tribunale la guerra per l'aggiudicazione del servizio bus navetta in banchina*

DI TIZIANA SIMULA

wOLBIA Il Tar riaccende i motori dei bus navetta della Sun Lines all' Isola bianca. Il tribunale amministrativo regionale per la Sardegna ha respinto i due ricorsi presentati dalle società che si erano classificate seconda e terza nella gara d' appalto indetta dall' **Autorità portuale** per la gestione del servizio bus navetta interno al porto, lo scorso 24 luglio: rispettivamente la ditta Scoppio e la Turmo Travel. Con due distinte sentenze, i giudici amministrativi (sezione prima) hanno respinto i ricorsi con cui le due società chiedevano l' annullamento del decreto di approvazione degli atti di gara e aggiudicazione dell' appalto del servizio **portuale** per i passeggeri (lotto 2) da parte della Sun Lines. La società si era classificata prima con un punteggio complessivo pari a 85,665 (55,665 punti per l' offerta tecnica e 30 punti per quella economica, con un ribasso del 53 per cento). Un' aggiudicazione contestata dalle altre due concorrenti. E sulla quale anche l' **Autorità portuale** aveva fatto degli approfondimenti in merito al ribasso. «Nessuna anomalia nell' offerta», era stato, poi, il responso dell' **Autorità portuale** a conclusione degli approfondimenti di legge sul ribasso presentato dalla società olbiese. Ma contro l' **Autorità portuale** e l' aggiudicataria del servizio si è scatenata una guerra giudiziaria che ha fermato i motori dei bus navetta, a tutt' oggi spenti in attesa del pronunciamento del Tar. La Paolo Scoppio e figlio autolinee srl, classificata al secondo posto con un punteggio complessivo di 76,240 (70 punti per l' offerta tecnica e 6,24 punti per quella economica, con un ribasso dell' 11 per cento), col ricorso contestava, in sostanza, il fatto che la Sun Lines non avesse adeguatamente giustificato i costi del servizio in relazione alla propria offerta economica. La Turmo Travel, classificata al terzo posto con un punteggio complessivo di 75,625 (di cui 56,65 punti per l' offerta tecnica e punti 18,96 per quella economica), sosteneva invece la mancata attribuzione a sé di una voce di punteggio e l' attribuzione di un' altra voce di punteggio alla Sun Lines. L' udienza sul ricorso cautelare, inizialmente prevista per il 16 settembre scorso, è stata rinviata a dicembre per il giudizio di merito. Al termine della camera di consiglio del 2 dicembre, il Tar - presidente Dante D' Alessio -, ha deciso che l' aggiudicazione è regolare.



## «Ora si può far decollare la crocieristica»

*Confindustria plaude a Cannizzaro: ora si traduca in realtà quanto scritto a Montecitorio*

Alfonso Naso Esulta il presidente dell' **Autorità portuale** dello Stretto, Mario Paolo Mega, dopo l' approvazione dell' emendamento proposto dal deputato reggino di Forza Italia, Francesco Cannizzaro, 15 milioni di euro destinati ad interventi per rendere più agevoli i collegamenti nell' area dello Stretto ed al contempo a rendere più funzionale l' infrastruttura in chiave turistica, crocieristica e diportistica. «Questa attenzione nei confronti del porto calabrese, per cui ringrazio sia chi ha proposto l' emendamento sia tutti gli altri che hanno contribuito alla sua approvazione, credo vada letta come una ulteriore conferma della fiducia che la politica calabrese nel suo complesso ripone ormai nell' azione della nostra AdSP. Negli ultimi mesi è stata messa in campo anche per Reggio Calabria, con l' azione sinergica di tutte le Istituzioni rappresentate nel Comitato di Gestione, una importante analisi delle necessità infrastrutturali più immediate con l' individuazione degli interventi prioritari da avviare. Queste risorse, unitamente a circa 15 milioni di euro messi a disposizione direttamente dall' Ente con parte del proprio avanzo, potranno consentire di avviare con immediatezza parte degli interventi programmati. Si potrà quindi partire da subito con i nuovi lavori necessari a rendere più operativo il porto nelle sue attuali funzioni, rilanciando soprattutto quella crocieristica mai decollata nel passato nonostante le potenzialità, nel mentre si disegnano gli scenari per la sua rifunzionalizzazione complessiva in coerenza con le strategie di sviluppo della portualità regionale e con le visioni comunali di sistemazione unitaria degli ambiti costieri e di quelli più prossimi al porto». Proprio in questi giorni, infatti, è stata avviata un' interlocuzione importante con il Comune per la sottoscrizione di un protocollo d' intesa che individui condivise strategie di sviluppo del porto. Soddisfatta anche Confindustria con il presidente Vecchio: «Dopo il finanziamento per l' aeroporto dello Stretto, questo è il secondo intervento del deputato reggino che produce un risultato concreto per un' infrastruttura della città. Adesso sarà importante tradurre in realtà tangibile quanto scritto a Montecitorio con il supporto della Regione, degli enti locali e della port authority. Il porto di Reggio Calabria svolge una funzione strategica per l' integrazione dell' area dello Stretto, sia per quanto riguarda il pendolarismo, sia per quel che concerne lo sviluppo turistico della città. Noi industriali reggini auspichiamo una sempre maggiore sinergia tra i diversi livelli istituzionali per il bene della città nel solco di queste iniziative meritorie e importanti». Autorizzati 5 mln per ogni annualità L' emendamento proposto dal deputato di Forza Italia, Francesco Cannizzaro prevede la possibilità di spendere 5 milioni ogni anno dal 2021 al 2023 per lo scalo. Il provvedimento mira a rendere più agevoli i collegamenti nell' area dello Stretto ed al contempo a rendere più funzionale l' infrastruttura in chiave turistica, crocieristica e diportistica. L' obiettivo è migliorare la qualità dei servizi erogati nell' ambito della continuità territoriale di cui si fa carico lo Stato, anche incrementando i livelli di sicurezza dei passeggeri mediante la realizzazione di percorsi pedonali protetti.



## Sicilia: pubblicata gara per completare manutenzione straordinaria bacino di carenaggio del porto di Trapani

(FERPRESS) Palermo, 21 DIC E' stata pubblicata la gara per il completamento della manutenzione straordinaria del bacino di carenaggio del porto di Trapani. Lo ha annunciato l'assessore alle Attività produttive della Regione Siciliana Mimmo Turano. La gara d'appalto del valore complessivo di 1,7 milioni di euro è stata predisposta dal dipartimento regionale delle Attività produttive ed è finalizzata a rendere il bacino trapanese operativa e fruibile per la cantieristica siciliana. «L'infrastruttura oggetto dell'intervento di manutenzione spiega l'assessore Turano è un'imbarcazione e per la sua operatività è necessaria la cosiddetta rimessa in classe di navigabilità». Nello specifico gli interventi che saranno effettuati saranno di due tipi, uno di tipo elettrico ed uno di tipo metalmeccanico». Gli interventi di manutenzione straordinaria si sono resi necessari, oltre che per il passare del tempo, per la natura e la specialità dell'infrastruttura che ha dovuto seguire rigide prescrizioni del Registro navale italiano, ma anche per far fronte al grave furto della stragrande maggioranza dei cavi e componenti elettrici di alimentazione del bacino e il conseguente danneggiamento delle attrezzature di supporto all'impianto elettrico.



## Zes, arriva il taglio all' Ires per le aziende pronte a investire nei porti meridionali

LO SVILUPPO Pesa per il 24 per cento sui redditi delle società e si può dunque comprendere perché vedersi dimezzato l' importo per sei anni non è una convenienza di poco conto per chi vuole investire. Il risparmio sull' Ires è garantito ora alle imprese che vogliono cogliere l' opportunità delle Zes, le Zone economiche speciali previste dalla legge di quasi quattro anni fa e destinate allo sviluppo dei sistemi portuali (e retroportuali) del Mezzogiorno, forse la vera ma ancora trascurata ricchezza della macroarea. A spalancare le porte a questa ventata (si spera) di aria fresca sulle Zes, partite al rallentatore e rimaste ancora in larga parte frenate da incognite di vario genere, è l' emendamento alla manovra approvato dalla Commissione Bilancio della Camera e di cui era primo firmatario il deputato Pd Piero De Luca. Il taglio dell' Ires faceva parte originariamente di una più articolata proposta di legge presentata dallo stesso De Luca e da tutti i deputati meridionali del Pd (vi aveva aderito anche l' ex ministro e allora parlamentare Pier Carlo Padoan) nella quale si sosteneva anche un' altra esigenza: l' esenzione totale della tassazione su utili, dividendi, royalties e interessi per gli azionisti delle holding interessate a investire nelle

Zes. Per ora questa parte del ragionamento è rimasta sospesa anche se resta strettamente connessa al dimezzamento dell' Ires nell' ambito di un percorso di riforma fiscale europea che porti alla creazione di una base comune per la tassazione sulle società e possa così rispondere adeguatamente ai rischi causati dal Coronavirus sul futuro delle imprese. L' EMENDAMENTO L' emendamento prevede che a beneficiare della sforbiciata sull' imposta siano le imprese che per dieci anni si impegneranno a mantenere i livelli occupazionali e a non delocalizzare la propria attività dalla Zes. Un doppio, forte paletto, una svolta se si considera il numero delle imprese, nazionali e non, che in questi anni e in particolare al Sud, pur avendo beneficiato di sgravi fiscali e incentivi hanno poi ridotto i posti di lavoro o spostato altrove i loro opifici. Di qui la soddisfazione del sistema delle imprese: «Una misura concreta a sostegno degli operatori che vogliono fare impresa in modo serio e costruttivo commenta il presidente di Confindustria Campania Vito Grassi - dando la possibilità alla Campania e al Mezzogiorno di attrarre investimenti in un momento storico in cui guardare al futuro con ottimismo è fondamentale. È un passo in avanti nel percorso di rilancio del settore produttivo meridionale che, con il via libera definitivo della misura, potrebbe consentire di inaugurare una nuova stagione di crescita per il Sud». La riduzione dell' Ires fa il paio con il taglio del 30% del costo del lavoro per le imprese che operano nel Mezzogiorno, entrato in vigore il primo ottobre e che sarà prorogato in automatico fino al 30 giugno 2021, approfittando del Quadro temporaneo e sugli aiuti di Stato. Dall' 1 luglio servirà l' autorizzazione di Bruxelles. Secondo le previsioni del Tesoro serviranno 4 miliardi dal 2021 al 2025 per coprire la misura più altri 4 miliardi circa per arrivare fino al 2029, la data indicata dal governo per l' attuazione del provvedimento. GLI INVESTITORI STRANIERI Sei anni invece, come detto, la durata del taglio Ires per le Zes che potrebbe favorire anche chi è già all' interno del perimetro delle Zone speciali e vuole comunque allargare i propri obiettivi produttivi e occupazionali. È ovvio che la priorità resta quella di attrarre nuovi investimenti, soprattutto se stranieri, ma si può essere d' accordo con De Luca nel definire storica la portata di questa misura. Se le Zes dovranno cambiare passo, però, occorrerà anche intervenire sul versante della sburocratizzazione: lo sportello unico, che pure è stato previsto all' interno della





## Il Mattino

### Focus

---

manovra, potrebbe non bastare di fronte alle 34 autorizzazioni previste attualmente dalla legge per chi vuole aprire un' impresa. Per gli addetti ai lavori sarebbe più utile l' autorizzazione unica, già in vigore in tutti gli Stati dove le Zes sono da anni una realtà. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

### Crociere:Federagenti,passeggeri-90%, crack agenzie marittime

*"Perdita di fatturato superiore al 90%. Serve intervento mirato"*

(ANSA) - GENOVA, 21 DIC - Crollo di oltre il 90% dei passeggeri transitati dai principali porti italiani, con le toccate di navi scese da 5000 a 400: sono le cifre del crack del traffico passeggeri via mare nell' anno del Covid, arretrato di botto ai dati del 1993. E per le agenzie marittime che operano nel settore del turismo via mare, dalle crociere ai traghetti al mercato dei grandi yacht le ricadute sono pesantissime. "Le agenzie con ruolo prevalente in questo settore sono ormai sull' orlo del baratro - denuncia Federagenti. la federazione italiana degli agenti marittimi, illustrando la situazione - con una perdita di fatturato superiore al 90%, con il blocco dei licenziamenti, con il mancato inserimento del loro Codice Ateco nella lista degli aventi diritto ai ristori e con una prospettiva di due o tre anni nei quali si dovrà combattere una vera e propria battaglia per recuperare le posizioni perdute". Senza un sostegno è a rischio la sopravvivenza stessa delle imprese e di conseguenza i posti di lavoro e il know-how del settore, avverte Federagenti che chiede "un intervento mirato di ristori che renda possibile la sopravvivenza di questo patrimonio di imprese e un sostegno che consenta proprio a queste agenzie di tornare a svolgere quella funzione di volano nella crescita turistica del Paese". (ANSA).



## Federagenti: -90% traffico passeggeri via mare. Serve intervento per mercato delle crociere, ferries e grande nautica

(FERPRESS) Roma, 21 DIC Un vero e proprio collasso nel turismo via mare, con una diminuzione di oltre il 90% nel numero dei passeggeri transitati attraverso i principali porti italiani e con una flessione da 5000 a circa 400 nel numero delle toccate di navi bianche negli scali del Paese. A denunciare gli effetti di questo crack che ha fatto precipitare il traffico passeggeri via mare ai livelli del 1993, allungando ombre tutte da diradare anche sul 2021, è Federagenti: le agenzie marittime con ruolo prevalente in questo settore, così come nel traffico passeggeri su navi traghetti e nel mercato dei grandi yacht, sono ormai sull'orlo del baratro con una perdita di fatturato superiore al 90%, con il blocco dei licenziamenti, con il mancato inserimento del loro Codice Ateco nella lista degli aventi diritto ai ristori e con una prospettiva di due o tre anni nei quali si dovrà combattere una vera e propria battaglia per recuperare le posizioni perdute. Con la sola applicazione della cassa integrazione, la sopravvivenza di molte imprese è a serio rischio e la maggioranza dei dipendenti di queste agenzie marittime rimarrà fuori dal ciclo produttivo con una conseguente perdita di know-how e un'erosione nel patrimonio di relazioni che rappresenta da sempre l'elemento di forza per le imprese del settore. Si è poi innescato un effetto domino con pesante incidenza su quell'attività di marketing territoriale che da sempre le agenzie marittime e quelle di incoming crocieristico o nautico svolgono a favore dell'intero settore turistico italiano. Di qui la necessità sottolineata da Federagenti di un intervento mirato di ristori che renda possibile la sopravvivenza di questo patrimonio di imprese e un sostegno che consenta proprio a queste agenzie di tornare a svolgere quella funzione di volano nella crescita turistica del Paese. È chiaro il gravissimo danno socio-economico per il Paese che si potrebbe verificare se qualcosa non cambierà al più presto: oltre alla devastazione, forse irreversibile, di un novero di piccole e medie imprese che vantano una lunga tradizione e un solido ruolo nella spina dorsale del settore marittimo-portuale-turistico, un forte incremento della disoccupazione, che è già a livelli drammatici, specie in alcune aree più disagiate del Paese.



## Federagenti denuncia che le agenzie marittime del settore passeggeri sono sull' orlo del baratro

La federazione chiede «un intervento mirato di ristori che renda possibile la sopravvivenza di questo patrimonio di imprese» Con il calo del -90% del traffico dei passeggeri nei porti italiani avvenuto quest' anno a causa dell' emergenza sanitaria, le agenzie marittime attive prevalentemente nel segmento delle crociere, dei traghetti e dei grandi yacht sono ormai sull' orlo del baratro. Lo sottolinea Federagenti, la federazione delle agenzie marittime italiane, evidenziando che quest' anno queste aziende hanno dovuto confrontarsi con una diminuzione superiore al 90% del loro fatturato, con il blocco dei licenziamenti, con il mancato inserimento del loro Codice Ateco nella lista degli aventi diritto ai ristori e con una prospettiva di due o tre anni nei quali si dovrà combattere una vera e propria battaglia per recuperare le posizioni perdute. «Con la sola applicazione della cassa integrazione - precisa Federagenti - la sopravvivenza di molte imprese è a serio rischio e la maggioranza dei dipendenti di queste agenzie marittime rimarrà fuori dal ciclo produttivo con una conseguente perdita di know-how e un' erosione nel patrimonio di relazioni che rappresenta da sempre l' elemento di forza per le imprese del settore. Si è poi innescato un effetto domino con pesante incidenza su quell' attività di marketing territoriale che da sempre le agenzie marittime e quelle di incoming crocieristico o nautico svolgono a favore dell' intero settore turistico italiano». «Di qui la necessità - esorta Federagenti - di un intervento mirato di ristori che renda possibile la sopravvivenza di questo patrimonio di imprese e un sostegno che consenta proprio a queste agenzie di tornare a svolgere quella funzione di volano nella crescita turistica del Paese». «È chiaro - conclude la federazione delle agenzie marittime italiane - il gravissimo danno socio-economico per il Paese che si potrebbe verificare se qualcosa non cambierà al più presto: oltre alla devastazione, forse irreversibile, di un novero di piccole e medie imprese che vantano una lunga tradizione e un solido ruolo nella spina dorsale del settore marittimo-portuale-turistico, un forte incremento della disoccupazione, che è già a livelli drammatici, specie in alcune aree più disagiate del Paese».

**inferMARE**  
Il quotidiano on-line per gli operatori e gli amanti del Mare

21 dicembre 2020

**Federagenti denuncia che le agenzie marittime del settore passeggeri sono sull' orlo del baratro.**

La federazione chiede «un intervento mirato di ristori che renda possibile la sopravvivenza di questo patrimonio di imprese».

Con il calo del -90% del traffico dei passeggeri nei porti italiani avvenuto quest'anno a causa dell'emergenza sanitaria, le agenzie marittime attive prevalentemente nel segmento delle crociere, dei traghetti e dei grandi yacht sono ormai sull' orlo del baratro. Lo sottolinea Federagenti, la federazione delle agenzie marittime italiane, evidenziando che quest'anno queste aziende hanno dovuto confrontarsi con una diminuzione superiore al 90% del loro fatturato, con il blocco dei licenziamenti, con il mancato inserimento del loro Codice Ateco nella lista degli aventi diritto ai ristori e con una prospettiva di due o tre anni nei quali si dovrà combattere una vera e propria battaglia per recuperare le posizioni perdute.

«Con la sola applicazione della cassa integrazione - precisa Federagenti - la sopravvivenza di molte imprese è a serio rischio e la maggioranza dei dipendenti di queste agenzie marittime rimarrà fuori dal ciclo produttivo con una conseguente perdita di know-how e un' erosione nel patrimonio di relazioni che rappresenta da sempre l' elemento di forza per le imprese del settore. Si è poi innescato un effetto domino con pesante incidenza su quell' attività di marketing territoriale che da sempre le agenzie marittime e quelle di incoming crocieristico o nautico svolgono a favore dell' intero settore turistico italiano».

«Di qui la necessità - esorta Federagenti - di un intervento mirato di ristori che renda possibile la sopravvivenza di questo patrimonio di imprese e un sostegno che consenta proprio a queste agenzie di tornare a svolgere quella funzione di volano nella crescita turistica del Paese».

«È chiaro - conclude la federazione delle agenzie marittime italiane - il gravissimo danno socio-economico per il Paese che si potrebbe verificare se qualcosa non cambierà al più presto: oltre alla devastazione, forse irreversibile, di un novero di piccole e medie imprese che vantano una lunga tradizione e un solido ruolo nella spina dorsale del settore marittimo-portuale-turistico, un forte incremento della disoccupazione, che è già a livelli drammatici, specie in alcune aree più disagiate del Paese».

**Leggi la bolletta in formato Acrobat Reader - incrementi ai servizi gratuiti.**

Cassa di integrazione		Data di inizio		Data di termine	
Destinatario	Importo	11/11/20	12/11/20	11/11/20	12/11/20
di Alta disoccupazione	2720 €			2920 €	

**Meno 90% i passeggeri via mare, più gravi del previsto i danni da Covid**

Federagenti chiede un intervento mirato a favore delle agenzie con interessi prevalenti nel mercato delle crociere, dei ferries e della grande nautica Roma, 21 dicembre 2020 - Un vero e proprio collasso nel turismo via mare, con una diminuzione di oltre il 90% nel numero dei passeggeri transitati attraverso i principali porti italiani e con una flessione da 5000 a circa 400 nel numero delle toccate di navi bianche negli scali del Paese. A denunciare gli effetti di questo crack che ha fatto precipitare il traffico passeggeri via mare ai livelli del 1993, allungando ombre tutte da diradare anche sul 2021, è Federagenti: le agenzie marittime con ruolo prevalente in questo settore, così come nel traffico passeggeri su navi traghetti e nel mercato dei grandi yacht, sono ormai sull' orlo del baratro con una perdita di fatturato superiore al 90%, con il blocco dei licenziamenti, con il mancato inserimento del loro Codice Ateco nella lista degli aventi diritto ai ristori e con una prospettiva di due o tre anni nei quali si dovrà combattere una vera e propria battaglia per recuperare le posizioni perdute. Con la sola applicazione della cassa integrazione, la sopravvivenza di molte imprese è a serio rischio e la maggioranza dei dipendenti di queste agenzie marittime rimarrà fuori dal ciclo produttivo con una conseguente perdita di know-how e un' erosione nel patrimonio di relazioni che rappresenta da sempre l' elemento di forza per le imprese del settore. Si è poi innescato un effetto domino con pesante incidenza su quell' attività di marketing territoriale che da sempre le agenzie marittime e quelle di incoming crocieristico o nautico svolgono a favore dell' intero settore turistico italiano. Di qui la necessità - sottolinea Federagenti - di un intervento mirato di ristori che renda possibile la sopravvivenza di questo patrimonio di imprese e un sostegno che consenta proprio a queste agenzie di tornare a svolgere quella funzione di volano nella crescita turistica del Paese. È chiaro il gravissimo danno socio-economico per il Paese che si potrebbe verificare se qualcosa non cambierà al più presto: oltre alla devastazione, forse irreversibile, di un novero di piccole e medie imprese che vantano una lunga tradizione e un solido ruolo nella spina dorsale del settore marittimo-portuale-turistico, un forte incremento della disoccupazione, che è già a livelli drammatici, specie in alcune aree più disagiate del Paese.



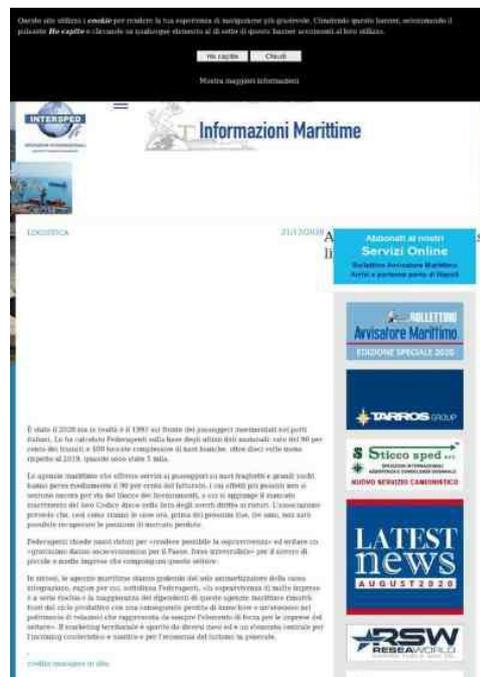
# Informazioni Marittime

## Focus

### Agenzie marittime passeggeri tornate ai livelli del 1993

*Rispetto all' anno scorso, bruciato il 90 per cento di traffico e fatturato, con le toccate pari a meno di un decimo. Il marketing territoriale è sparito. Federagenti: la cassa integrazione non basta*

È stato il 2020 ma in realtà è il 1993 sul fronte dei passeggeri movimentati nei porti italiani. Lo ha calcolato Federagenti sulla base degli ultimi dati nazionali: calo del 90 per cento dei transiti e 400 toccate complessive di navi bianche, oltre dieci volte meno rispetto al 2019, quando sono state 5 mila. Le agenzie marittime che offrono servizi ai passeggeri su navi traghetti e grandi yacht hanno perso mediamente il 90 per cento del fatturato, i cui effetti più pesanti non si sentono ancora per via del blocco dei licenziamenti, a cui si aggiunge il mancato inserimento del loro Codice Ateco nella lista degli aventi diritto ai ristori. L' associazione prevede che, così come stanno le cose ora, prima dei prossimi due, tre anni, non sarà possibile recuperare le posizioni di mercato perdute. Federagenti chiede nuovi ristori per «rendere possibile la sopravvivenza» ed evitare un «gravissimo danno socio-economico per il Paese, forse irreversibile» per il novero di piccole e medie imprese che compongono questo settore. In sintesi, le agenzie marittime stanno godendo del solo ammortizzatore della cassa integrazione, ragion per cui, sottolinea Federagenti, «la sopravvivenza di molte imprese è a serio rischio e la maggioranza dei dipendenti di queste agenzie marittime rimarrà fuori dal ciclo produttivo con una conseguente perdita di know-how e un' erosione nel patrimonio di relazioni che rappresenta da sempre l' elemento di forza per le imprese del settore». Il marketing territoriale è sparito da diversi mesi ed è un elemento centrale per l' incoming crocieristico e nautico e per l' economia del turismo in generale. - credito immagine in alto.



## Traffico 2019 nei terminal container italiani

*Compagnie marittime protagoniste di integrazione verticale della filiera logistica*

Redazione

MILANO Pubblicata oggi l'analisi Terminal container in Italia: un'analisi economico-finanziaria, elaborata (per il quarto anno consecutivo) dal Centro Studi Fedespedi con lo scopo di analizzare le performance economico-finanziarie delle società di gestione dei principali terminal italiani, settore che ha un ruolo sempre più cruciale nel sistema portuale italiano e internazionale, oggetto di grande interesse da parte delle compagnie marittime, protagoniste negli ultimi anni di processi di integrazione verticale della filiera logistica. L'analisi di quest'anno fotografa l'andamento dei terminal italiani nell'ultimo anno di attività pre-Covid. Lo studio è disponibile sul sito di Fedespedi nella sezione Centro Studi. Per quanto riguarda le performance operative (teu movimentati) nel 2019 i dodici terminal analizzati hanno movimentato complessivamente 8,495 milioni di teu il 78,8% del totale italiano (10,770 milioni di teu) su una superficie totale di 5,1 milioni di metri quadrati e avvalendosi di 94 gru da banchina; rispetto al 2018, nel 2019 hanno registrato una crescita complessiva dell'1,4% in termini di teu movimentati. Punte positive sono registrate a Livorno (+11,6%), Ancona (+10,8%) e Trieste (+10%). Scende, invece, Salerno (-20,7%). Genova, il primo porto container a livello nazionale, registra un -0,9% al Sech e +1,4% a Voltri. Il dato di Cagliari (-75,1%) è relativo al periodo di attività gennaio-giugno 2019: la forte contrazione registrata è connessa alla decisione di Hapag Lyod di spostare le operazioni su Livorno. Per quanto riguarda, invece, le performance economico-finanziarie i terminal analizzati sono 9 in quanto il bilancio 2019 di Cagliari riguarda una semestre di attività, mentre quelli di Gioia Tauro e Ravenna non sono ancora disponibili. Questi i dati più significativi: i terminal hanno realizzato nel complesso un fatturato di 590,9 milioni di euro, con un valore aggiunto di 316 milioni di euro e un risultato finale di 74 milioni di euro, pari al 12,5% del fatturato. Il rapporto 2019/2018 a numero omogeneo di imprese evidenzia un aumento dell'1%. I risultati dei singoli porti in termini di fatturato seguono i risultati delle performance operative (teu movimentati): Salerno registra un -9,1%, mentre registrano una crescita consistente Ancona (+23%) e Trieste (+12%). Fanno eccezione i terminal genovesi che registrano risultati di segno opposto in termini di fatturato rispetto ai Teu movimentati: Sech +5,2% e Voltri -2,5%. I dodici terminal presi in esame dallo studio di Fedespedi sono: Ancona (Adriatic Container Terminal), Cagliari (Cagliari International Container Terminal), La Spezia (La Spezia Container Terminal), Salerno (Salerno Container Terminal), Genova (Southern European Container Hub e Voltri Terminal Europa), Gioia Tauro (Medcenter Container Terminal), Livorno (Terminal Darsena Toscana), Napoli (Co.Na.Te.Co), Ravenna (Terminal Container Ravenna), Trieste (Trieste marine Terminal) e Venezia (Venezia Container Terminal).



**Noli marittimi, +200% in sette mesi**

di Redazione Port News

L' impatto della pandemia sulle imprese di spedizioni internazionali è stato consistente. A certificarlo è stato il Centro Studi Fedespedit, in una indagine dalla quale è emerso che il 70% circa delle imprese ha subito una flessione del fatturato nel corso del 2020. In particolare, il 36,4% delle imprese ha registrato una contrazione compresa tra l' 11 e il 30%. Per quanto riguarda le previsioni sul 2021, il sentiment delle aziende di spedizione è orientato a larga maggioranza (62%) verso un cauto ottimismo, con previsioni di sostanziale stabilità (38%) o leggera ripresa delle attività economiche, trainate dalle esportazioni. Solo il 9% prevede un' ulteriore forte decrescita del ciclo. Per quanto riguarda il traffico container a livello mondo, nei primi nove mesi dell' anno si è attestato intorno ai 122 Milioni di TEU, con una flessione del 3,5% sullo stesso periodo del 2019. Il traffico infraregionale tiene di più con volumi sostanzialmente invariati per i trade europei (-0,9%). L' andamento dei noli si muove in senso opposto al traffico container, registrando un aumento del livello dei prezzi di quasi il +200% da aprile a novembre 2020 (tratta Med Sea). Una vera e propria 'bolla dei noli', alimentata soprattutto dalla riduzione dell' offerta realizzata dalle compagnie di navigazione tramite politiche di blank sailing. In sofferenza i principali porti container italiani, che nel periodo gennaio-settembre segnano -11%: punte negative a La Spezia (-21,1%) e Genova (-13,1%); tiene, invece, Trieste (1,1%). In controtendenza il porto di Savona che registra +142,5% grazie all' inizio delle attività operative del nuovo terminal APM di Vado. Migliori performance, invece, per i porti del Mediterraneo (-2,9%) e per i principali porti a livello mondiale (-2,3%).

Focus Interventi Interviste News I Video Osservatorio Europeo » 



The screenshot shows the Port News website interface. At the top, there's a navigation bar with 'Focus Interventi Interviste News I Video Osservatorio Europeo' and social media icons. Below that is the 'PORT NEWS' logo and the tagline 'Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settennitoriale'. A large image of a port with colorful shipping containers is featured. The main headline reads '21 Dicembre 2020 - Focus Studio Fedespedit Noli marittimi, +200% in sette mesi' by the 'Redazione Port News'. A sidebar on the right lists various topics like 'Ambiente', 'Autorità Portuali', 'Container', etc. The main text area contains a detailed article about the impact of the pandemic on international shipping companies, citing a 70% revenue drop for many and a 36.4% contraction for others. It also mentions a 200% increase in freight rates from April to November 2020, particularly for the Mediterranean Sea, and discusses the impact on Italian ports like La Spezia, Genova, Trieste, and Savona.

## Notiziario Assoporti

### Focus

### Focus atti parlamentari

#### GAZZETTA UFFICIALE

#### ITALIA

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 18 settembre 2020, n. 171 Modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 27 dicembre 2017, n. 239, concernente il regolamento recante attuazione della direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 2014 sull'equipaggiamento marittimo che abroga la direttiva 96/98/CE.

Publicato nella [GU Serie Generale n.312 del 17-12-2020](#)

note: Entrata in vigore del provvedimento: 01/01/2021

#### EUROPA

Nulla da segnalare

#### GOVERNO

#### MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE e TRASPORTI

Nulla da segnalare

#### MINISTERO DELL'INTERNO

Nulla da segnalare

#### MINISTERO DELL'AMBIENTE

Clima, Costa: Accordo UE importante e ambizioso, Italia in prima linea

11 dicembre - È stata una notte lunga in Europa per arrivare ad un accordo importante e ambizioso: taglio delle emissioni di almeno il 55% entro il 2030 contro il 40% attuale. Così sul suo profilo facebook il Ministro dell'Ambiente Sergio Costa. L'Italia scrive Costa - ha fortemente sostenuto questa posizione dal primo giorno e sono soddisfatto del raggiungimento di questo risultato. Ora continuiamo il lavoro che stiamo portando avanti in termini di decarbonizzazione, efficientamento energetico e Green Deal, anche nella prospettiva della CoP 26 della quale siamo partner con il Regno Unito, e del G20 a presidenza italiana.

#### MINISTERO DELLA DIFESA

Nulla da segnalare

#### AGENZIE E AUTORITA'

#### AGCM

Nulla da segnalare

#### ART

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna

Parte l'iter per l'escavo dei fondali dello scalo commerciale di Porto Torres

16 dicembre - Con l'indagine ambientale sui fondali dello scalo commerciale di Porto Torres, parte ufficialmente la procedura per la progettazione definitiva e l'esecuzione degli escavi. Questa mattina, la società Coral Reef, incaricata dall'**AdSP** del Mare di Sardegna, ha avviato le operazioni di carotaggio e prelievo dei sedimenti nell'ampio specchio



acquedotto compreso tra la Banchina Alti Fondali, il Molo Dogana Segni e gli accosti di Ponente. Intervento, questo, volto a riportare la profondità minima del fondale a meno 10 metri, rispetto agli attuali 8 di media. Circa 120 mila, i metri cubi stimati per la movimentazione. Dato che verrà successivamente confermato dagli esiti delle analisi di laboratorio sui campioni prelevati nei prossimi giorni, così come previsto nel Piano di caratterizzazione recentemente approvato dall'Arpas. Una volta rilevata la tipologia dei fondali, i dati andranno a completare l'iter di progettazione dell'escavo che, superate le autorizzazioni previste dalla norma, entrerà nella fase definitiva con la pubblicazione della gara d'appalto. Un'opera rilevante, quella che interesserà lo scalo di Porto Torres, per la quale l'AdSP ha messo a bilancio 7 milioni di euro e che si integrerà con l'intervento di realizzazione dell'Antemurale per il quale sono stati stanziati 35 milioni. A conclusione dei lavori, il porto del Nord Ovest sarà ufficialmente pronto per il tanto atteso salto di qualità, con l'apertura dei moli più vicini al centro città alle navi da crociera, e quelli di ponente e levante ad una più agevole manovrabilità da parte dei traghetti, con la definitiva separazione del traffico commerciale da quello cargo che troverà la sua naturale destinazione nel porto industriale. Con l'avvio della campagna di indagine ambientale sui fondali dello scalo commerciale di Porto Torres spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna avviamo ufficialmente l'iter per il dragaggio ed il rilancio del porto. Un primo passo della più ampia rivoluzione che comprende la realizzazione dell'Antemurale, per il quale ci avviciniamo sempre più all'accantieramento, ed una più ampia e generale riorganizzazione degli accosti per un notevole incremento della competitività dello scalo a livello



## Notiziario Assoport

### Focus

---

internazionale.

Dall'**AdSP** il massimo supporto alla creazione dell'agenzia per i lavoratori portuali del transhipment

14 dicembre - L'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna si schiera accanto ai lavoratori del porto Canale di Cagliari per la creazione dell'Agenzia per il lavoro terminalistico del transhipment in Sardegna. È quanto ribadito, con estrema convinzione e determinazione, dal Presidente Massimo Deiana che, nel pomeriggio di venerdì, ha incontrato le rappresentanze sindacali sul delicato argomento che interessa le oltre duecento famiglie sarde dolorosamente coinvolte nella pesante crisi del comparto. Un faccia a faccia lungo e serrato, quello che si è tenuto nella sede del Molo Dogana, nel corso del quale il vertice dell'**AdSP** ha assicurato la totale disponibilità a sostenere le proposte governative e parlamentari finalizzate all'istituzione di un'agenzia per i lavoratori del transhipment, sulla scorta di quella già creata nello scalo di Taranto (Taranto Port Workers Agency). Agenzia, quest'ultima, creata nel 2017 per garantire la riqualificazione professionale, l'erogazione dell'Indennità di Mancato Avviamento e, in caso di ripresa dei traffici, la somministrazione del lavoro per i 500 ex dipendenti TCT. Nel caso specifico dei lavoratori sardi attualmente sottoposti a Nuova Assicurazione Sociale per l'Impiego (Naspi), l'Autorità di Sistema ribadisce il proprio impegno a mettere a disposizione delle iniziative governative e parlamentari tutta la competenza in ambito tecnico, professionale e finanziario per supportare l'iter istitutivo di quella che sarà la prima agenzia per il lavoro terminalistico del settore del transhipment in Sardegna. Il tutto con il fermo obiettivo di chiudere positivamente l'iter per il rilascio della concessione nel compendio del Porto Canale, sul quale sono attualmente in fase di esame le corpose controdeduzioni presentate, lo scorso 9 dicembre, dalla Pifim Company Ltd, in risposta al preavviso di rigetto notificato alla stessa lo scorso 30 novembre. Confermo e ribadisco che il rilancio del Transhipment nel porto canale di Cagliari e la tutela della preziosa professionalità dei lavoratori del comparto sono una priorità assoluta mia personale e dell'Ente che presiedo spiega Massimo Deiana, Presidente dell'**AdSP** del Mare di Sardegna -. Confermo, altresì, la piena e assoluta disponibilità a supportare la costituzione dell'agenzia per il lavoro nel comparto terminalistico del transhipment di Cagliari. Una riassicurazione di volontà, la nostra, con la quale miriamo a sgomberare il campo da qualsiasi dubbio in merito. Ho ribadito alle organizzazioni sindacali presenti all'incontro e, successivamente, ai lavoratori la mia totale disponibilità a supportare l'iter normativo di costituzione dell'agenzia dedicata, mettendo a disposizione la nostra competenza tecnica, finanziaria e professionale. Un processo che ci auguriamo possa correre parallelo alla procedura per il rilascio della concessione demaniale nel Porto Canale, unica soluzione concreta e definitiva per il rilancio del settore del transhipment in Sardegna.

Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Orientale

Nulla da segnalare

Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale

Covid-19, prevenzione del contagio durante il periodo festivo

19 dicembre - Ulteriori disposizioni urgenti per fronteggiare i rischi sanitari connessi alla diffusione del virus COVID-19 (decreto-legge)

[Leggi il comunicato stampa](#)

Palermo diventa polo mediterraneo per la cantieristica navale

15 dicembre - Luce verde a Palermo per il rilancio dell'industria cantieristica. È stato firmato ieri, nella sede di Fincantieri a Roma, da Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia occidentale, e Giuseppe Bono, amministratore delegato di Fincantieri, l'atto di concessione demaniale in favore di Fincantieri che

ha come obiettivo la creazione nello scalo siciliano di uno dei poli navalmeccanici più importanti del Mediterraneo. L'accordo genererà una vera e propria rivoluzione anche nell'assetto infrastrutturale, oltre che operativo, del porto di Palermo, destinando un'area estesa, oggi composta da un bacino d'acqua e piazzali, a un moderno stabilimento da adibire alla costruzione di navi, accanto alle riparazioni e alle grandi trasformazioni navali, settore nel quale Fincantieri ha maturato notevole esperienza negli ultimi anni. L'accordo rappresenta un'eccezione nel quadro dei rapporti fra impresa e istituzioni, imponendo quel cambio di passo che Palermo attendeva da anni. Giungiamo al traguardo di un importantissimo percorso ha commentato il presidente dell'AdSP, Pasqualino Monti dato che l'atto di concessione non solo legherà Fincantieri e l'AdSP fino al 2057, ma consentirà, con la costruzione del bacino da 150 mila tonnellate per la cui realizzazione l'Authority ha già assegnato uno stanziamento di 120 milioni di euro, di centrare un vecchio sogno di Palermo: quello di tornare a essere un centro cantieristico anche per la costruzione di nuove navi. Disponiamo oggi



## Notiziario Assoporti

### Focus

---

di una darsena industriale totalmente liberata da vecchie servitù e completamente affrancata dal degrado in cui versava, stiamo consegnando la cassa di colmata e anche il dragaggio è quasi ultimato. In grande sintesi, abbiamo compiuto tutte le mosse necessarie per industrializzare un'area che potrà finalmente competere a livello internazionale. Ora la sfida contro il tempo, che per me ha riguardato tutto l'assetto del porto, si concentra sul bacino di carenaggio da 150 mila tonnellate: a termini di concessione, Fincantieri si è impegnata a utilizzarlo in funzione dual use, cioè anche per le nuove costruzioni, e ora spetta a noi mettere a disposizione del gruppo cantieristico la nuova infrastruttura nel più breve tempo possibile: a questo fine auspichiamo, dunque, che il Governo ci dia la possibilità di costruirlo in modo rapido e veloce. Con l'intesa di oggi ha proseguito Monti abbiamo collocato un tassello determinante per la realizzazione del più importante asset industriale della Sicilia con una straordinaria ricaduta in termini occupazionali sulla città. La rivoluzione del bacino industriale permetterà la trasformazione di quell'area in ciò per cui è nata, cioè in un cantiere moderno in grado di consentire a Fincantieri di realizzare le tante commesse che sarà chiamata a gestire nei prossimi anni. Fincantieri è uno dei più importanti complessi cantieristici al mondo e il primo per diversificazione e innovazione. È leader nella progettazione e costruzione di navi da crociera e operatore di riferimento in tutti i settori della navalmeccanica ad alta tecnologia, dalle navi militari all'offshore, dalle navi speciali e traghetti a elevata complessità ai mega-yacht, nonché nelle riparazioni e trasformazioni navali, produzione di sistemi e componenti meccanici ed elettrici e nell'offerta di servizi post vendita. L'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale gestisce e coordina i porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle che insieme costituiscono un nodo centrale del corridoio Scandinavo Mediterraneo.

Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale

15 dicembre - [Conferma definitiva dal governo per la nomina di Zeno d'Agostino alla guida del Porto di Trieste: arrivato il Decreto del ministro dei trasporti Paola De Micheli](#)

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

Risk Management nei Ports of Genoa

15 dicembre - Il convegno Risk Management nei Ports of Genoa. Analisi e gestione dei rischi emergenti si terrà lunedì 21 dicembre, alle ore 14:30 e potrà essere seguito sia in live streaming che in diretta televisiva sul Canale 11 (TeleCittà) La pandemia di Covid-19 e gli altri eventi critici che il sistema portuale si è trovato a dover affrontare negli ultimi anni, dal crollo del ponte Morandi, alle violente mareggiate, al crollo del viadotto Madonna del Monte dell'Autostrada A6 Torino Savona a causa di una frana generata dal maltempo, hanno avuto effetti concreti e duraturi non solo sul calo significativo dei traffici merci, ma su tutto il tessuto economico locale e nazionale, coinvolgendo in primo luogo gli operatori e a cascata l'intera cittadinanza. E hanno anche reso drammaticamente evidente l'importanza di una gestione completa ed integrata dei rischi, mediante attività sistematiche quali identificazione, misurazione, valutazione e trattamento del rischio da parte degli Enti, delle aziende e di tutte le realtà produttive. Questo il tema centrale del convegno che partendo dalle azioni intraprese dai Ports of Genoa in ambito portuale, prevede momenti di approfondimento sul Global Risk Report 2020, sui fattori di rischio riconducibili a problematiche ambientali, sociali e di governance (ESG), e sulla cyber security.

[Scarica il programma >](#)

[Segui la diretta in streaming >](#)

## Dune di Pra': spazio per la cittadinanza

14 dicembre - Il progetto Dune, che coinvolge il bacino portuale di Prà, ha l'obiettivo di creare una zona filtro tra le aree operative del porto e il contesto urbano sia per ridurre l'impatto acustico dei lavori portuali che per offrire alla cittadinanza un nuovo spazio da vivere all'aria aperta, sul mare. I lavori per completare le Dune proseguono a ritmo sostenuto, nonostante la situazione ancora gravata dal perdurare dell'emergenza sanitaria, e stanno per essere completati. Si parla più approfonditamente di questo progetto per un porto più sostenibile e integrato nella vita cittadina con Giuseppe Canepa, Dirigente Ambiente, Impianti e Manutenzione, nel servizio di Porto e Trasporto realizzato con la collaborazione di **AdSP**.

[Guarda la video intervista >](#)

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale

Nulla da segnalare



## Notiziario Assoporti

### Focus

---

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

Nulla da segnalare

Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale

Avvicendamento a Molo Vespucci, Pino Musolino è il nuovo Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale

18 dicembre Avvicendamento al vertice di Molo Vespucci. Nel pomeriggio di ieri il Presidente uscente dell'ente Francesco Maria di Majo ha accolto il suo successore, Pino Musolino. Il simbolico passaggio delle consegne è avvenuto al termine di una lunga chiacchierata. Lascio questo ente in cui ho trascorso quattro anni molto impegnativi ma fantastici ha commentato di Majo - con le tante professionalità presenti in **AdSP**, abbiamo lavorato sodo e tracciato un percorso che, sono certo, il mio successore Pino Musolino, del quale nutro una sincera stima, porterà a termine contribuendo in maniera significativa a raggiungere i tanto auspicati traguardi che Civitavecchia e l'intero network laziale con i porti di Fiumicino e Gaeta meritano di ottenere. Adesso la priorità contingente è quella di superare la difficoltà amministrativa data dal voto negativo del Comitato di Gestione al bilancio e pianificare sul breve e medio periodo come compensare gli effetti negativi e drammatici della crisi causata dalla pandemia. E' una sfida che parte in salita ma sono estremamente orgoglioso e grato di questa opportunità e di potermi mettere con umiltà al servizio dei porti di Roma e del Lazio, ha dichiarato il Presidente dell'**AdSP**, Pino Musolino. Il neo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale Pino Musolino, classe 1978 e veneziano doc, laureato in Giurisprudenza, proviene dall'esperienza nei porti veneti in cui dal marzo 2017 ha ricoperto il ruolo di Presidente prima e di Commissario negli ultimi mesi, vanta una notevole esperienza nel settore marittimo portuale a livello nazionale, europeo e internazionale.

Porto di Civitavecchia, al via la nuova edizione online del corso "Formati al porto"

17 dicembre - Dopo aver concluso con successo ad inizio novembre la prima edizione del Formati al Porto online, l'Escola Europea in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, torna con una nuova edizione questa volta dedicata agli studenti del percorso formativo di cui sono membri fondatori insieme alla Fondazione G. Caboto. Nella giornata di ieri, 25 ragazzi frequentanti il corso in Gestione della Logistica Integrata e dei Processi di Spedizione, dell'ITS G. Caboto con sede proprio a Civitavecchia, hanno partecipato entusiasti alla prima parte del corso. Le lezioni teoriche si sono concentrate sulle presentazioni dei principali attori della comunità logistico portuale di Civitavecchia. Gli studenti hanno avuto modo di conoscere direttamente queste figure grazie agli interventi di esperti dell'**AdSP** del Mar Tirreno Centro Settentrionale, dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, della Capitaneria di Porto, del Consorzio Autotrasportatori e della Compagnia Portuale di Civitavecchia. L'obiettivo del corso è quello di incoraggiare la formazione, avvicinare l'ambiente professionale ai giovani che stanno per iniziare le loro prime esperienze lavorative e sensibilizzarli verso le tematiche del trasporto intermodale sostenibile. Inoltre, è ora possibile visitare la nuova pagina web completamente dedicata al progetto formativo:

<https://www.formati.escolaeuropea.eu/>

Porto di Civitavecchia, da venerdì operative le banchine 33 e 34 della Darsena Traghetti

16 dicembre - Da venerdì 18 dicembre, come da programma accosti stabilito di concerto con l'Autorità Marittima, le banchine n.33 e n.34 della nuova Darsena Traghetti del Porto di Civitavecchia saranno operative e attribuibili anche all'accosto di unità adibite alle crociere in sosta inoperosa. Quanto sopra è stato reso possibile grazie all'intervento, realizzato in meno di un mese, di allestimento della viabilità provvisoria e degli impianti di illuminazione e

videosorveglianza concordati con l'Autorità Marittima e i vigili del fuoco. Finalmente sono stati resi operativi i due più importanti accosti della Darsena Traghetti del nostro porto a dimostrazione, ancora una volta, dell'ottima collaborazione in particolare tra l'Autorità di Sistema Portuale e l'Autorità Marittima, ha commentato il presidente dell'AdSP, Francesco Maria di Majo a chiusura del suo mandato.

Mancata approvazione del Bilancio 2021 dell'ASP del Mar Tirreno Centro

Settentrionale. Non accolta la proposta di parziale svincolo delle somme accantonate per i contenziosi per compensare lo squilibrio derivante dall'emergenza sanitaria

16 dicembre Il Bilancio di Previsione per il 2021 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale non ha ottenuto il consensus dell'Organismo di Partenariato e l'approvazione del Comitato di Gestione. Determinante, al riguardo, sono state le argomentazioni del Collegio dei Revisori dei Conti che, pur convenendo con le valutazioni



## Notiziario Assoporti

### Focus

---

dell'AdSP volte a ritenere che lo squilibrio rilevato sia essenzialmente da ricondurre alle ricadute finanziarie connesse all'emergenza sanitaria da Covid-19 e ai tempi occorrenti per l'adozione dei provvedimenti di ristoro da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (art.199 del decreto rilancio), ha comunque confermato il diniego (stante la mole e la potenziale onerosità dei contenziosi in essere) allo svincolo delle somme accantonate per contenziosi, grazie alle quali si sarebbe potuto raggiungere l'equilibrio di bilancio. Di conseguenza il Collegio ha ritenuto che non ricorressero i presupposti per proporre al Comitato di Gestione l'approvazione del Bilancio previsionale 2021 anche se il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, prendendo atto degli sforzi dell'ente in ordine alle misure adottate per contenere le spese e aumentare le entrate, aveva invitato lo stesso Collegio a valutare la possibilità di riesaminare la richiesta di svincolo parziale del fondo contenziosi. Ringrazio tutti coloro che, nelle ultime settimane, hanno lavorato assiduamente alla redazione del bilancio di previsione, in particolare il dottor Lucio Pavone e la dottoressa Angela Andriani, cercando in tutti i modi di raggiungere l'auspicato equilibrio di bilancio, intervenendo anche sul parziale svincolo delle risorse vincolate nel fondo contenziosi e presentando, in occasione del Comitato di Gestione, il Piano di riassorbimento del disavanzo. Ringrazio altresì Massimo Soriani per la disponibilità e l'impegno profuso in questi mesi nella veste di Segretario Generale facente funzioni, dichiara il Presidente dell'AdSP, Francesco Maria di Majo nell'ultimo giorno del suo mandato. Eravamo consapevoli del fatto che questo bilancio presentasse delle criticità legate alla situazione emergenziale che ha colpito più di tutti il porto di Civitavecchia soprattutto per la totale chiusura del traffico crocieristico e, in parte, di quello passeggeri. Proprio però la situazione emergenziale, unita allo sforzo che il MIT ha fatto per creare un fondo a compensazione di quelle AdSP come Civitavecchia che hanno subito le maggiori riduzioni delle entrate, ci ha indotto comunque a proporre alcune azioni importanti sul bilancio, segnatamente un parziale svincolo del fondo contenziosi (annunciata già nel corso del mese di novembre e illustrata e condivisa nella riunione dell'organismo di partenariato del 18 novembre u.s.); svincolo che fino ad oggi, in ragione di un approccio prudentiale, questa amministrazione non aveva mai compiuto. Anzi, nel corso degli ultimi quattro anni, l'ente ha progressivamente accantonato quasi tutto l'avanzo di amministrazione (che ha raggiunto la somma di circa 52 milioni di euro) proprio per il fondo contenziosi (circa 46 milioni di Euro). Al riguardo, peraltro, l'esito della recente sentenza del Tribunale di Roma sull'azione promossa dalla società Fincosit, che ha praticamente azzerato la pretesa risarcitoria di quest'ultima società, fa ben sperare e apre a scenari più ottimistici per il futuro. E' evidente comunque che di fronte all'alea dei contenziosi che pesa ancora sul bilancio dell'ente per una somma ingente pari a circa 300 milioni di Euro (sebbene si sia ridotto l'ammontare complessivo a seguito della citata recente sentenza del Tribunale), uno svincolo, seppur minimo, del fondo contenziosi richiedeva una generale condivisione da parte dell'Organismo e dei membri del Comitato in relazione alla straordinarietà e drammaticità, sotto tutti i profili, del momento storico che stiamo vivendo. Auspico pertanto - conclude di Majo - che le risorse del fondo di cui all'art.199 del decreto rilancio possano essere al più presto assegnate a questa AdSP che più di tutte ha subito pregiudizi dal crollo del settore crocieristico e in parte dei passeggeri, in modo da consentire di raggiungere l'auspicato equilibrio di bilancio". A chiusura delle sessioni dell'Organismo di Partenariato e del Comitato di Gestione dell'ente il Presidente di Majo, dopo aver salutato tutti i membri dell'organismo e del collegio e ringraziato per la proficua collaborazione degli ultimi anni, ha acquisito l'unanime via libera dei due organi all'intitolazione della sala Conferenze dell'AdSP all'ex Presidente dell'ex Autorità Portuale Francesco Nerli, scomparso due settimane fa.

Pubblicato l'avviso per il rilascio al Comune di Gaeta della concessione demaniale marittima per la regolarizzazione della sosta a pagamento lungo il waterfront della città

16 dicembre - Un'importante iniziativa è stata esperita negli ultimi giorni dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar

Tirreno Centro Settentrionale. Il Presidente dell'AdSP Francesco Maria di Majo, prima della conclusione del mandato quadriennale, ha firmato l'avviso pubblico col quale ha anticipato il prossimo rilascio di una concessione demaniale marittima a favore del Comune di Gaeta per l'occupazione di un'area adibita alla viabilità e ai parcheggi a pagamento. L'AdSP in questo modo sta contribuendo a regolarizzare ulteriormente la gestione di un servizio importante per l'economia turistica di Gaeta e viene superata definitivamente una annosa



## Notiziario Assoporti

### Focus

---

questione (già peraltro risolta in termini economici nel 2018) legata ad una occupazione di fatto, risalente addirittura al 2003, da parte del Comune. Questa iniziativa costituisce un concreto esempio dell'interazione tra porto e città e quindi tra **AdSP** e amministrazione comunale e si inquadra in una logica di proficua e sinergica collaborazione istituzionale, ha commentato di Majo all'ultimo giorno del suo mandato quale Presidente dell'**AdSP**.

Numeri record nel mese di novembre 2020 per le merci movimentate presso il porto commerciale di Gaeta

16 dicembre - Sono numeri senza precedenti quelli maturati dal porto commerciale di Gaeta nel corso del mese di novembre che esprimono una controtendenza rispetto al contesto generale di crisi in questo momento così drammatico per il Paese. Sono stati resi noti nell'ultimo giorno del mandato dell'avvocato Francesco Maria di Majo, Presidente dei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, il cui testimone passa ora nelle mani del dottor Pino Musolino. Nel corso del solo mese di novembre, infatti, presso il porto commerciale di Gaeta sono state movimentate 183.977 tonnellate di merci, di cui 175.027 in arrivo e 8.950 in partenza. Sono numeri significativi che hanno certificato un aumento di quasi il 400% rispetto allo stesso mese del 2019 quando a Gaeta le merci trattate erano state soltanto 36.568, per di più solo in partenza. Nello specifico una conferma arriva anche dai riscontri statistici riguardanti la movimentazione delle merci solide che nel solo mese di novembre 2020 sono state pari a 96.416 tonnellate, un dato triplicato (36.568) rispetto a quello dello stesso periodo del 2019. Stesso trend per le merci liquide che tornano a condizionare positivamente l'attività portuale di novembre: complessivamente quelle movimentate sono state 87.561 tonnellate. Il traffico complessivo del 2020 nel porto di Gaeta, fino al 30 novembre, risulta pari a 1.407.000 tonnellate, di cui 420.000 tonnellate di merci solide in crescita del 4,5 % rispetto all'analogo periodo del 2019. Le merci liquide ammontano complessivamente a 990.000 tonnellate. Questi dati - ha commentato il Presidente uscente di Majo evidenziano l'ottimo lavoro che sinergicamente è stato compiuto nel corso degli ultimi quattro anni per il rilancio del porto commerciale di Gaeta che confermano una ripresa dell'intera attività portuale presso lo scalo cittadino, nonostante il contesto sfavorevole determinato dall'emergenza sanitaria in corso. L'inaugurazione dei nuovi piazzali dedicati all'eroina di Gaeta la regina Maria Sofia ha aggiunto - consentirà agli operatori portuali di avere maggiori opportunità di crescita e di sviluppo, così da rendere ancora più competitivo il porto commerciale di Gaeta sullo scenario nazionale e internazionale.

Nuovo mercato del pesce di Gaeta: pubblicato il decreto per la concessione di 10 stalli

15 dicembre - Pubblicati sull'Albo Pretorio on line dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale gli atti per una nuova procedura ad evidenza pubblica per l'assegnazione dei restanti 10 stalli per la vendita al dettaglio del pesce. La documentazione è disponibile all'indirizzo: [http://www.albo-pretorio.it/albo/archivio4\\_atto\\_0\\_384871\\_0\\_3.html](http://www.albo-pretorio.it/albo/archivio4_atto_0_384871_0_3.html)

Autotrasporto, **AdSP** del Mar Tirreno Centro Settentrionale e Assotir insieme per la legalità e contro lo sfruttamento del lavoro

14 dicembre - Applicazione più efficace della normativa contro le pratiche illegali nell'autotrasporto. E' stato questo l'oggetto dell'incontro, svoltosi questa mattina, tra il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo e il Segretario Nazionale di Assotir, Claudio Donati accompagnato dal rappresentante in Italia per i porti, Patrizio Loffarelli. L'**AdSP** ha, infatti, accolto favorevolmente la richiesta del Consorzio Autotrasportatori di Civitavecchia di costituire un Tavolo Permanente per la trasparenza e la legalità nell'autotrasporto delle merci. L'**AdSP** - spiega di Majo - ha accolto con convinzione la proposta del Consorzio volta ad assicurare un costante monitoraggio della legalità e della trasparenza del trasporto su gomma, impegnato nell'esecuzione di tutte le attività operative del nostro porto. A tal fine sarà costituito un Gruppo di Lavoro, a carattere

permanente, del quale faranno parte tutte le amministrazioni presenti in porto, Agenzia delle Dogane, Capitaneria di Porto, Guardia di Finanza, Polizia di Frontiera, organizzazioni sindacali e Asl territoriale, al fine di redigere le linee guida che ritraggano una sequenza di buone pratiche alle quali i rappresentanti del mercato dell'autotrasporto dovranno attenersi nell'esercizio delle proprie attività in porto, a partire dall'analisi dei costi minimi da sostenere per assicurare la sicurezza e l'igiene del particolare luogo di lavoro frequentato. Lo stesso Gruppo di Lavoro, si costituirà in una sorta di centro di ascolto disponibile a recepire ogni istanza, ovvero ogni eventuale criticità osservata, sia dalle imprese che dagli stessi lavoratori,



## Notiziario Assoporti

### Focus

---

adottando le pertinenti azioni di natura correttiva. L'obiettivo, come previsto dalle recenti norme approvate in seno all'Unione europea, è quello di porre fine alle distorsioni della concorrenza da parte degli autotrasportatori che utilizzano società fittizie. Per combattere queste ultime, le imprese di trasporto dovrebbero avere la parte sostanziale delle proprie attività nello Stato membro in cui sono registrate. Accogliamo con favore la chiara volontà dell'Autorità di Sistema Portuale di creare un tavolo di lavoro del mercato dell'autotrasporto sulla legalità e la trasparenza a dimostrazione di aver recepito le nostre richieste aprendo ad un'importante collaborazione - dichiara Patrizio Loffarelli, rappresentante Assotir Civitavecchia - affinché ci possa essere più legalità e correttezza di pratiche nel mercato dell'autotrasporto è indispensabile che ogni elemento del settore portuale sia parte attiva della lotta per la legalità e la trasparenza. Accogliamo con favore che il network portuale di Civitavecchia, il quale rappresenta un'arteria fondamentale dell'economia del territorio, mostri la chiara volontà di redigere delle buone pratiche cui il settore del trasporto su gomma dovrà attenersi. Tutto questo è un importante passo verso la legalità di un settore sempre più soggetto a sintomi di illegalità e sfruttamento sociale, costringendolo ad infrangere la legge pur di soddisfare il desiderio di una committenza che trasporta la merce con i camion degli altri. Assotir commenta il segretario nazionale, Claudio Donati - è convinta di percorrere una strada giusta, basata sul rispetto delle regole e del lavoro. Come rappresentanza della categoria, siamo aperti su tutti i fronti richiesti dal nuovo mercato: innovazione, digitalizzazione, formazione e competenza degli autotrasportatori. In nome di queste direttrici, tuttavia, non dobbiamo permettere in alcun modo la diffusione a macchia d'olio del compromesso pur di lavorare. Da sempre ci siamo battuti per il rispetto delle regole e per la giustizia lavorativa e sociale, del fare impresa nel rispetto delle regole e delle persone. Per questo motivo siamo soddisfatti di questo importante passo da parte dell'AdSP, la prima in Italia, per la creazione di questo gruppo permanente partendo proprio dalla legalità, divenendo così anche punto di riferimento per interventi correttivi e di miglioramento del settore nel network portuale. Il tempo ha ripagato i molti sforzi della nostra categoria, ma è giunto il momento di concretizzare, trasformando le aspettative in realtà.

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

Bacini di Carenaggio ad Azimut, c'è l'ok del Comitato

16 dicembre - L'ultima seduta dell'anno del Comitato di Gestione porta in dote all'Autorità di Sistema Portuale due importanti novità per il porto di Livorno: il via libera alle concessioni per la gestione dei Bacini di Carenaggio e per la realizzazione del nuovo Approdo Turistico nel Porto Mediceo. Con le delibere di oggi, infatti, il Comitato ha espresso, all'unanimità, parere favorevole al rilascio della concessione a favore di Azimut Benetti, che potrà operare, per dieci anni, su un compendio di oltre 92 mila metri quadrati per svolgere attività di costruzione, allestimento e riparazione di navi da diporto e riparazione di navi passeggeri o mercantili. Si conclude così un lungo e travagliato percorso burocratico che ha avuto inizio nel lontano 2015 con la pubblicazione della gara e che si è interrotto poco dopo a causa dell'incidente incorso alla nave Urania, che aveva provocato la morte di una persona e seri danni ad uno dei bacini messi a gara. Ci sono voluti tre anni per demolire la nave e far sgombrare il bacino galleggiante danneggiato. La gara si è conclusa a novembre del 2020 con l'aggiudicazione della gara ad Azimut Benetti. Il cdg ha inoltre dato il via libera al rilascio della concessione in favore della STU Società Porta a Mare S.p.a per attuare gli interventi di trasformazione in approdi turistici del Porto Mediceo e della Darsena Nuova. Anche in questo caso, l'iter parte da marzo 2016, con il via libera formale da parte del Comitato Portuale alla individuazione nella Società di Trasformazione Urbana quale soggetto cui rilasciare la concessione demaniale di 116 mila metri quadri per portare avanti il progetto di trasformazione del Porto Mediceo (e della Darsena Nuova), presentato per la prima volta nel 1997, a seguito dell'approvazione in Regione del Piano Strutturale del Comune di Livorno, e ratificato dieci anni dopo

con la sottoscrizione di un accordo di programma presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, con la quale l'Autorità Portuale si assunse il compito di sviluppare la pianificazione urbanistica necessaria per garantire il dettaglio delle previsioni del Piano Strutturale, avviando la redazione di una variante del Piano regolatore Portuale e facendola approvare a dicembre del 2010. Il progetto prevede la completa riqualificazione dell'area ex cantieri Orlando a Livorno mediante la realizzazione di aree con destinazione commerciale, abitativa, terziaria e turistico-ricettiva, nonché la creazione



## Notiziario Assoporti

### Focus

---

di un porto turistico per circa 600 posti barca.

#### Il Piano Organico del Porto

Quelle sui bacini di carenaggio e sulla concessione a STU Porta a Mare non sono le sole importate decisioni prese stamani dall'Organo di indirizzo dell'**AdSP**, che ha infatti dato l'ok all'adozione del Piano Organico Porti, il documento strategico, di validità triennale e aggiornato annualmente, di ricognizione e analisi dei fabbisogni lavorativi in porto. Sulla base delle imprese intervistate nel solo porto di Livorno emerge un organico dichiarato alla data del 31 agosto 2020 pari a 1644 addetti totali, di cui 745 impiegati in società terminaliste, 332 in imprese autorizzate allo svolgimento sia delle operazioni che dei servizi portuali, 298 in imprese autorizzate allo svolgimento dei soli servizi portuali, 75 in imprese autorizzate allo svolgimento delle sole operazioni portuali, 68 impiegati presso l'agenzia di lavoro portuale. Dei 1644 addetti, 1390 hanno mansioni operative (84,5%), mentre 254 risultano essere addetti dei reparti amministrativi (15,5%). L'organico complessivo dichiarato dalle imprese operanti in Piombino, rilevato alla data del 31 agosto 2020, risulta invece essere pari a 279 addetti totali, di cui, n. 248 impiegati in società terminaliste, n. 28 in imprese autorizzate allo svolgimento sia delle operazioni che dei servizi portuali. Dei 278 addetti 265 hanno mansioni operative, mentre solo 14 risultano essere impiegati in reparti amministrativi. Nello scalo labronico il confronto nel triennio 2018-2020 tra l'andamento registrato dagli addetti operativi e i traffici portuali (al netto delle rinfuse liquide) mostra come il decremento dell'organico portuale, determinato quest'anno dagli effetti negativi della pandemia, sia stato nettamente inferiore rispetto alla contrazione registrata per i volumi di traffico: 3,4% contro il -13,45% per le tonnellate. Nel porto di Piombino il confronto tra l'andamento registrato dagli addetti operativi del porto con i traffici portuali (al netto delle rinfuse liquide) nel periodo gennaio-agosto del 2020-2019 evidenzia un calo dell'organico portuale del 10,8%, mentre per i traffici portuali la contrazione è stata più che doppia, pari al -31,2%.

#### Regolamento unico art 16, 17 e 18

Durante la riunione il Comitato è stato altresì consultato sul nuovo Regolamento per l'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali, per l'amministrazione delle aree demaniali e patrimoniali, nonché per la fornitura di lavoro temporaneo nei porti dell'Autorità di Sistema Portuale. La ratio sottesa alla emanazione del Regolamento è quella di conferire carattere sistematico alle previgenti e frammentate discipline in ordine alle attività autorizzatorie e concessorie dell'Ente, prima divise in ben cinque regolamenti applicativi tra il porto di Livorno e quello di Piombino.

#### Accosti pubblici

Infine, è stato espresso parere favorevole all'adozione delle nuove modalità applicative di addebito del canone giornaliero di utilizzo degli accosti pubblici 15 C e 15D della Calata Lucca del porto di Livorno, rimodulato in funzione dell'effettivo uso delle banchine.

#### Presentato il Piano Promozione 2021

16 dicembre - Iniziative internazionali (prevalentemente on line); attività di promozione e di integrazione tra i porti e le città portuali e un maggiore coinvolgimento degli stakeholder. Sono questi gli elementi essenziali del Piano Promozione e Relazioni Esterne per il 2021, illustrato quest'oggi dall'Autorità di Sistema in un webinar cui sono stati invitati a partecipare operatori di settore e rappresentanti istituzionali, tra cui **Assoporti** e Invitalia ed ICE. Il Piano prende le mosse dalla situazione di crisi emergenziale che sta vivendo il settore a causa della diffusione della Pandemia. L'emergenza sanitaria emersa nel 2020 ha travolto la portualità, inducendo la necessità un ripensamento anche delle attività promozionali incardinate sulle Autorità di Sistema Portuale italiane. All'interno di un generale macro-obiettivo di promozione del ruolo e dell'immagine del Sistema Portuale, il rilancio del rapporto porto/città rappresenta uno degli obiettivi prioritari dell'Ente. La prosecuzione del progetto didattico Porto Aperto, giunto

nell'anno scolastico 2020-2021 alla quattordicesima edizione; La progettazione e realizzazione di un nuovo Port Center a Piombino e della rete dei Port Center dell'Alto Tirreno; la manutenzione ordinaria delle imbarcazioni storiche di proprietà di AdSP e degli spazi in cui sono esposte; la valorizzazione del patrimonio storico-architettonico dei porti del Sistema in sinergia con le amministrazioni comunali e con i Tavoli per l'Accoglienza Turistica sono soltanto alcune delle attività programmate dall'AdSP. Il Piano di Promozione avrà inoltre come punto focale l'implementazione delle relazioni con le associazioni istituzionali internazionali. L'AdSP MTS punterà a rafforzare la propria presenza presso i primari soggetti istituzionali esteri come ESPO (European Sea Ports Organization); AIVP (Association International Villes et Ports); MedCruise (The Association of Mediterranean Cruise



## Notiziario Assoporti

### Focus

---

Ports) e IAPH (International Association Ports and Harbours). Con riferimento alla promozione pura le fiere (nazionali ed internazionali) rappresenteranno anche per il 2021 un'occasione utile per promuovere la conoscenza dei porti, essendo importanti momenti di incontro e confronto fra il mercato della domanda e dell'offerta. Tale attività fieristica che verosimilmente anche per il 2021 vedrà una commistione di eventi online e in presenza, con una prevalenza dei primi sarà focalizzata sulla promozione delle filiere prioritarie identificate nel Piano Operativo Triennale e incentrate sullo sviluppo di traffici ritenuti prevalenti per il Sistema (Break Bulk, Auto Nuove, Agroalimentare, Ro-Ro, Contenitori, Oil&Gas-Chemicals) e delle opportunità legate all'economia blue e circular. Da alcuni anni ormai, la programmazione dell'attività fieristica si inserisce appieno nel programma promozionale proposto da **Assoporti**, che ha siglato un accordo proprio con ICE e UIR per presentare il Sistema Italia nel panorama logistico internazionale, oltre che intese con Invitalia e ENIT.

S c a r i c a i l [https://www.portaltotirreno.it/wp-content/uploads/2020/12/Piano\\_Promozione\\_e\\_Relazioni\\_Esterne\\_2021.pdf](https://www.portaltotirreno.it/wp-content/uploads/2020/12/Piano_Promozione_e_Relazioni_Esterne_2021.pdf)Piano\_Promozione\_e\_Relazioni\_Estern  
e\_2021

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale

Droni marini impiegati nel Porto di Ravenna: iniziati i test

18 dicembre - Questa mattina sono iniziati i test dell'utilizzo di droni marini nel porto di Ravenna, in particolare nell'area della Darsena di città del Canale Candiano. Si tratta di una tecnologia innovativa per le rilevazioni batimetriche e l'analisi strutturale delle banchine. I dati rilevati grazie all'uso di tali droni, ed incrociati con quelli contestualmente trasmessi da droni aerei, potranno infatti consentire in futuro l'aggiornamento tempestivo dei rilievi batimetrici in particolare anche per quelle zone del Canale dove è particolarmente difficile arrivare con una imbarcazione tradizionale. Consentendo all'Autorità Portuale di programmare con più efficienza gli interventi di ripristino della profondità dei fondali. Questa sperimentazione, eseguita in collaborazione con la società SUBSEA FENIX, si sta realizzando grazie al Progetto Europeo INTESA (Improving Maritime Transport Efficiency and Safety In Adriatic) del programma transfrontaliero Italia-Croazia, al quale l'Autorità di Sistema Portuale partecipa. Anche attraverso la propria partecipazione ai Progetti Europei INTESA E PASSPORT l'Autorità di Sistema Portuale continua a lavorare con l'intento di individuare tecnologie che rendano sempre più efficienti e sicuri la raccolta e lo scambio di dati, utili ad innalzare ulteriormente i livelli di sicurezza della navigazione e a migliorare l'efficienza del trasporto marittimo.

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

Entra in funzione Vega, un applicativo avveniristico sviluppato dall'**AdSP** MAM. Obiettivo, migliorare la sostenibilità energetica del trasporto marittimo e multimodale nei cinque porti del sistema.

18 dicembre - L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale rafforza la propria azione di tutela dell'ambiente nei propri porti: entra in funzione il sistema VEGA. Si tratta di un applicativo pionieristico e avveniristico in grado di facilitare, nei porti di Bari, Brindisi, Barletta, Monopoli e Manfredonia, il processo di potenziamento delle infrastrutture e l'efficientamento delle risorse energetiche, attraverso l'innovazione tecnologica e la salvaguardia ambientale. Il sistema, progettato e sviluppato per essere completamente configurabile rispetto alle esigenze di monitoraggio (che possono differire in ciascun porto di applicazione), fornisce delle avanzate dashboard di

consultazione, attraverso le quali possono essere interpolati dati eterogenei, come per esempio il fattore di impatto dei lavori infrastrutturali sui principali benchmark di monitoraggio ambientale. VEGA, infatti, oltre ad acquisire i dati provenienti dai principali dispositivi di monitoraggio ambientale, quali fonometri, centraline di controllo qualità aria, stazioni meteorologiche, sonde multi-parametriche, correntometri, ondametri e mareografi, è in grado di gestire e acquisire dati e informazioni secondo paradigmi innovativi come l'IoT (Internet of Things), consentendo, attraverso l'utilizzo delle funzionalità integrate DSS (Decision Support System), la programmazione efficace della movimentazione delle merci, la prevenzione dei rischi derivanti dalla congestione del traffico, la riduzione complessiva dell'impatto ambientale rinveniente dalle attività. Tutto questo è reso possibile anche grazie allo scambio dati in real time con il sistema PCS GAIA, operante ormai da anni in tutti i porti del network per le operazioni portuali, il transito e il controllo di passeggeri e merci. Attraverso una potente funzionalità Rule Chain, inoltre, è possibile costruire autonomamente una serie di catene di eventi e azioni collegate all'acquisizione dei dati di campo. Ad esempio, laddove dovessero giungere segnali di superamento di alcune soglie di allarme, il



## Notiziario Assoporti

### Focus

---

sistema stesso sarebbe in grado di inviare autonomamente notifiche push ai soggetti responsabili dei controlli. Con la stessa logica applicativa, inoltre, l'infrastruttura tecnologica è in grado di inviare comandi ai dispositivi IoT integrati. Abbiamo studiato un sistema in grado di sfruttare le più recenti tecnologie per implementare e ottimizzare i traffici, limitando fortemente l'impatto ambientale e salvaguardando le risorse energetiche commenta il presidente di AdSP MAM Ugo Patroni Griffi. Muoviamo, quindi, un altro significativo passo in avanti nel percorso virtuoso che abbiamo intrapreso, volto a riutilizzare l'architettura tecnologica dell'Ente, ottimizzando e facendo dialogare tra loro tutti i sistemi di cui disponiamo. VEGA, infatti, è stato integrato con l'applicativo del Port Community System GAIA che oggi governa tutte le informazioni che riguardano il trasporto di persone e merci, attraverso l'interoperabilità tra i sistemi gestiti anche dagli altri Enti e condivisi da tutti i soggetti appartenenti alle comunità dei porti del sistema. Attraverso le funzionalità di VEGA e i prossimi interventi che renderanno intelligenti le infrastrutture fisiche portuali conclude Patroni Griffi- i nostri porti saranno tra i primi in Italia in grado di gestire ed erogare esclusivamente i servizi che risultano essere necessari. Il sistema VEGA è stato sviluppato nell'ambito delle attività previste dal progetto comunitario Interreg Italia-Croazia 2014-2020 SUSPORT SUSTainable PORTs, con l'obiettivo di migliorare la sostenibilità energetica del trasporto marittimo e multimodale nell'ambito portuale, attraverso lo sviluppo di piani d'azione congiunti tesi a coordinare tutti i principali attori interessati nel comparto del trasporto marittimo. Nell'ambito del progetto comunitario Interreg Italia-Croazia 2014-2020 SUSPORT, nei prossimi mesi sarà avviata la fase 2 del progetto, finalizzata all'acquisizione di nuovi dispositivi di monitoraggio ambientale per coprire il fabbisogno di tutti i porti dell'Ente.

Progetto Themis, grande partecipazione degli operatori pugliesi-delineato identikit turista crocierista di lusso: permanenza sul territorio per alcune ore, ricerca di esperienze uniche e raffinate

18 dicembre - Grande partecipazione ai due workshop digitali, uno per gli operatori di Bari e l'altro per gli operatori della zona di Manfredonia, organizzati nell'ambito del progetto Interreg Greece Italy 2014/2020, denominato THEMIS, e destinati a operatori, aziende e imprese che intendono entrare a far parte, appunto, del network territoriale. THEMIS è il marchio ombrello sotto il quale sono stati creati pacchetti turistici tematizzati e si stanno promuovendo nuove rotte crocieristiche verso i porti minori di Puglia e Grecia. Sono in corso i primi lavori per la realizzazione di piccoli terminal e già dallo scorso mese sono stati avviati corsi di formazione gratuiti per il personale operante nei porti dell'AdSP MAM, al fine di migliorare il livello dei servizi offerti (corsi di inglese e sulla security), oltre ad attività di incoming e outgoing della CCIAA di Bari atte a coinvolgere nuove compagnie di crociera di lusso italiane e greche nei pacchetti turistici delineati. Il progetto è co-finanziato dall'Unione Europea, Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (F.E.S.R.) e da fondi nazionali della Grecia e dell'Italia. Simona De Santis e Marialeila Traversa, per AdSP MAM, Lead Partner del Progetto, hanno introdotto l'incontro presentando il progetto e le attività portate avanti in questi mesi dall'Autorità di Sistema portuale e dai diversi partner pugliesi e greci, nonostante le difficoltà del momento legate al Covid-19 per il settore turistico. Alessandra Viscito per Ediguide srl, l'azienda che si sta occupando della comunicazione del progetto in nome e per conto dell'AdSP MAM, ha illustrato le attività in corso volte a promuovere il brand Themis, mentre Elena Salzano, CEO di inCoerenze srl ed esperta di marketing e comunicazione integrata, ha presentato il network territoriale Themis che intende coinvolgere, nell'offerta di esperienze di charme e itinerari esclusivi dedicati al crocierismo di lusso, le imprese aderenti del territorio che propongano almeno un prodotto destinato al turista luxury. Nel corso dei workshop si è puntata l'attenzione su quanto l'interlocutore desidera vivere l'esperienza del viaggio, supportato da servizi di valore. Quando si parla di prodotto destinato al target luxury, non si deve pensare necessariamente ad un prodotto di lusso ma a qualcosa di unico, autentico, un'esperienza che dia valore aggiunto.

Prodotti che raccontino il territorio e l'azienda, autenticità, attenzione per i dettagli, comunicabili, tracciabili e in lingua. A monte del progetto Themis, c'è stata proprio una analisi della domanda del turista crocierista, dalla quale è emerso che le esperienze preferite sono di brevissima durata (dalle 2 alle 4 ore di itinerario). Il progetto intende attrarre crociere che sostino nei porti minori pugliesi per una notte, così da permettere agli utenti di cenare o allontanarsi per visite o escursioni nel giro di una giornata. L'obiettivo



## Notiziario Assoport

### Focus

---

è cercare di far incontrare le offerte del territorio e l'offerta delle compagnie di crociera con la domanda del turista di questo genere, che Themis sta cercando di coinvolgere il più possibile, targettizzando al meglio l'ambito, nell'ottica di amplificare la bellezza del territorio, amplificando la rete del territorio. Tante le autorevoli aziende che hanno preso parte agli incontri. La realtà degli operatori locali è risultata già ricca di una serie di servizi d'élite, che il progetto Themis intende in questa fase raccogliere dal territorio in maniera tale da renderle sinergicamente disponibili e promozionabili attraverso la struttura comunicativa presentata. Sono state delineate ipotesi di percorsi turistici alla scoperta, ad esempio, di frantoi e cantine, tour per raccontare i forni antichi o i caseifici. Non mancano esperienze in lussuosi centri benessere spa in grotta, in ipogei ristrutturati, escursioni naturalistiche a cavallo o in bike, birdwatching, passeggiate con esperti per la raccolta e cottura di erbe spontanee. Tra gli operatori che hanno aderito, anche chi forma operatori del massaggio o chi fornisce assistenza tecnica alle imbarcazioni di lusso per soste pure solo di poco tempo, promuovendo tour di charme e trasformando un momento di attesa in un arricchimento di visita esperienziale.

Inter-pass: connettività intermodale dei passeggeri tra porti ed aeroporti. AdSPMAM e Aeroporti di Puglia al lavoro

15 dicembre - INTER-PASS (Intermodal Passengers Connectivity between Ports and Airports - Connettività intermodale dei passeggeri tra porti ed aeroporti) è un progetto finanziato nell'ambito del primo bando del programma INTERREG ADRION che coinvolge in qualità di partner beneficiari Aeroporti di Puglia SpA ed Autorità Portuale di Sistema del Mare Adriatico Meridionale. Il progetto ha preso avvio a gennaio 2018 e la conclusione è prevista per dicembre 2020. Aeroporti di Puglia SpA ed Autorità Portuale di Sistema del Mare Adriatico Meridionale sono gli unici due partner beneficiari italiani, mentre partner associato è Venezia Terminal Passeggeri SpA. Vi sono poi altri sei partner beneficiari provenienti da Croazia (4) e Grecia (2): Aeroporto di Dubrovnik (partner capofila), Autorità Portuale di Dubrovnik, Aeroporto di Pola, Autorità Portuale di Pola, per la Croazia, Istituto Tecnologico (TEI) dell'Epiro e Autorità Portuale di Corfù SA, per la Grecia. Nella regione Adriatico Ionica ci sono molte città marittime in cui il turismo crocieristico è un importante fattore di sviluppo regionale e locale. In particolare, soprattutto durante l'alta stagione, quasi tutti gli homeports per traghetti e crociere dell'area interessata devono far fronte ad un numero molto elevato di passeggeri, risentendo della mancanza di integrazione tra le diverse modalità e mezzi di trasporto, specialmente con gli aeroporti regionali. Pertanto, l'obiettivo generale del progetto INTER-PASS è quello di migliorare le connessioni intermodali tra i porti e gli aeroporti della Regione Adriatico Ionica, al fine di migliorare la gestione del flusso dei passeggeri, soprattutto crocieristi e viaggiatori, che raggiungono destinazioni turistiche situate sulle coste dell'Adriatico e dello Ionio durante l'alta stagione. Aeroporti di Puglia SpA ed Autorità Portuale di Sistema del Mare Adriatico Meridionale augurano che INTER PASS, oltre al conseguimento degli obiettivi del progetto descritti, possa fungere da stimolo e contribuire alla futura collaborazione tra gli stati partner coinvolti nel programma e che possa, inoltre, migliorare la comprensione delle problematiche relative al traffico aereo ed alla connettività marittima, sviluppando un consolidato network di connettività tra porti e aeroporti nella regione adriatica ionica.

Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale

Nulla da segnalare

Autorità Portuale di Gioia Tauro

Nulla da segnalare

Autorità Portuale dello Stretto

Nulla da segnalare

Autorità Portuale Regionale

Nulla da segnalare

UNIONE EUROPEA

Parlamento Europeo

Nulla da segnalare

Consiglio Europeo

16 dicembre - [Il Consiglio approva misure di emergenza nel settore dei trasporti in caso di Brexit senza accordo](#)

Commissione Trasporti

Next TRAN meeting

17 dicembre - In the context of the exponential growth of COVID-19, the EP President has announced a number of measures to contain the spread of epidemic and to safeguard Parliament's core activities. The current precautionary measures adopted by the EP to contain the spread of COVID-19 do not affect work on legislative priorities. Core activities are reduced, but maintained to ensure that EP's legislative, budgetary, scrutiny functions are maintained. Meetings will be with remote participation for Members. Other participants can follow the meeting through webstreaming. Thus, next TRAN meeting will take place on 11 January 2021 from 11.00 to 12.00 and from 12.45 to 14.45. The meeting will be webstreamed.



## Notiziario Assoporti

### Focus

---

[pdf>TRAN work in progress \(situation 10.12.2020\) \(PDF - 104 KB\)](#)

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

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

[TRAN latest news](#)

[TRAN studies and publications](#)

[Press Room](#)

[Fact Sheets on the European Union](#)

Commissione Ambiente, affari marittimi e pesca

Nulla da segnalare

Commissione Migrazione, affari interni e cittadinanza

Nulla da segnalare

Commissione Europea

Nulla da segnalare

### REGIONI

Conferenza Unificata

17 dicembre - La Conferenza Unificata, presieduta dal Ministro per gli Affari Regionali e le Autonomie, Boccia, ha esaminato i seguenti punti all'ordine del giorno con gli esiti indicati: Approvazione del report e del verbale della seduta del 3 dicembre 2020.

### APPROVATI

1. Intesa, ai sensi dell'articolo 1, comma 5, della legge 6 ottobre 2017, n. 158, sullo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri concernente la definizione dell'elenco dei piccoli Comuni rientranti nelle tipologie di cui all'articolo 1, comma 2, della medesima legge n. 158 del 2017.

### RINVIO

2. Parere, ai sensi dell'articolo 4, comma 2, del decreto legislativo 25 gennaio 2010, n. 6, sul Piano triennale 2021-2023 di FORMEZ PA.

### PARERE RESO

3. Parere, ai sensi dell'articolo 9, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sul disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 30 novembre 2020, n. 157, recante: Ulteriori misure urgenti connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19 (A.S. 2031).

### PARERE RESO

4. Acquisizione della designazione, ai sensi dell'articolo 9, comma 2, lettera d) del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, dei rappresentanti delle Regioni nell'Osservatorio nazionale del lavoro agile nelle amministrazioni pubbliche, istituito dal decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.

### DESIGNAZIONI ACQUISITE

5. Parere, ai sensi dell'articolo 9 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sul disegno di legge di conversione in legge del decreto legge 2 dicembre 2020, n. 158, recante Disposizioni urgenti per fronteggiare i rischi sanitari connessi alla diffusione del virus COVID-19.

## PARERE RESO

6. Delibera, ai sensi degli articoli 7, comma 2 e 9, comma 1, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, concernente la costituzione del Tavolo di confronto per la realizzazione di interventi di inclusione sociale delle persone sottoposte a provvedimenti dell'Autorità Giudiziaria privativi o limitativi della libertà personale.

## DELIBERA ASSUNTA

7. Intesa, ai sensi della Delibera C.I.P.E. 22 dicembre 2017, n. 127, come modificata dalla Delibera 24 luglio 2019 n. 55, sullo schema di decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, di riparto delle risorse per l'attuazione del Programma integrato di edilizia residenziale sociale.

## SANCITA INTESA

8. Designazione ai sensi dell'art. 46, comma 3, lett. g), della legge 29 luglio 2010, n. 120, di tre rappresentanti delle Regioni e delle Province autonome di Trento e Bolzano e degli enti locali in senso al Comitato per l'indirizzo ed il coordinamento delle attività connesse alla sicurezza stradale.

## DESIGNAZIONI ACQUISITE

9. Intesa, ai sensi dell'articolo 9, comma 4, del decreto legislativo 13 aprile 2017, n. 63, sullo schema di decreto del Ministro dell'istruzione, recante i criteri per l'erogazione delle borse di studio per l'anno 2020, a favore degli studenti iscritti alle istituzioni scolastiche secondarie di secondo grado.

## SANCITA INTESA

10. Parere, ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto legislativo 21 marzo 2005, n. 73 sullo schema di decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro della salute e il Ministro delle politiche agricole, alimentari e forestali, concernente il rilascio di licenza di giardino zoologico, alla struttura Zoo d'Abruzzo ubicata in contrada Scalzino 27/E, Rocca San Giovanni (CH).

## PARERE RESO

11. Acquisizione della designazione, ai sensi dell'articolo 9, comma 2, lettera d) del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, di rappresentanti in seno al Consiglio superiore della pubblica istruzione, ai sensi dell'articolo 2, comma 5, lettera b) del decreto legislativo 30 giugno 1999, n. 233.

## DESIGNAZIONI ACQUISITE

12. Approvazione del calendario delle sedute della Conferenza Unificata e della Conferenza Stato-Regioni per il periodo gennaio-agosto 2021

## CALENDARIO APPROVATO

13. Intesa sullo schema di DPCM, su



## Notiziario Assoporti

### Focus

---

proposta del Ministro per le pari opportunità, di concerto con il Ministro del lavoro, di cui all'art. 105 bis del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, per la definizione dei criteri di riparto delle risorse desinate al Reddito di libertà per le donne vittime di violenza Servizio sanità, lavoro e politiche sociali.

#### SANCITA INTESA

14. Parere sullo schema di decreto del Ministro per le pari opportunità e la famiglia, ai sensi dell'art. 105 quater del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni con la legge 17 luglio 2020, n. 77, così come modificato dall'articolo 38-bis, comma 1, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 convertito con legge 13 ottobre 2020, n. 126, recante istituzione di un programma per la realizzazione in tutto il territorio nazionale di centri contro le discriminazioni motivate da orientamento sessuale e identità di genere.

#### PARERE RESO

15. Parere, ai sensi dell'art. 6, comma 1, del Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 agosto 2017, n. 397, di modifica e proroga dei termini per l'individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile (PUMS) di cui all'articolo 3, comma 1, come modificato dall'articolo 4 del D.M. 28 agosto 2019, n. 396.

#### PARERE RESO

16. Intesa, ai sensi dell'articolo 1, comma 3, della legge 15 novembre 2005, n. 239, sullo Schema di decreto ministeriale recante Criteri e modalità per l'erogazione, l'anticipazione e la liquidazione dei contributi allo spettacolo dal vivo, a valere sul Fondo Unico per lo Spettacolo, di cui alla legge 30 aprile 1985, n. 163 per l'anno 2021, ai sensi dell'articolo 183, comma 5, del D.L. 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77 e Modifiche all'articolo 44 del decreto ministeriale 27 luglio 2017.

#### SANCITA INTESA

17. Intesa ai sensi all'articolo 1, comma 800, della legge 30 dicembre 2018, n. 145 così come modificato dall'articolo 53, comma 3, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120 sullo schema di decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare recante Programma nazionale di finanziamento degli interventi di bonifica e ripristino ambientale dei siti orfani.

#### SANCITA INTESA

18. Parere, ai sensi dell'articolo 11, comma 1, del decreto legislativo 13 ottobre 2010, n. 190, sullo schema di decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, recante l'aggiornamento dell'elaborazione dei programmi di monitoraggio coordinati per la valutazione continua dello stato ambientale delle acque marine.

#### PARERE RESO

19. Parere, ai sensi dell'articolo 7, comma 1, del decreto-legge n. 83/14, sullo schema di decreto ministeriale concernente l'approvazione del Piano strategico Grandi Progetti Beni Culturali - annualità 2020- risorse aggiuntive di cui al decreto-legge 104 del 14 agosto 2020.

#### PARERE RESO

20. Intesa, ai sensi dell'articolo 27, comma 3, del decreto-legge 9 novembre 2020, n. 149, sullo schema di decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, per la ripartizione, a titolo di anticipazione, delle risorse destinate ai servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale effettuati nell'anno 2021, nonché ulteriore anticipazione della compensazione dei mancati ricavi.

#### SANCITA INTESA

21. Intesa, ai sensi dell'articolo 44, comma 1-bis, del decreto legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito con modificazione in legge 13 ottobre 2020, n. 126, sullo schema di decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze relativo alla ripartizione definitiva dei servizi aggiuntivi resi o programmati al 31 dicembre 2020 e delle risorse destinate alla anticipazione e compensazione dei minori ricavi ex articolo 44, comma 1, del decreto legge n. 104/2020, non utilizzata per i servizi aggiuntivi ad integrazione dell'anticipazione per la compensazione dei mancati ricavi di cui ai decreti interministeriali n. 340 dell'11/8/2020 e n. 541 del 3/12/2020.

SANCITA INTESA

22. Informativa, ai sensi dell'articolo 9, comma 2, lett. e) del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sullo schema di decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro del lavoro e delle politiche sociali e il Ministro dell'economia e delle finanze, recante la ripartizione delle risorse del Fondo speciale per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati di cui alla legge 9 gennaio 1989, n. 13.

INFORMATIVA RESA

23. Intesa, ai sensi dell'articolo 1, comma 412, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sullo schema di decreto del Ministero dello sviluppo economico, di concerto con il Ministero dell'istruzione, per il riparto delle risorse per l'infrastrutturazione di sedi e laboratori coerenti con i processi di innovazione tecnologica 4.0.

SANCITA INTESA

Punto non iscritto all'o.d.g:

Designazione, ai sensi



## Notiziario Assoporti

### Focus

---

dell'articolo 2, comma 3, del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 115, in sostituzione di un componente del Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia Nazionale per i Servizi Sanitari regionali.

#### DESIGNAZIONE ACQUISITA

##### Conferenza Stato-Regioni

17 dicembre - La Conferenza Stato-Regioni, presieduta dal Ministro per gli Affari Regionali e le Autonomie, Boccia, ha esaminato i seguenti punti all'ordine del giorno con gli esiti indicati:

Approvazione del report e del verbale della seduta del 3 dicembre 2020.

#### APPROVATI

1. Intesa, ai sensi dell'articolo 5, comma 1, del decreto legislativo 18 febbraio 2000, n. 56, sullo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, recante la rideterminazione della compartecipazione regionale all'imposta sul valore aggiunto (IVA) per l'anno 2019.

#### SANCITA INTESA

2. Intesa, ai sensi dell'articolo 44, comma 14, del decreto-legge n. 34 del 2019, convertito con modificazioni dalla legge 28 giugno 2019, n. 58, sullo schema di delibera del CIPE, recante la disciplina dei nuovi Piani sviluppo e coesione, di riclassificazione degli strumenti programmatori finanziati con le risorse del Fondo di sviluppo e coesione 2000/2006, 2007/2013 e 2014/2020.

#### SANCITA INTESA

3. Accordo, ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sul documento recante Indicazioni nazionali per l'erogazione di prestazioni in telemedicina.

#### SANCITO ACCORDO

4. Intesa, ai sensi dell'articolo 25 sexies, comma 2, del decreto legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, sul decreto del Ministro della salute, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze per lo Screening nazionale gratuito per l'eliminazione del virus HCV.

#### SANCITA INTESA

5. Parere, ai sensi dell'articolo 2, comma 4, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sullo schema di decreto del Ministro della salute recante Determinazione degli standard di sicurezza ed impiego per le apparecchiature a risonanza magnetica.

#### PARERE RESO

6. Rettifica dell'Atto repertorio n. 208/CSR relativo alla Intesa, ai sensi dell'articolo 12, comma 1, della legge 4 ottobre n. 2019, n. 117, sullo schema di decreto legislativo recante l'adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del Regolamento (UE) 2017/625 in materia di controlli sanitari ufficiali sugli animali e sulle merci che entrano nell'Unione e istituzione dei posti di controllo frontaliere del Ministero della salute, in attuazione della delega contenuta nell'articolo 12, comma 3, lett. h) ed i) della legge 4 ottobre n. 2019, n. 117.

#### ATTO RETTIFICATO

7. Intesa, ai sensi dell'articolo 11 della legge 4 ottobre 2019, n. 117, sullo schema di decreto legislativo recante Norme per la protezione delle piante dagli organismi nocivi, per l'adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del regolamento (UE) 2016/2031 e del regolamento (UE) 2017/625.

#### SANCITA INTESA

8. Intesa, ai sensi dell'articolo 11 della legge 4 ottobre 2019, n. 117, sullo schema di decreto legislativo recante Norme per la produzione e la commercializzazione di materiali di moltiplicazione e delle piante da frutto e delle ortive, per l'adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del regolamento (UE) 2016/2031 e del regolamento (UE) 2017/625.

SANCITA INTESA

9. Intesa, ai sensi dell'articolo 11 della legge 4 ottobre 2019, n. 117, sullo schema di decreto legislativo recante Norme per la produzione e la commercializzazione di materiali di moltiplicazione della vite, per l'adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del regolamento (UE) 2016/2031 e del regolamento (UE) 2017/625.

SANCITA INTESA

10. Intesa, ai sensi dell'articolo 11 della legge 4 ottobre 2019, n. 117, sullo schema di decreto legislativo recante Norme per la produzione a scopo di commercializzazione e la commercializzazione di prodotti sementieri, per l'adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del regolamento (UE) 2016/2031 e del regolamento (UE) 2017/625.

SANCITA INTESA

11. Intesa, ai sensi dell'articolo 9, comma 2, del decreto legislativo 3 aprile 2018, n. 34, sullo schema di decreto interministeriale recante Viabilità forestale.

SANCITA INTESA

12. Accordo, ai sensi dell'articolo 1, comma 425, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, sullo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri su proposta del Ministro della salute, di concerto con il Ministro per la pubblica amministrazione e con il Ministro dell'economia e delle finanze, recante Definizione dei requisiti, dei titoli e delle procedure concorsuali per le assunzioni di personale per lo svolgimento di attività di ricerca e di supporto alla ricerca presso gli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico (IRCCS) pubblici e gli Istituti zooprofilattici sperimentali (IZS).

SANCITO ACCORDO

13. Intesa, ai sensi dell'articolo 72, comma 3, del decreto legislativo del 3 luglio 2017, n. 117, (Codice Terzo settore) sullo schema di atto di indirizzo del



## Notiziario Assoporti

### Focus

---

Ministro del lavoro e delle politiche sociali recante, per l'anno 2020, modificazioni al riparto delle risorse incrementalmente assegnate dall'art. 67, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, come disposto dal D.M. n. 93 del 7 agosto 2020.

#### SANCITA INTESA

14. Intesa, ai sensi all'articolo 25 sexies, comma 2, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, sulla proposta del Ministro della salute di deliberazione del CIPE di ripartizione delle somme destinate al finanziamento di uno Screening gratuito per prevenire, eliminare ed eradicare il virus HCV. Fondo Sanitario Nazionale 2020 e 2021.

#### SANCITA INTESA

15. Intesa sull'Integrazione e modifica dell'Intesa Atto rep. n. 55/CSR del 31 marzo 2020, resa ai sensi dell'art.115, comma 1, lettera a) del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, sulla proposta del Ministro della salute di deliberazione del CIPE concernente il riparto tra le Regioni delle disponibilità finanziarie per il Servizio Sanitario Nazionale per l'anno 2020.

#### SANCITA INTESA

16. Intesa, ai sensi dell'articolo 8, comma 6, della Legge 5 giugno 2003, n. 131, tra il Governo, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano sull'integrazione al Piano nazionale della prevenzione (PNP) 2020 2025.

#### SANCITA INTESA

17. Designazione, ai sensi dell'articolo 1, del decreto del Ministro della salute 8 agosto 2013, in sostituzione di un componente regionale in seno al Comitato tecnico sanitario presso il Ministero della salute - Sezione i) Osservatorio nazionale sullo stato di attuazione dei programmi di adeguamento degli ospedali e sul funzionamento dei meccanismi di controllo a livello regionale e aziendale.

#### DESIGNAZIONE ACQUISITA

18. Parere, ai sensi dell'articolo 2, comma 4, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, concernente l'estensione all'anno 2021 dell'intesa triennale (2018-2020) sancita in attuazione delle disposizioni di cui all'articolo 43 Residenze, commi 1 e 2, del decreto ministeriale 27 luglio 2017, Rep. 322.

#### PARERE RESO

19. Parere, ai sensi dell'articolo 26, comma 4, della legge 14 dicembre 2016, n.220 sullo schema di decreto ministeriale recante Modifiche al decreto ministeriale 31 luglio 2017, recante Disposizioni applicative in materia di contributi selettivi di cui all'articolo 26 della legge 14 dicembre 2016, n.220.

#### PARERE RESO

20. Intesa, ai sensi dell'articolo 4, comma 3, del decreto legislativo 30 ottobre 2014, n. 178, sullo schema di decreto del Ministro delle politiche agricole, alimentari e forestali, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, recante i requisiti per l'iscrizione al registro nazionale degli operatori che commercializzano legno e prodotti da esso derivati.

#### SANCITA INTESA

21. Intesa, ai sensi dell'articolo 6, comma 7, del decreto legislativo 3 aprile 2018, n. 34, sullo schema di decreto interministeriale recante Pianificazione forestale.

#### SANCITA INTESA

22. Intesa, ai sensi dell'articolo 4, comma 2, del decreto legislativo 29 marzo 2004, n. 102, sullo schema di decreto del Ministro delle politiche agricole, alimentari e forestali recante approvazione del Piano di gestione dei rischi in agricoltura 2021.

SANCITA INTESA

23. Intesa, ai sensi dell'articolo 41, comma 4-bis, del decreto-legge 8 aprile 2020, n. 23, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 giugno 2020, n. 40, sullo schema di decreto del Ministro delle politiche agricole, alimentari e forestali che definisce i criteri e le modalità per la concessione, da parte dell'ISMEA, di mutui agevolati in favore di iniziative finalizzate al sostegno di aziende agricole per la ristrutturazione di mutui in essere, per la copertura di spese di gestione o per investimenti nel settore agricolo e in quello della trasformazione e commercializzazione di prodotti agricoli.

PROVVEDIMENTO RITIRATO

24. Parere, ai sensi dell'articolo 2, comma 4, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sullo schema di decreto del Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali inerente l'istituzione del Registro nazionale dei materiali di base, ai sensi dell'art. 10, del decreto legislativo 10 novembre 2003, n. 386 Attuazione della Direttiva 1999/105/CE relativa alla commercializzazione dei materiali forestali di moltiplicazione.

PARERE RESO

25. Informativa, ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lettera e) del decreto legislativo 28 agosto 1997, n.281, sul Piano vaccini Covid 19.

INFORMATIVA RESA

26. Intesa, ai sensi dell'articolo 1, comma 133, terzo periodo, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, sullo schema di regolamento del Ministro della salute recante adozione delle Linee di azione per garantire le prestazioni di prevenzione, cura e riabilitazione rivolte alle persone affette dal gioco d'azzardo patologico (GAP).

SANCITA INTESA

EVENTI

Nulla da segnalare

