



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 19 gennaio 2021



Rassegna stampa



Prime Pagine

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

Primo Piano

18/01/2021	FerPress	25
ISFORT: il 28 gennaio il webinar sul volume "Trasporti e Logistica: analisi e prospettive per l' Italia"		
18/01/2021	Informare	26
Il 28 gennaio è in programma un webinar dell' Isfort sul sistema portuale italiano		
18/01/2021	Ship Mag	27
Porti, trasporti e logistica: analisi e prospettive per l'Italia / Webinar Isfort il 28 gennaio		

Trieste

19/01/2021	Il Piccolo	Pagina 1		28
In Porto vecchio non si pesca più. «E noi veterani?»				
19/01/2021	Il Piccolo	Pagina 47	<i>BENEDETTA MORO</i>	29
Porto vecchio proibito per chi pesca Si rischiano multe fino a tremila euro				
19/01/2021	Il Piccolo	Pagina 47	<i>BE.MO.</i>	31
L' amarezza dei veterani «Per noi quest' attività è vita Ci diano un altro posto»				
18/01/2021	Ansa			32
Pesca: Capitaneria, ordinanza per Trieste e Muggia				
19/01/2021	Il Piccolo	Pagina 40	<i>GIOVANNI TOMASIN</i>	33
Il maxi rebus di Porto vecchio attende un' intesa risolutiva				
18/01/2021	Informazioni Marittime			35
A febbraio un collegamento merci tra porto di Trieste e Pordenone				
18/01/2021	Ship Mag			36
Il porto di Trieste avrà un collegamento ferroviario con interporto Pordenone				
18/01/2021	Shipping Italy			37
Nuovo collegamento tra il porto di Trieste e l'interporto di Pordenone				
18/01/2021	Transportonline			38
Il porto di Trieste avrà un collegamento ferroviario con Interporto Pordenone				
19/01/2021	Il Piccolo (ed. Gorizia)	Pagina 46	<i>GIULIO GARAU</i>	39
F2i con l' acquisto di MarterNeri punta a integrare porto e rotaie				

Venezia

19/01/2021	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 45	<i>ALBERTO VITUCCIA.V.</i>	40
Mose, il Consorzio non paga si rischia il blocco dei lavori				
19/01/2021	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 51	<i>E.B.A.</i>	41
Mose, il Comune al Ministero «Completare subito le opere»				
19/01/2021	Il Gazzettino	Pagina 38	<i>DIEGO DEGAN</i>	42
«Opere per pesca e sicurezza» Mose, Chioggia alza la voce				
18/01/2021	IlNordEstQuotidiano			43
Venice LNG, via alla costruzione e all' esercizio del deposito di GNL a Porto Marghera				

Savona, Vado

19/01/2021	Il Secolo XIX (ed. Savona)	Pagina 21	<i>ARIANNA CODATO</i>	44
Sfratto alla spiaggia disabili, Fornaci in rivolta «Lo Scaletto è indispensabile, deve restare qui»				
18/01/2021	Savona News			45
Vado, via libera dalla conferenza dei servizi sui lavori di ripristino della passeggiata				

Genova, Voltri

19/01/2021	Il Secolo XIX	Pagina 13	<i>SIMONE GALLOTTI</i>	46
«In assemblea la sfida più difficile Si vota sull'esistenza della Culmv»				
19/01/2021	The Medi Telegraph			48
Compagnia Unica, giovedì l' assemblea per scommettere sul futuro				

19/01/2021	Il Secolo XIX Pagina 13	50
Bucci: «La nuova diga avrà l' ok di Enac»		
19/01/2021	Il Secolo XIX Pagina 29	51
La diga per il porto e l' aeroporto di Genova		
18/01/2021	PrimoCanale.it	52
Conflitto porto-città. Signorini: "Io sono l' arbitro, ascolterò tutte le posizioni"		
18/01/2021	Corriere Marittimo	54
Genova Prá - Nel 2020 recuperati da ADM oltre 400 mila euro di tributi evasi		
18/01/2021	Ship Mag	55
Porto di Pra', recuperati dalle Dogane diritti per 426.000 euro		
18/01/2021	Shipping Italy	56
Signorini: Il ricorso alla Corte Ue ha poche chance. Meglio le AdSP S.p.a.		
18/01/2021	Shipping Italy	57
Donati (Cosco) replica a Becce (Assiterminal): Problemi di antitrust semmai sui terminal container di Genova		
19/01/2021	MF Pagina 10	58
Sesa inizia il 2021 con l' acquisizione di Palitalsoft		
19/01/2021	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara) Pagina 11	59
Il Gruppo Sesa si prende la marchigiana Palitalsoft In un anno 15 acquisizioni		
19/01/2021	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 22	60
Sesa, lo shopping continua Acquisita Palitalsoft di Jesi		
18/01/2021	EconomyMag	61
Sesa acquisisce Palitalsoft srl per digitalizzare i servizi pubblici locali		
18/01/2021	lastampa.it	62
Sesa acquisisce il 55% di Palitalsoft		
18/01/2021	milanofinanza.it	63
Sesa si rafforza nel settore software e system integration		
18/01/2021	TeleBorsa	64
Sesa acquisisce il 55% di Palitalsoft		
18/01/2021	TraderLink	65
Sesa acquisisce il 55% del capitale di Palitalsoft		
18/01/2021	TrendOnline	66
Sesa acquisisce il 55% del capitale di Palitalsoft		

La Spezia

19/01/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 15	L.IV. 67
«Bene l' elettrificazione dei moli ma nel golfo c' è troppo traffico»		
19/01/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 15	LAURA IVANI 68
Accordo al La Spezia Container Terminal Cassa integrazione per 243 dipendenti		
19/01/2021	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 30	70
Lsct, ok alla 'cassa' con bonus per 243 addetti		
18/01/2021	Citta della Spezia	72
Accordo tra sigle e azienda, prorogata cassa in Lsct per 243 lavoratori		
18/01/2021	Corriere Marittimo	73
La Spezia, restituire speranza al settore nautico in crisi - Incontro Regione-Confindustria		
18/01/2021	BizJournal Liguria	74
La Spezia, Adsp mar Ligure Orientale: bando per la nomina di un nuovo componente		
18/01/2021	FerPress	75
La Spezia: bando per nomina un componente Comitato di Gestione dell' AdSP Mare ligure orientale		
18/01/2021	Messaggero Marittimo	Redazione 76
Nuovo componente Comitato di gestione AdSp mar Ligure orientale		

Ravenna

19/01/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)	Pagina 37	77
Lavori al porto, due assegnazioni			

Marina di Carrara

19/01/2021	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)	Pagina 9	MARIO NERI 78
Toscana, solita Cenerentola Briciole dal Recovery fun			

Livorno

19/01/2021	Il Sole 24 Ore	Pagina 2	Giorgio Santilli 80
Appalti: nel 2020 tira solo Fs, al via 46 cantieri nel 2021			
18/01/2021	(Sito) Adnkronos		82
Moby e Toremar, da oggi aprono le prenotazioni per la stagione estiva per l' Isola d' Elba			
18/01/2021	Affari Italiani		83
Moby e Toremar, da oggi aprono le prenotazioni per la stagione estiva per l' Isola d' Elba			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

18/01/2021	Centro Pagina		Peppe Gallozzi 84
Autorità Portuale, pronti 5 milioni per la manutenzione delle opere tra Marche e Abruzzo			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

19/01/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 31	85
Itticoltura concessione a rischio decadenza			
19/01/2021	La Provincia di Civitavecchia	Pagina 4	86
Il futuro in 100 giorni			
19/01/2021	La Provincia di Civitavecchia	Pagina 4	87
«Importante il piano di mobilità»			
18/01/2021	FerPress		88
AdSP Tirreno centro settentrionale: Musolino, bene investimenti del Piano Mobilità, Trasporti e Logistica adottato da Regione			
18/01/2021	FerPress		89
Porto Civitavecchia: Masucci (Fit-Cisl Lazio), bene Piano Mobilità e volontà di potenziare traffico merci. Auspichiamo incontro con Musolino a breve			
18/01/2021	Informazioni Marittime		90
Darsena Energetica per arrivare a 700 mila TEU, la sfida di Civitavecchia nel Piano Mobilità			
18/01/2021	La Provincia di Civitavecchia		91
Il presidente dell' Adsp Pino Musolino soddisfatto per gli investimenti previsti nel Piano Mobilità della Regione «Lavoriamo affinché obiettivi e progetti divengano realtà nel più breve tempo possibile»			
18/01/2021	Sea Reporter		92
Musolino: "Dalla Regione massima attenzione per una crescita significativa dei Porti di Roma e del Lazio"			
17/01/2021	Messaggero Marittimo		Vezio Benetti 93
Massima attenzione per i porti di Roma e del Lazio			
18/01/2021	Corriere Marittimo		94
Civitavecchia, aumentare il traffico contenitori fino a 700mila teu			

18/01/2021	Informazioni Marittime	95
18/01/2021	La Provincia di Civitavecchia	96
"Programmare lo sviluppo": tavola rotonda online con Tidei, Orneli e realtà produttive		

Napoli

18/01/2021	Stylo 24	97
Sarà mercoledì il giorno dell' audizione di Annunziata in Commissione		

Salerno

19/01/2021	Cronache di Salerno Pagina 9	98
Andrea Annunziata verso l' ok, domani audizione alla Camera		
19/01/2021	La Città di Salerno Pagina 10	99
Porto, Annunziata va alla Camera		

Brindisi

19/01/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 8	100
Hub dell' energia pulita Cisl: asse con Ravenna		
19/01/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 9	102
Patroni Griffi: «Idea fattibile E primi contatti già avviati»		

Taranto

19/01/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 41	104
Prete lavora al futuro del porto con infrastrutture e progetti Cis		
18/01/2021	Giornale Mio	105
Con Api vola l' intesa tra Matera e Taranto. Ma ora i fatti		
18/01/2021	Giornale Mio	107
Confapi: plauso all' intesa per lo sviluppo tra Matera e Taranto <i>Franco Martina</i>		
19/01/2021	Il Mattino di Foggia Pagina 40	108
Confapi Matera: «Plaudiamo all' intesa tra 1 Comuni della città del Sassi e di Taranto»		

Augusta

19/01/2021	Gazzetta del Sud Pagina 20	109
Recovery Plan, il "giallo" del porto di Augusta		
19/01/2021	Giornale di Sicilia Pagina 12	110
Recovery, la Uil: «Dimenticato il porto»		
19/01/2021	La Sicilia (ed. Siracusa) Pagina 14	111
Lioni (Uil): «Porto di Augusta, struttura strategica dimenticata nel Recovery Plan» Alosi (Cgil): «Subito un cronoprogramma che non lasci spazio ad ambiguità»		
18/01/2021	Siracusa Live	113
Augusta, da porto hub delle nebbie		

Palermo, Termini Imerese

19/01/2021	Quotidiano di Sicilia Pagina 4	114
Dalle strade alle ferrovie, la "conta" dei ritardi siciliani		

19/01/2021	Il Sole 24 Ore Pagina 10	<i>Marco Morino</i> 116
18/01/2021	Ship Mag	117
Porti tassati, Munari: UE sbaglia. Zunarelli: No al piano B. Duci: Il ricorso? Utile a prendere tempo / Il dibattito		
18/01/2021	Shipping Italy	120
L'Authority dei Trasporti dovrà rimborsare armatori, terminalisti, autotrasportatori e operatori della logistica		
18/01/2021	Informazioni Marittime	121
Assiterminal chiede centralizzazione ristori terminal portuali		
18/01/2021	Ansa	122
Volkswagen, traghetti green con biofuel da scarti alimentari		
18/01/2021	Ansa	123
Crociere, Msc conferma la ripartenza il 24 gennaio		
18/01/2021	Askanews	124
Msc Crociere conferma: riprenderà a navigare il 24 gennaio		
18/01/2021	Notiziario Assoport	125
Focus atti parlamentari		

MARTEDÌ 19 GENNAIO 2021

www.corriere.it

In Italia EURO 1,50 | ANNO 146 - N. 15

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 638210
mail: servizioclienti@corriere.it

Sconfitto il Cagliari
Doppietta di Ibra
Il Milan resta in vetta
di **Carlos Passerini**
a pagina 42



Solo domani gratis
Menu con poche calorie
per tornare in forma
dopo i pranzi delle feste
di **Isabella Fantigrossi**
a pagina 27



LA CRISI DI GOVERNO

Primo sì, Conte alla sfida finale

Maggioranza assoluta alla Camera, oggi la prova più difficile del Senato. Zingaretti: la strada è strettissima

UN PRECARIO EQUILIBRIO

di **Francesco Verderami**

Il problema per Giuseppe Conte non sono i numeri, ma la debolezza politica del suo governo. Perché è vero che la storia d'Italia è piena anche di esecutivi di minoranza, ma nella sua storia l'Italia non si è mai trovata a dover affrontare una fase economica e sociale così drammatica.

continua a pagina 28

GIANNELLI



IL DUELLO (SIMILE) CON I DUE MATTEO

di **Roberto Gressi**

Giuseppe e i due Matteo. O meglio Giuseppe, Matteo e l'innominabile. Conte nella sua non sterminata ma già rocambolesca vita da presidente del Consiglio è già salito per ben due volte sul ring del Parlamento per difendere il titolo contro gli sfidanti.

continua a pagina 5

Giuseppe Conte ha incassato la fiducia alla Camera con 321 voti favorevoli, la maggioranza assoluta. Nel suo discorso a Montecitorio il premier ha fatto appello ai «volenterosi» con «a cuore il destino dell'Italia» e ha poi liquidato, senza citarlo, Matteo Renzi: «Non si cancella ciò che è accaduto». Inoltre, ha annunciato che cederà la delega ai servizi segreti e lavorerà per la nuova legge elettorale. Oggi al Senato la prova più difficile, a Palazzo Madama i numeri sono più incerti. Cauti il segretario pd Zingaretti: «Strada strettissima, non possiamo accettare tutto».

a pagina 2 a pagina 11



Il premier Giuseppe Conte, 56 anni, ieri alla Camera

ALL'INTERNO

OK ALLA FIDUCIA E LASCIA FI

Caso Polverini tra i volenterosi

di **Paola Di Caro**

a pagina 9

IL RACCONTO

In Aula tra cori e preghiere

di **Fabrizio Roncone**

alle pagine 4 e 5

PER PALAZZO MADAMA

La caccia ai voti «Siamo a 155»

di **Alessandro Trocino**

alle pagine 6 e 7

LE NOMINE

La nuova partita dell'intelligence

di **Giovanni Bianconi**

a pagina 11

Migranti Migliaia in marcia: fermati a bastonate in Guatemala



In marcia dall'Honduras per entrare negli Usa, ma i migranti sono stati fermati a bastonate in Guatemala

Un'onda umana preme verso gli Usa

di **Sara Gandolfi**

a pagina 17

Migliaia di migranti in marcia dall'Honduras. Vogliono entrare negli Stati Uniti, pensano che il presidente Biden sarà più permissivo di Trump. Ieri però sono stati fermati in Guatemala e presi a bastonate dalle forze di sicurezza.

IL VIRUS RIDOTTE ANCORA LE DOSI IN ARRIVO

Pfizer fa altri tagli Moratti: vaccini, il Pil sia tra i criteri

di **Lorenzo Salvia**

Un nuovo ritardo nella fornitura dei vaccini. Oggi ne dovevano arrivare dalla Pfizer 294.840. Ma ieri l'azienda ha comunicato che ne consegnerà solo 53.820. Il commissario straordinario Domenico Arcuri studia le penali da usare contro la multinazionale americana. Polemica sulla richiesta dell'assessore lombardo al Welfare, Letizia Moratti, che ha chiesto di ripartire le dosi del vaccino in base al Pil regionale. Il ministro Roberto Speranza: «La salute non è un privilegio di chi ha di più».

a pagina 12

LA SCELTA DELL'ISOLA DI ARTURO

I colori pastello di Procida per la Capitale della cultura

di **Maurizio de Giovanni**

a pagina 23

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Quando Samuel Modiano fu rinchiuso in un campo di concentramento aveva tredici anni e sua sorella Lucia sedici. Ogni sera, finiti i turni da schiavo, Sami camminava lungo il filo spinato che separava il lager dei maschi da quello delle donne, nella speranza di incrociare lo sguardo di Lucia. Una volta vide uno scheletro con i capelli rasati che lo salutava e, pur senza riconoscerla, comprese che era lei. Allora tornò a trovarla con un regalo. Un tozzo di pane ammuffito, la sua cena, avvolto in uno straccio. Lo lanciò oltre il filo spinato, lei lo prese al volo e scomparve. Un attimo dopo ritornò e gli diede indietro lo straccio. Sami lo aprì e dentro trovò due tozzi di pane. Lucia morì qualche giorno dopo, il fratello sopravvisse e ora è un tozzo di pane di novant'anni.

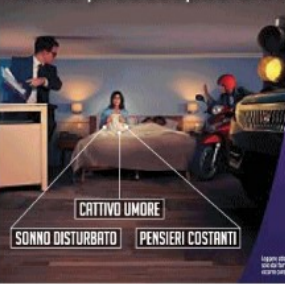
Sami l'influencer

che fin quando è stato possibile ha continuato ad andare nelle scuole per raccontare qualcosa di indicibile che taluni tendono a irridere, mettere in dubbio, dimenticare.

Ieri Sami ha fatto il vaccino ed è come se con lui si fosse vaccinato il Novecento. Dopo ciò che ha vissuto, se ne infischia della morte, ma non della memoria. E ogni anziano che muore di Covid è un tozzo di memoria che se ne va. Credo sia per questo che Sami ha offerto il suo braccio al vaccino. Per convincere le persone, in Indonesia vaccinano i giovani influencer. In Italia non mi viene in mente un influencer migliore di Samuel Modiano, classe 1930, unico sopravvissuto della sua famiglia al campo di Auschwitz-Birkenau.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ansia ingigantisce le tue preoccupazioni?



Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA

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

Più spazio alla vita.

Chiedi consiglio al tuo farmacista

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale: usare con cautela. Laila è un medicinale: usare con cautela. Laila è un medicinale: usare con cautela.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale: usare con cautela. Laila è un medicinale: usare con cautela. Laila è un medicinale: usare con cautela.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale: usare con cautela. Laila è un medicinale: usare con cautela. Laila è un medicinale: usare con cautela.

10119
9 771120 498008



Fontana impugna al Tar il Dpcm sulla zona rossa e la Moratti vuole distribuire i vaccini in base ai Pil regionali. Stanno già riuscendo a far rimpiangere Gallera



Martedì 19 gennaio 2021 - Anno 13 - n° 18
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO



€ 1,80 - Arretrati: € 3,00
Spedizione ab. postale DL 353/03 conv. in L. 27/05/2004 n. 460
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

SCANDALI E TRAFFICI

Chi rivuole i bei Servizi di Mori, Pollari e Pompa

BARBACETTO A PAG. 6

I BAR E I RISTORANTI

I ristoratori coprono gli incassi perduti solo per il 6,5%

CAPOZZI A PAG. 16

I TRUCCHI EXTRA-UE

Dubai e Maldive: Descalzi vaccinati e i furbi da ferie



VERGINE
A PAG. 11

CASO CONFINDUSTRIA

"A Napoletano il Sole pagò pure il ferro da stiro"

A PAG. 17

L'ALLARME PER BIDEN

"Nella Guardia nazionale ci sono dei suprematisti"

CATTANO E GRAMAGLIA
A PAG. 18 - 19



CASTA Il coordinatore di Italia Viva vuol tornare al passato

L'audace colpo di Rosato: "Alzare la paga ai deputati"

Il turborenziano: "Fermiamo il blocco degli aumenti dal 2022". Così il prossimo anno potrebbero essere cancellati i tagli decisi nel 2011: 15 mila invece di 10 mila euro al mese

PROIETTI A PAG. 7



CONTE LO IGNORA CHIEDE "AIUTO" E OTTIENE UN AMPIO MARGINE

"RENTI CHI?"



OGGI LA MINA SENATO
CONTE: "VOLONTEROSI CON NOI". PROMETTE LA LEGGE PROPORZIONALE E PRENDE 321 SÌ E 259 NO. I SENATORI CON LUI FRA 154 E 155, POI ARRIVERANNO EX FI E UDC

DE CAROLIS, MARRA, SALVINI E ZANCA
A PAG. 2 - 3 - 4 - 5

DI LORENZO ("ZEIT"): "RENTI BADA A SÉ"
"Berlino non capisce la crisi"

ZUNINI A PAG. 4 - 5

DISAGIO CAPITALE Nessuna pietà per il "furto"
Porta a casa due filoni di pane destinati al macero: licenziato

Roberto Rotunno

Sembra una storia tratta da un romanzo del secolo scorso, invece è successa davvero solo poche settimane fa in un'azienda romana: un lavoratore afgano, addetto presso un



forno artigianale, è stato licenziato per aver "rubato" due filoni di pane che tra l'altro, essendo venuti male, erano destinati al macero. Secondo i suoi capi tanto è bastato per fargli perdere il posto.

A PAG. 15

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro Bufale sulla Stampa a pag. 4
- Spinelli Basta perdere tempo a pag. 5
- Gomez Il ruolo degli ex Pd e 5S a pag. 5
- Scanzì Iv e le destre indecenti a pag. 5
- Corrias Una vita da Mastella a pag. 21
- Rinaldi Tuffi Renzi Willy Coyote a pag. 13

PROCIDA PREMIATA

L'isola di Arturo sarà capitale della cultura '22

BENTELLO A PAG. 23

La cattiveria

Conte chiude con l'appello più accorato: "Quando ci ricapita di far fuori Salvini e Renzi in meno di due anni?"

WWW.SPINOZZA.IT



La legge del 2%

Marco Travaglio

Qualunque cosa pensino del discorso di Conte, le persone sane di mente non possono non apprezzarne almeno lo stile e non pensare cosa sarebbe dell'Italia se finisse nelle grinfie di stilnovisti come quel tal Borghi, che dietro le quinte offre "buoni ruoli" ai 5 Stelle se passano alla Lega e in aula discetta autobiograficamente di chi "defeca al centro della stanza". Per recuperare un po' di fiducia in un Parlamento sempre più screditato, attendiamo l'intervento di Liliana Segre, che alla sua età ha disobbedito ai medici ed è scesa a Roma - come ha raccontato a Gad Lerner sul *Fatto* - per votare la fiducia a Conte all'insegna di "un richiamo fortissimo di senso del dovere e indignazione civile". Certo, a infoltire le file dell'antiparlamentarismo c'è il solito indecoroso mercimonio dei "responsabili" o "volonterosi" o "costruttori". Ma ancor più vergognoso è l'uso propagandistico che ne fanno - oltre ai giornalisti della sinistra salviniana - Iv, Lega, FdI e financo FI: cioè i professionisti del trasformismo che evocano Mastella e Scilipoti come spaventapasseri. Da che pulpito? Quando l'Innominabile scippò 48 parlamentari al Pd per fondare Iv, sabotare il governo e infine rovesciarlo, che altro fece se non un'operazione alla Mastella & Scilipoti? E quando Iv, Lega e FdI imbarcavano transfughi M5S, FI e Udc, dov'era chi oggi dà degli incoerenti ai coerenti ex Pd ed ex M5S che tornano nella maggioranza M5S-Pd? E quando Salvini chiede a Mattarella (nel marzo 2018 e in questi giorni) l'incarico per un governo di centrodestra senza avere i numeri, a cosa pensa se non a "responsabili" in uscita da altri partiti?

Ecco perché, se non il vincolo di mandato, sarebbe ora di introdurre la norma costituzionale suggerita da Zagrebelsky: la decadenza del parlamentare che cambia (legittimamente) schieramento per farla finita col tradimento della volontà popolare. Se la norma fosse già in vigore, oggi nessuno cercherebbe "responsabili", perché Iv non sarebbe mai nata, la maggioranza godrebbe ottima salute e il governo si occuperebbe dell'Italia anziché della crisi più pazzica del mondo. Non sappiamo come andrà oggi in Senato: se Conte andrà avanti o andrà a casa. Nell'attesa, un sentito ringraziamento per non aver mai nominato l'Innominabile, applicandogli la legge del 2% e degradandolo a "quello della conferenza stampa". Per una volta, dopo mesi di occupazione totale di tv e giornali, ieri nessuno ha osato proporre di tornare con lui. Anzi, meglio: nessuno, a parte i suoi portaborse, ha parlato di lui. Almeno per 24 ore ci siamo liberati dello Scilipoti di Rignano. Anche se quello di ieri fosse stato l'ultimo giorno del Conte-2, ne sarebbe valsa la pena.



ANNO XXVI NUMERO 15

Redazione e Amministrazione: Piazza della Repubblica 31 - 20121 Milano Tel. 02 5898961

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

Sped. in Abb. Postale - DL 353/2003 Conv. L. 14/06/04 Art. 1, c. 1, D.M. MILANO

MARTEDÌ 19 GENNAIO 2021 - € 1,80

Siamo riusciti a scampare al Grande Fratello di "1984", non alla valanga di traduzioni orwelliane che sta invadendo le librerie

Bel sollievo, l'abbiamo scampata. Il 1984 non è stato un 1984 - come del resto aveva promesso lo spot pubblicitario della Apple girato da Ridley Scott, quando il Mac ancora si chiamava Macintosh. E anche dopo, a dispetto dei pericoli di sventura e dell'ag-

cuna nella variante in lettere più vicina all'originale "Nineteen Eighty-Four": "Millenovecentottantaquattro" nella versione di Tommaso Pincio per Sellerio e "Millenovecentottantaquattro" con due "o" nella versione di Vincenzo Latrovis per Bompiani. Poi è un gioco a incastro chi reinventa la neologismi e chi la lascia in inglese, che risulta più immediato delle soluzioni scritte dai traduttori storici. Vale lo stesso per il Grande Fratello - o Big Brother, sarebbe il fratello maggiore - che tutto sa e tutto ascolta e tutto punisce.

Assieme al tremendissimo futuro immaginato da Orwell nel 1948, inventando le ultime due cifre dell'anno in cui scriveva, arrivano numerose versioni di "La fattoria degli animali": il paradosso dei due titoli gli animali dovrebbero essere uguali, e si ribellano al padrone, ma poi finisce che i maiali sono più uguali degli altri (a volte i traduttori firmano la doppietta). Qui il divertimento sta nel

rendere l'anno animaliero "Bestie d'Inghilterra", e decidere se Palladino rende l'idea meglio di Snowball. Completano l'offerta - sono scaturiti i diritti, a 70 anni dalla morte dello scrittore - alcune traduzioni italiane del 1984: si vende sempre benissimo, tutti gli editori si fermano nel piatto ricco - una manciata di testi sparsi. Eric Arthur Blair in arte George Orwell andò a combattere la guerra civile spagnola, e precipitosamente rientrò in Inghilterra quando nel governo repubblicano presso il potere gli stalinisti raccontò tutto in "Omaggio alla Catalogna". Anche le "Memorie di un libro" sono tutte esperienze: lo scrittore aveva lavorato in un negozio di libri usati, molto frequentato da "quella categoria di persone che pure sono in grado di rendersi insopportabili ovunque riescono a farlo particolarmente bene in libreria".

Le nuove copertine italiane vanno dal geometrico al realismo

cinematografico, dallo pseudo-Warhol all'astratto. Ancora lontane da un paio di memorabili copertine Penguin per "1984": una coperta con corsive fa bene sia il titolo sia il nome dell'autore, un'altra riproduceva l'autoritratto di Francis Bacon. "La fattoria degli animali" intanto passava da marinai neri e rose artisticamente composte come in un quadro di Escher, a un unico sinistro maiale con una stella rossa sullo sfondo. Parlando di "1984", resta la questione dell'incipit, con gli orologi che nella versione originale "were striking thirteen". Batterà tredici colpi, che per lettori abituati a 12 ore am e 12 ore pm suona strano. Come se il tempo fosse sballato, o "fuori di sesto". Come lo straripamento delle due linee nel romanzo "1984" di Haruki Murakami, con i titoli e i sottotitoli che non sembrano però aver stuzzicato la fantasia dei traduttori: o è l'una, o sono le tredici.

Oggi la roulette del Senato Presale la fiducia, Conte ha un piano contro Iv: "Non potrà astenersi a vita"

I dubbi del Pd sull'azzardo del premier: "Si può andare sotto in ogni momento". Zingales alla posta. Guerin: "Ora facciamo politica"

Delrio riapre (con iuicio) a Renzi

Roma. Mentre la Camera approva la fiducia (201 sì, 10 no, 138 astensioni), il Senato è in bilico. Il presidente della Camera, Antonio Di Pietro, ha detto che il governo non può contare sulla fiducia del Senato. Il premier, Giuseppe Conte, ha detto che non potrà astenersi a vita. Il ministro della Giustizia, Paola Severino, ha detto che il governo non può contare sulla fiducia del Senato. Il ministro dell'Interno, Matteo Salvini, ha detto che il governo non può contare sulla fiducia del Senato. Il ministro della Sanità, Roberto Speranza, ha detto che il governo non può contare sulla fiducia del Senato. Il ministro della Difesa, Luigi De Luca, ha detto che il governo non può contare sulla fiducia del Senato. Il ministro della Giustizia, Paola Severino, ha detto che il governo non può contare sulla fiducia del Senato. Il ministro dell'Interno, Matteo Salvini, ha detto che il governo non può contare sulla fiducia del Senato. Il ministro della Sanità, Roberto Speranza, ha detto che il governo non può contare sulla fiducia del Senato. Il ministro della Difesa, Luigi De Luca, ha detto che il governo non può contare sulla fiducia del Senato.

Ai disponibili!

Promesse e offerte ai "volenterosi". L'appello di Conte che sul suo profilo WhatsApp ora ha la foto di Kennedy

Roma. Nel giro di un'ora sono volute portargli via tutto l'ufficio di tutto. Ha aperto alle opposizioni, si è rivolto alla coscienza "dei singoli parlamentari, in particolare modo a quelli di anima socialista". Chi può ancora aiutarlo? Il professore, avvocato? Giuseppe Conte? Ieri è entrato in politica. Sul suo profilo WhatsApp ha perfino cambiato fotografia. Ha inserito quella di John F. Kennedy. E ha promesso una nuova legge proporzionale, garantito che tutelare le autonomie, ricordato che c'è il ministro dell'Agricoltura da assumere, annunciato un piano per il reddito per ogni figlio. Chiama alla battaglia i "volenterosi" e i "disponibili". Renzi non lo vuole più vedere.

Italia viva ed elettrica

Tensioni tra le truppe renziane che alla fine freggono. Fra i vaffa ai cronisti, telefonate proibite e "il Pd ci ha frugato"

Roma. "Conte non vorrebbe Renzi, ma solo non renziani? Domanda idiota e a chi la domanda ridi il mondo a bencolo". Generoso Migliore che porta in foto a la crisi del 2008 di quando era capogruppo di Rifondazione comunista, fa rimanere di sale un cronista, imbarazza nel cortile di Montecitorio. I renziani sono sotto stress. Nervosismi. Elettrici. Tutti si domandano cosa faranno questi parlamentari che usano cover per copiare gli schemi dei cellulari come nei migliori film di spionaggio? Squisiranno il capo o torneranno nel Pd? Alle 12 Conte li picchia. "E' una mossa vera, è mio contemporaneo, io conosco". Ivan Scalfarotto in un corridoio sta parlando al telefono. Chissà con chi, e a chi si riferisce?

Andrea's Version

Scelta sveglia, brillante e finalmente non scontata sul Fatto di Travaglio. Il direttore ha fatto invecchiare da uno dei suoi più psicanalisti importanti, non chiedetemi adesso i nomi di quei due, sui disturbi comportamentali di Renzi, i quali figurarsi se non esistono. Belle: ma perché Renzi fa così? Ma perché fa così? Ma che cosa lo muove? Sarà mica il masochismo? Dove l'intervistato, per certo un analista coscientissimo, risponde a distanza e giustifica, e spiega, e scende nel profondo finché, come un David sotto a l'ipotesi, ovviamente sentenzia. Oremus. Ma il pezzo è interessante per svariati motivi. Il primo consiste nella moderna sollecitazione a considerare l'aspetto del mal di denti, mentre al modo di Vytinaki, l'indimenticabile giurista. E già questo è carino. Un secondo motivo si nasconde nel passo avanti tentato da Travaglio con se stesso quando sembra aver capito che, nei disturbi comportamentali, il manette è basta e solo da imbecilli.

Perché la vera mossa del cavallo per Renzi è votare la fiducia

Cambiare mossa, mettere da parte la rabbia e dimostrare che non servono contropartite per imporre le idee giuste. Renzi, l'appello europeista e la responsabilità di lasciare nella maggioranza il motorino del riformismo

La mossa c'è: votare sì e poi riaprire tutto. Il passaggio forse politicamente più rilevante del discorso alla Camera del presidente del Consiglio Renzi è la maggioranza guidata da Conte ha ottenuto 321 voti, per avere la maggioranza assoluta la soglia era 310. È quello che arriva a metà del suo intervento pronunciato ieri mattina. Quando, dopo aver mollato qualche battuta a Matteo Renzi, dopo aver detto che "questa crisi ha aperto una ferita profonda all'interno del Consiglio dei ministri, che non è un fatto di maggioranza", questa crisi "ha provocato un profondo sgomento nel paese", che questa crisi "ha fatto salire lo spread", che questa crisi "ha attirato l'attenzione dei media internazionali, delle cancellerie straniere" e che "arrivati a questo punto non si può continuare che è accaduto, non si può pensare di recuperare quel clima di fiducia, quel senso di affidamento che sono condotti imprescindibili per poter lavorare tutti insieme nell'interesse del paese" - il presidente del Consiglio introduce all'interno della sua argomentazione un appello rivolto a tutte le forze politiche presenti in Parlamento per "operare una chiara scelta di campo contro le derive nazionaliste e le logiche sovraniste". Alle quali riprende la parola. Prima di tutto, la coerenza senza chiamata a esprimere una imprescindibile vocazione europeista. Secondo: "Sarebbe un arricchimento per questa alleanza - e lo voglio affermare molto chiaramente - poter acquisire anche il contributo politico di formazioni che si collocano nel solco dei migliori e più nobili tradizioni europeiste: liberali, popolari e socialisti, ma chiedo un appoggio insieme, un appoggio trasparente, che si fonda sulla convinta adesione a un progetto politico, che si basi sulla forza e la rilevanza della proposta. A tutti coloro che hanno a cuore il destino dell'Italia, che oggi aiutiateci". Poi, far sorridere che a fare questo appello sia lo stesso presidente del Consiglio che nel corso di questa legislatura, prima della nascita del governo rosso giallo, si è vantato più volte di essere "un sincero populista" (14 ottobre 2018) e si è detto più volte di essere convinto del fatto che "il populismo sia in Costituzione" (14 dicembre 2018). Ma il dato di fondo della stagione politica che sta attraversando l'Italia è che, crisi o non crisi, pandemia o non pandemia, la maggioranza che si presenta oggi al Parlamento per ottenere la fiducia al Senato resta l'unica attorno alla quale è ancora possibile andare a declinare un'agenda europeista, che per quanto possa essere ingenua, lo è lo stesso. L'unica a disposizione oggi del Parlamento per evitare la perfetta agenda anticuropeista. L'appello di Conte, evidentemente, è rivolto più ai possibili parlamentari "volenterosi" che ai gruppi parlamentari. E il riferimento più Conte si avvicinerà alla maggioranza assoluta a Palazzo Madama meno la sua nuova maggioranza apparirà raccogliitrice e tribale. Ma l'appello del presidente del Consiglio offre la possibilità di ragionare attorno a due questioni politiche che saranno determinanti nelle prossime ore e nei mesi: verranno: che fare con gli europei che fino a qualche ora fa erano in maggioranza e che ora non sono più e che fare con gli europei che fino a oggi sono stati all'opposizione e che ora non sono più? Il profilo degli europei che si trovano all'opposizione coincide naturalmente con quello delle forze politiche che si richia-

gni offre la possibilità di ragionare attorno a due questioni politiche che saranno determinanti nelle prossime ore e nei mesi: verranno: che fare con gli europei che fino a qualche ora fa erano in maggioranza e che ora non sono più e che fare con gli europei che fino a oggi sono stati all'opposizione e che ora non sono più? Il profilo degli europei che si trovano all'opposizione coincide naturalmente con quello delle forze politiche che si richia-

verni incapaci di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate nell'esecutivo, sono cinque, in Europa, e sono Spagna, Portogallo, Norvegia, Danimarca e Svezia. Rischio di essere controproducente perché nella instabile stagione politica in cui si trova a vivere l'Italia sta da molti decenni. Un governo di minoranza è un governo incapace di avere la maggioranza assoluta in una delle due Camere è diventata ormai più una consuetudine che una eccezione - in questo momento, i paesi guidati da governi di maggioranza relativa, o di minoranza, cioè di pendenti dalla non ostilità di forze non rappresentate



il Giornale



MARTEDÌ 19 GENNAIO 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 15 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
058 7324371 il Giornale tel. 058 7324371

IL PREMIER ELEMOSINA AIUTO

VOTO DI SCAMBIO

Conte: soldi agli italiani, seggi ai transfughi Alla Camera 321 sì, Senato in bilico Porte chiuse a Renzi. Polverini col governo, lascia Forza Italia

Il presidente del Consiglio, pur di salvare la poltrona, promette aiuti a pioggia e cerca di imbarcare tutti: dai liberali ai socialisti. Alla Camera il governo strappa la maggioranza assoluta, ma i guai potrebbero arrivare oggi in Senato. Renata Polverini vota la fiducia, Forza Italia la espelle.

servizi da pagina 2 a pagina 8

UNICA CERTEZZA: GOVERNO PIÙ DEBOLE

di Alessandro Sallusti

Per la terza volta in due anni e mezzo Giuseppe Conte si è presentato in Parlamento a cercare la fiducia. Ogni volta lo ha fatto con una maggioranza diversa, stile Prima Repubblica, promettendo cose mirabolanti per l'Italia e gli italiani senza riuscire fino ad ora ad onorare l'impegno. A ogni giro di giostra ha perso pezzi e questa volta rischia di non farcela a ottenere il controllo assoluto del Senato. Conte, comunque vada, si è indebolito e un uomo debole - dicono i saggi - non può essere sincero. Dice infatti di volere governare con la sinistra, i comunisti e i Cinque Stelle, ma per farlo chiede i voti dei liberali e dei moderati; strizza l'occhio alla Clna e, contemporaneamente, corteggia europeisti ed atlantisti. Insomma, tanto per cambiare non si capisce che direzione voglia imboccare.

Conte promette tutto a tutti, ma è nelle condizioni di colui che fatica a pagare le bollette a fine mese. Ieri ha alzato di nuovo l'asticella delle promesse: seguitemi - è stato il senso del suo discorso - e vi porterò nel giardino dell'Eden. A parte che ben sappiamo come è finita la storia di Adamo ed Eva, il premier si guarda bene dall'entrare nei dettagli di come, quando e con chi intende intraprendere il viaggio. Non vuole a bordo Renzi, questa è l'unica cosa che abbiamo capito, ma i posti occupati fino a ieri dai renziani sono vuoti, al massimo si accomoderanno viaggiatori clandestini - che lui chiama non più «costruttori» ma «volenterosi» - pagati per fare da comparse. «Conte vuole decollare con Air Mastella», ha ben riassunto la situazione Giorgia Meloni nel suo intervento di ieri alla Camera.

Ma, nonostante l'intensa attività di reclutamento, l'esito della conta al Senato rimane incerta. A Conte restano poche ore per completare l'operazione «voto di scambio», con i senatori in libera uscita dai loro gruppi e partiti, e raggiungere oggi un consenso se non di improbabile maggioranza assoluta (161) almeno accettabile per il Quirinale (156). Ma anche se accadesse, la domanda è: e poi che succede? Succede che un minuto dopo ci troveremo con un governo ancora più fragile, ricattabile e indeciso a tutto rispetto a quello che stiamo per lasciarci alle spalle.

Sai che vittoria per il premier più trasformista e illusionista della nostra storia.

LA GIORNATA IN AULA

APPELLO PER SALVARSI

I «volenterosi» e Biden nuovi numi tutelari

di Giuseppe Marino

a pagina 5



SFIDA Giuseppe Conte ieri nell'Aula della Camera

MINACCE SPUNTATE

Il gioco giallorosso: progetti solo virtuali

di Augusto Minzolini

a pagina 6



MANOVRE Il segretario del Pd Nicola Zingaretti

LA PARTITA A SCACCHI CON IL PD

Giuseppi minaccia: alle urne con la mia lista

di Adalberto Signore

Nel giorno in cui i riflettori sono tutti puntati sulla Camera, Palazzo Madama è quasi un deserto. È qui che oggi Giuseppe Conte si giocherà la partita della vita, con numeri che già ieri mattina più di un senatore raccontava «ballerini». La maggioranza



assoluta di 161 è lontana, ma anche quella semplice - sufficiente alla sopravvivenza del governo - rischia di essere più risicata di quanto fino a poche ore fa si pensasse. Non un dettaglio, perché - politicamente parlando - più al Senato la soglia si abbassa (...)

segue a pagina 3

ADDIO ALLA CASA BIANCA

Ultimo giorno di Donald triste e furioso

di Paolo Guzzanti

Gira sul web il video finito di Trump trascinato fuori dalla Casa Bianca ancora aggrappato alla scrivania e si sono (...)

segue a pagina 17

ANNIVERSARI DI PARTE

Il Pci si celebra Cento anni di menzogne

di Alessandro Gnocchi

Antonio Gramsci era un santo. Palmiro Togliatti un fior di riformista, sulla scia del socialista Filippo Turati. Il Partito (...)

segue a pagina 25

ULTIMATUM ALL'ITALIA

Ue: senza riforme niente Recovery

De Francesco a pagina 7

«IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA REGIONI), IL GOVERNO NON PUÒ PERDERE IL CONTROLLO DELLA SITUAZIONE»

**PENSIERI COSTANTI?
SONNO DISTURBATO?
CRATTIVO UMORE?**

Dalla ricerca scientifica nasce

LALA

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

Più spazio alla vita.

Il farmaco LALA (Silexan) è un integratore alimentare a base di Silexan® (Sila-fenolo) che agisce sui recettori 5-HT_{1A} e 5-HT_{2A} del sistema serotoninergico, modulando l'attività del sistema serotoninergico e migliorando l'umore e il sonno.

LE LINEE GUIDA DEGLI ANESTESISTI IN CASO DI NUOVA EMERGENZA

«Subito stop alle cure per chi non risponde»

Maria Sorbi

Se un malato di Covid ricoverato in terapia intensiva non risponde al trattamento o si aggrava verrà dirottato sulle cure palliative, senza aspettare, senza accanimenti inutili. Questo uno dei passaggi più delicati del nuovo documento Siaarti, il vademecum etico con cui gli anestesisti si preparano a dover affrontare decisioni drastiche in caso di carenza di posti letto durante la terza ondata.

a pagina 13



SPUNTA UN VIDEO NASCOSTO

Quando il teste di «Report» scagionava Fontana

Luca Fazzo

Sputa un video nascosto girato dalla trasmissione Report in cui il principale accusatore di Fontana difendeva il governatore sulla vicenda nomine in Regione.

a pagina 9

IL GIORNO

MARTEDÌ 19 gennaio 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Da oggi niente sigarette anche alle fermate e allo stadio

**Vietato fumare al parco
A Milano la linea dura
comincia senza multe**

Servizio a pagina 13



Cremona, sangue in famiglia

**Uccise per vendetta
la figlia di 2 anni
Ergastolo al papà**

Rescaglio a pagina 15

ristora
INSTANT DRINKS

Conte, primo sì. Ma oggi si gioca tutto

Chiusura definitiva a Renzi e appello ai volenterosi. Alla fine il premier incassa la maggioranza assoluta alla Camera. Però i veri rischi li corre al Senato. La promessa ai centristi: politiche europeiste e una legge elettorale proporzionale

Servizi
da pag. 3 a pag. 7

La strategia del premier

**Le armi della Dc
per difendersi
dai due Matteo**

Michele Brambilla

Poco più di un anno e mezzo fa, nell'estate del duemiladiciannove, Giuseppe Conte andò alle Camere per cercare di respingere l'offensiva di Matteo Salvini. A Palazzo Chigi c'era finito (per caso, almeno apparentemente) poco più di un anno prima. Salvini, forse sottovalutandolo, s'era deciso a sfrattarlo, per prenderne il posto. Tuttavia, mostrando qualità allora ancora insospettite, il premier riuscì non solo a respingere l'attacco, ma anche a mettere alle corde l'avversario e a salvarsi passando da destra a sinistra. Ieri Conte s'è dovuto ripresentare per far fronte a un identico tentativo di defenestrazione da parte di un altro Matteo: Renzi.

Continua a pagina 2

«ASSEGNARE LE DOSI ALLE REGIONI SECONDO LA CAPACITÀ PRODUTTIVA»
L'IDEA DELLA MORATTI FA DISCUTERE. SPERANZA: SALUTE DIRITTO DI TUTTI

Letizia Moratti,
71 anni,
neo assessore
al Welfare
della Lombardia



**«VACCINI
IN BASE
AL PIL»**

Bonezzi a pagina 9

DALLE CITTÀ

Milano

**«La mia sigaretta
elettronica
è esplosa
È stato l'inferno»**

Vazzana nelle Cronache

Milano

**«Siete incompetenti»
Ufficio regionale
"chiuso" dagli studenti**

Ballatore, Dedori nelle Cronache

Maleo

**Travolta dal treno
Cinque mesi
senza verità**

D'Elia nelle Cronache



Noto intellettuale sott'accusa, parla la first lady

**La Francia e l'incesto
Brigitte: legge più severa**

Serafini a pagina 16



Vittoria a Cagliari (2-0), ora l'Inter è a -3

**Doppio Ibra, il Milan c'è
E torna in testa da solo**

Servizi nel Qs

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

Dalla ricerca scientifica nasce

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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (OTC) che può essere consegnato solo dal farmacista. Acquistare il tuo farmaco. Se senti peggiorare dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico o un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 10/00/2020.





Le Monde diplomatique

IN EDICOLA Finanza autoritaria; dirigenti cinesi modello Stati Uniti; Covid, verso il mondo di prima; tanti conflitti in Transcaucasia



Culture

PRIMAVERA ECOLOGICA Il conflitto tra industria e ambiente in un libro di Poggio e Ruzzenenti (Jaka Book)
Paolo Cacciari pagina 10



Visioni

CAPITOL HILL «Gloria», la canzone di Umberto Tozzi diventata colonna sonora «straniante» dell'assalto
Stefano Catucci pagina 12

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
e EURO 2,00

MARTEDÌ 19 GENNAIO 2021 - ANNO LV - N° 15

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Giuseppe Conte ieri durante le comunicazioni alla Camera foto di Alessandra Tarantino/Ap

Buona la prima

Con 321 voti, 6 in più della maggioranza assoluta, Conte ottiene la fiducia alla Camera. Polverini dice sì e lascia Fi, due renziani si staccano da Iv. Il premier, pensando alla prova di oggi al Senato, lancia l'appello ai «volenterosi»: senza sarà difficile governare

pagina 2,3

all'interno

Stati Uniti

Vagliati uno a uno i soldati a difesa di Washington

Per la prima volta nella storia, l'Fbi sta vagliando tutti e 25mila i soldati della Guardia nazionale dispiegati per l'inaugurazione di Biden: timore di attacchi dall'interno.

MARINA CATUCCI
PAGINA 9

Assalto al Congresso

Il primo tempo del fascismo americano

FABRIZIO TONELLO

I Can't Happen Here («Da noi non può succedere»), scriveva Sinclair Lewis nel 1935. E invece è successo: il 6 gennaio 2021 un aspirante dittatore, eletto nel 2016 tra manipolazioni e interferenze straniere, ha cercato di impadronirsi del Congresso.

— segue a pagina 15 —

Trump

L'insurrezione spartiacque del declino Usa

LUCA CELADA

Parlare di Seconda Repubblica è, lo ammettiamo, una provocazione — di certo in un paese in cui una vera guerra civile in fondo c'è già stata. Ma la secessione fu lo spartiacque formativo di una nazione in ascesa.

— segue a pagina 15 —

MORATTI: «VACCINI IN BASE AL PIL», MA IN LOMBARDIA NON TORNA LA CONTA DEI POSITIVI

«Pfizer ritarda ancora», Arcuri furioso

■ Il Piano vaccini rallenta per il taglio del 29% della fornitura comunicato venerdì da Pfizer-BioNTech. Ieri il viceministro Sileri ha avvisato: «Per gli over 80 e i pazienti fragili si comincerà più avanti rispetto agli inizi di febbraio». Dell'azienda non si fida più nessuno,

nuovo cambio di programma ieri: sono arrivate 103mila dosi delle 397mila previste per questa settimana (dopo il taglio di 165mila), oggi ne arriveranno 53.820 e domani 241mila. «Un ulteriore incredibile ritardo» il commento del commissario Arcuri. La Lombardia

fa ricorso al Tar contro la zona rossa nonostante sia saltato il sistema regionale di tracciamento dei positivi, come denunciano i comuni. Mentre la neoassessora Letizia Moratti rilancia la proposta leghista: «Distribuzione dei vaccini in base al Pil». **POLLICE A PAGINA 5**

SUPERIORI IN CLASSE A METÀ IN 4 REGIONI Caos scuola, studenti in piazza

■ Lezioni in presenza al 50% in Lazio, Emilia Romagna, Piemonte, Molise. La protesta degli studenti a Roma: «Trasporti precari, rischiamo una chiusura imminente». A Milano occupato il Parini. Sulla sicurezza delle scuole esperti divisi. «La vera falla è la mancanza dei dati».

CICCARELLI, CAPOCCI A PAGINA 4

Lele Corvi



RUSSIA

30 giorni d'arresto per Navalny

■ L'oppositore di Putin Alexey Navalny, al suo rientro a Mosca dopo essere stato 5 mesi in Germania per il suo avvelenamento, è stato fermato all'aeroporto e processato nella stazione di Polizia per «inadempienze» rispetto ad un altro processo incorso. Il giudice, in attesa del processo che inizia il 29 gennaio, ha condannato Navalny a 30 giorni di prigione. Dura la condanna dei governi occidentali, di Biden (e di Pompeo), di Charles Michel dell'Ue e dell'Onu, che chiedono la «liberazione immediata».

KAMILA MAMADNAZARBEKOVA,
ANNA MARIA MERLO A PAGINA 7

TUNISIA

La crisi peggiore, rivolta dei giovani

■ Da giorni i manifestanti sfidano il coprifuoco notturno dando vita a proteste in numerose città del paese. Durissima la repressione con oltre 600 arresti, molti i minorenni. Dimenticati dalla politica, condannati alla disoccupazione, precipitati con l'emergenza Coronavirus nella crisi più buia dai tempi dell'indipendenza, sono soprattutto loro, i più giovani, a scendere in piazza e a postare i filmati degli scontri su Tik Tok. Ad aumentare la frustrazione, il silenzio delle autorità.

ARIANNA POLETTI A PAGINA 8

CENTO ANNI

inserto speciale di 12 pagine in edicola giovedì 21 gennaio



Libertà, pace, lavoro, giustizia sociale, democrazia, ambiente

A 100 anni dalla nascita del Partito Comunista Italiano, l'attualità del socialismo

21 gennaio 2021 ore 18-23

Convegno on line. Diretta su pagina 10 rifondazione comunista



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CODICE N° 18
SPESSIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20/01/01, 02/01/01

Fondato nel 1892



Martedì 19 Gennaio 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A BONA E PRODA, "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO" - EURO 120

La Supercoppa, le formazioni
Mertens e Petagna in dubbio
Gattuso senza attaccanti
pensa a Lozano centravanti

Pino Taormina e Bruno Majorano alle pagg. 20 e 21



La Supercoppa secondo i tifosi
Rieccoci contro la Juve
senza troppe illusioni
ma con un sogno nel cuore

Marilicia Salvia a pag. 42

Conte in bilico, sfida in Senato

► Incassata la fiducia alla Camera con 321 sì. Polverini abbandona Forza Italia per il governo
Il Pd al premier: con una maggioranza debole non si va avanti. Zingaretti: strada strettissima

Il commento

UN DISCORSO
TUTTA TATTICA
E POCA VISIONE

Massimo Adinolfi

I punti politici intorno a cui ha ruotato il discorso di Conte alla Camera sono chiari: non vi era ragione di aprire una crisi; ora va costruita una maggioranza il cui perimetro sia tracciato da una forte vocazione europeista; l'europeismo è il denominatore comune delle tradizioni popolari, democratiche, liberali e socialiste a cui il premier si rivolge.

Continua a pag. 43

Il personaggio

L'INCREDIBILE
ASCESA
DELL'AVVOCATO

Alessandro Campi

Ai tanti misteri della storia d'Italia da tre anni se n'è aggiunto uno assai intrigante: Giuseppe Conte. Mistero non giornalistico-giudiziario, nulla dunque a che vedere con i morti eccellenti e i tentativi di eversione che hanno scandito la vita della Repubblica, ma schiettamente politico. Chi è esattamente, al di là delle biografie ufficiali? Come ha fatto a trovarsi nel ruolo che ricopre?

Continua a pag. 43

È il giorno del verdetto, per il premier Conte. Oggi, con grandi rischi per la maggioranza di governo, il voto in Senato dopo il «sì» della Camera con 321 deputati a favore. Da registrare la defezione di Renato Polverini che ha votato la fiducia, lasciando forza Italia. Il Pd al premier: allarga la maggioranza o non andiamo avanti. E Zingaretti ammette: «La strada è strettissima».

Acquaviti, Conti, Di Fiore, Gentili, Malfetano, Pappalardo, Pirone e Pucci alle pagg. 2, 3, 4, 6, 7 e 8

Il retroscena

L'offerta del proporzionale
fa storcere il naso ai 5Stelle

Il Paese reale fuori dal Palazzo

Salari, in fumo 11 miliardi
imprese soffocate dai debiti

Valentina Petrucci e Nando Santonastaso alle pagg. 6 e 8

Montecitorio segreto

L'ultimo suk
nella saletta
terapia d'urgenza

Il suk dei voti, a Montecitorio, è «sistemato» nella saletta della terapia d'urgenza. È lì, che in vista del voto, sono avvenute le trattative più importanti, con la maggioranza a cercare consenso e voti, soprattutto tra gli «azzurri».

Ajello a pag. 5

Il caso

Moratti choc
«Prima i vaccini
a chi produce
più ricchezza»

Mario Ajello

No, non è vero. Pareva impossibile e invece nella tragedia italiana di questi tempi diventa possibile l'indecoroso. Quale? Che la Lombardia che ha fallito tutto da subito nella lotta alla pandemia, ha infettato l'Italia per colpa dei suoi ritardi nel contrapporsi alla prima ondata Covid, ha tradito il principio della difesa della salute nazionale privilegiando la cura dei propri affari particolari.

Continua a pag. 42
Bassi a pag. 10

L'inchiesta Altarini e murali in ricordo dei morti: nessuno fa nulla



Napoli, altarini privati e grandi murali a Forcella e ai Quartieri Spagnoli: per ognuno una storia

Napoli, i santuari della camorra

Valentino Di Giacomo in Cronaca

Il riconoscimento per il 2022

La vittoria di Procida
capitale della cultura
«Simbolo di rinascita»

La piccola isola della poesia batte i grandi centri

Giovanni Chianelli

«La vincitrice è Procida». Le parole di Dario Franceschini, ministro della Cultura, collegate a distanza con i Comuni candidati a diventare capitale della cultura italiana per il 2022, fanno scatenare l'esultanza sull'isola napoletana, quella del cinema, della poesia, dei colori. Una vittoria in nome di un progetto dal basso, con grande protagonismo giovanile.

Alle pagg. 18 e 19

L'analisi

IL RISCATTO
DI UN'IDEA DIVERSA
DI TURISMO

Giuseppe Montesano

Viene voglia di dire solo: finalmente. In tempi difficili per tutti e per questo Sud, una bella notizia! Continua a pag. 19

L'app Perte+

Guadagna un punto ogni euro di spesa* e converti i tuoi punti in sconti immediati alla cassa. Più la spesa, più risparmi!

Apposita delle offerte dedicate!

Accedi ai servizi digitali con l'app Perte+ Plus

Sempre aggiornato
Il tuo saldo punti sempre a portata di mano!

Il concorso mensile
Con le missioni e giochi accumula foglie e partecipa al concorso mensile!

Missioni e giochi
Completa le missioni del mese: punti extra e premi speciali ti aspettano!

Il tuo punto vendita
Scegli il volantino e scopri i servizi del tuo punto vendita preferito!

SCARICA Perte+ Plus
SUBITO 100 PUNTI IN OMAGGIO

DISPONIBILE SU Google Play

Scarica su App Store

*Validi fino al 31/12/2021 su https://perte.garparom.com. In ogni negozio digitale cartella per te gratis

Napoli Trovato il quadro leonardesco rubato
Il Salvator Mundi in cantina
pronto per volare a Dubai



Giuseppe Crimaldi in Cronaca



Il Messaggero



211 € 1,40* ANNO 143-N° 18
Sped. in A.P. 03/2003/2002 con L. 4/2004 art. 1 c. 1 B2B RM

Martedì 19 Gennaio 2021 • S. Mario

NAZIONALE
IL GIORNALE DEL MATTINO

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

Su Amazon Prime
Mitica Raffaella Carrà
star senza confini:
vita e canzoni ispirano
il musical "Ballo Ballo"
Ravertino a pag. 23



Milan ok, resta primo
Roma, la Coppa Italia
diventa un esame vero
dopo il derby disastro
Fonseca fa turnover
Angeloni e Carina nello Sport



DOMANI IN OMAGGIO
Il Messaggero
Casa
INIZIATIVA VALIDA
PER ROMA E PROVINCIA
[messaggerocasa.it](https://www.messaggerocasa.it)

Storie italiane

La parabola
del premier
scelto per non
fare ombra

Alessandro Campi

Ai tanti misteri della storia d'Italia da tre anni se n'è aggiunto uno assai intrigante: Giuseppe Conte. Mistero non giornalistico-giudiziario, nulla dunque a che vedere con i morti eccellenti e i tentativi di eversione che hanno scandito la vita della Repubblica, ma schiettamente politico. Chi è esattamente, al di là delle biografie ufficiali? Come ha fatto a trovarsi nel ruolo che ricopre? Dove vuole arrivare, visto dove è già arrivato? Donde nascono le abilità che sta certamente dimostrando?

Purtroppo le risposte che talvolta si danno a queste domande - come nel divertente siparietto televisivo di qualche giorno tra un tenebroso Filosofo e un celebrato Giornalista - non fanno altro che aggiungere nebbia a nebbia. Si sostiene infatti che un uomo senza storia politica, sconosciuto alle masse e di media reputazione accademica, divenuto improvvisamente capo del governo (anzi, di due governi, che potrebbero diventare tre), non può che nascondere un grande segreto.

Nel senso che la sua forza, altrimenti inspiegabile, dipende evidentemente dal sostegno che gli assicura qualche potenza che per essere veramente tale è anche pubblicamente indicibile. Ma così argomentando si resta sul terreno - ora divertente, ora inquietante - delle allusioni-insinuazioni tipiche d'un certo immaginario cospiratorio oggi assai popolare.

Continua a pag. 22

Conte, maggioranza debole

► Il capo dell'esecutivo incassa 321 voti alla Camera. Ma oggi al Senato percorso in salita Allarme Pd-M5S: caccia a centristi e Fi per allargare la base. Recovery, pressing Ue sull'Italia

Al termine di due mesi e mezzo di Dad totale

Rientro a scuola, un flop lo sciopero
«In classe per salvare il quadrimestre»

ROMA Dopo due mesi e mezzo di chiusura, ieri gli istituti superiori hanno riaperto: sono infatti tornati in presenza i ragazzi delle scuole del Lazio, del Piemonte, dell'Emilia Romagna e del Molise



(circa 650 mila). A Roma gli studenti si sono ribellati alla protesta a ogni costo: «Sciopero? No, entriamo». Adesioni al 50%.
Loiacono a pag. 8
Servizi da pag. 2 a pag. 8

Offerto il 50% in più degli altri statali

«No all'aumento da 125 euro: è poco»
Schiaffo dei lavoratori di Palazzo Chigi

ROMA L'aumento proposto per il rinnovo del contratto è del 50% superiore a quello degli altri statali. Ma dai duemila dipendenti della presidenza del Consiglio arriva un altro no al rinnovo



2016-2018: l'offerta di 125 euro in più non viene ritenuta sufficiente. Naddeo (Aran): «La trattativa dura da 15 mesi, adesso però la pazienza con i sindacati è terminata».
Bisozzi a pag. 15

Dopo gli affetti stabili

Le seconde case che il governo non sa definire

Guido Boffo

In attesa che Giuseppe Conte realizzi se Palazzo Chigi rimarrà la sua prima casa, Continua a pag. 22
Errante a pag. 11

Al mondiale di pallamano la sorpresa è il robusto bomber del Congo



Mvumbi-gol, la pancia non è un peso

Gauthier Mvumbi, 26 anni, bomber di pallamano del Congo
Cordella nello Sport

Provocazione Moratti

«Vaccini in base al Pil»

Nuova beffa di Pfizer

► La Lombardia: favorire le regioni produttive
Altro ritardo: slitta la consegna di 240 mila fiati

Andrea Bassi

«P»er le dosi di vaccino vanno privilegiate le Regioni con il Pil più alto». Letizia Moratti, da poco insediata a capo della Sanità lombarda, ha subito scritto ad Arcuri per «cambiare la ripartizione» sollevando un vespaio di polemiche. Nuova beffa di Pfizer, che ora ammette di essere in ritardo anche su altre 240 mila dosi destinate all'Italia.
A pag. 10
Evangelisti a pag. 10

Fallimento sanità

La scelta del Nord di non guardare ai propri errori

Mario Ajello

No, non è vero. Pareva impossibile e invece nella tragedia italiana (...) Continua a pag. 22

Il doppio boom

Divorzio e un cane
così il lockdown
cambia le famiglie

ROMA Forzati in casa dalle misure per il contenimento della pandemia e di conseguenza in molti casi «costretti» alla vita di coppia e a riscoprire la condivisione - non sempre facile - di spazi, tempi e necessità. Il lockdown ha portato, nel 2020, ad un aumento delle separazioni del 60% (la causa principale è la scoperta di infedeltà). E, contemporaneamente, ha portato anche all'aumento dell'acquisto di animali domestici, per combattere tristezza e depressione.

Arnaldi a pag. 14

L'ansia ingigantisce
le tue preoccupazioni?



Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA

80mg capsule mastiche a rilascio prolungato

LA CROCE DI MEDICI

farmaco innovativo a base di Silexan®

per combattere i sintomi dell'ansia lieve.

Più spazio alla vita.

Chiedi consiglio al tuo farmacista

Leggere attentamente l'opuscolo informativo. Laila è un medicinale. Non abusare di generici o OTC. Per ogni dubbio rivolgerti al tuo farmacista. Se l'ansia persiste dopo due settimane di trattamento, rivolgiti al tuo medico. Laila è un medicinale. Non abusare di generici o OTC. Per ogni dubbio rivolgerti al tuo farmacista.

Chiedi consiglio al tuo farmacista

Chiedi consiglio al tuo farmacista

Chiedi consiglio al tuo farmacista

Chiedi consiglio al tuo farmacista

ANNO DECISIVO PER L'ACQUARIO

Buon giorno, Acquario! Il 2021, finalmente! Il vostro nuovo anno inizia proprio questa sera con Sole nel segno e tre importanti pianeti per il successo, immediato e futuro, per la vita personale e la famiglia. Dovete però aspettare febbraio per avere nel cielo anche Venere, generosa stella del vostro cuore, che sarà un'altra volta l'amore quella vostra forza, che tutto travolge e vince! Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'oroscopo all'interno

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

il Resto del Carlino

MARTEDÌ 19 gennaio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Emilia Romagna, ma resta tanto sommerso

**Effetto lockdown:
«Badanti, è boom
di assunzioni»**

Pozzati a pagina 13



Conte, primo sì. Ma oggi si gioca tutto

Chiusura definitiva a Renzi e appello ai volenterosi. Alla fine il premier incassa la maggioranza assoluta alla Camera. Però i veri rischi li corre al Senato. La promessa ai centristi: politiche europeiste e una legge elettorale proporzionale

Servizi
da pag. 3 a pag. 7

La strategia del premier

**Le armi della Dc
per difendersi
dai due Matteo**

Michele Brambilla

Poco più di un anno e mezzo fa, nell'estate del duemiladiciannove, Giuseppe Conte andò alle Camere per cercare di respingere l'offensiva di Matteo Salvini. A Palazzo Chigi c'era finito (per caso, almeno apparentemente) poco più di un anno prima. Salvini, forse sottovalutandolo, s'era deciso a sfrattarlo, per prenderne il posto. Tuttavia, mostrando qualità allora ancora insospettite, il premier riuscì non solo a respingere l'attacco, ma anche a mettere alle corde l'avversario e a salvarsi passando da destra a sinistra. Ieri Conte s'è dovuto ripresentare per far fronte a un identico tentativo di defenestrazione da parte di un altro Matteo: Renzi.

Continua a pagina 2

**«ASSEGNARE LE DOSI ALLE REGIONI SECONDO LA CAPACITÀ PRODUTTIVA»
L'IDEA DELLA MORATTI FA DISCUTERE. SPERANZA: SALUTE DIRITTO DI TUTTI**



Letizia Moratti,
71 anni,
neo assessore
al Welfare
della Lombardia

**«VACCINI
IN BASE
AL PIL»**

Bonezzi a pagina 9

DALLE CITTÀ

Bologna, dopo le polemiche

**Superbonus,
il Comune:
«La norma
sarà applicata»**

Carbutti in Cronaca

Bologna, l'allarme del Sert

**«Coca e anfetamine
sono le droghe
più diffuse»**

Tempera in Cronaca

L'ex mister rossoblù Maifredi

**«Bologna,
la salvezza
è troppo poco»**

Vitali nel QS



Noto intellettuale sott'accusa, parla la first lady

**La Francia e l'incesto
Brigitte: legge più severa**

Serafini a pagina 16



Vittoria a Cagliari (2-0), ora l'Inter è a -3

**Doppio Ibra, il Milan c'è
E torna in testa da solo**

Servizi nel QS

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

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA

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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (OTC) 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 o un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 00/00/2020.





IL SECOLO XIX



MARTEDÌ 19 GENNAIO 2021

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno 6000€ - NUMERO 15, 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

Conte, primo sì: «Volto pagina, aiutateci»

Conte supera alla Camera la prima fiducia con numeri rassicuranti: 321 sì e 259 no. Raccoglie il voto favorevole di alcuni ex M5S, due ribelli di Italia viva e di Renata Polverini, che lascia Forza Italia. Ma la vera prova, per il premier, è quella attesa per oggi al Senato, dove l'esito del voto resta incerto. Nel suo discorso alla Camera, Conte ha chiesto per due volte: «Aiutateci» alle forze politiche, ha detto di non capire le ragioni della crisi e di essersi presentato in Aula «senza arroganza ma a testa alta». Ha annunciato che il governo sta lavorando a una legge elettorale proporzionale e ha detto che rinuncerà alle deleghe su Intelligenza e Agricoltura. SERVIZI / PAGINE 2-5

ROLLI

LO SCUDO STELLATO



L'ANALISI

FEDERICO GEREMICCA / PAGINA 11

Il premier per salvarsi cancella il maggioritario



Il tabellone del voto alla Camera certifica il primo sì per il premier

L'ESPRESSO

IL COMMENTO

MARCELLO SORGI

QUELL'APPELLO EMBLEMA DELLE INCOGNITE

«Aiutateci»: il grido disperato del premier Giuseppe Conte ha segnato la giornata di ieri. E ha ottenuto un primo risultato: la larga maggioranza con cui i deputati hanno dato la fiducia al governo. La crisi dovrebbe chiudersi stasera, al Senato, vedremo con quanti voti. Una chiusura provvisoria, dato che il premier ha promesso di rimettersi subito a trattare con i partiti della sua maggioranza e con i cosiddetti «volenterosi», i singoli parlamentari che volessero unirsi al governo.

L'ARTICOLO / PAGINA 11

È in edicola

Le sei storie dei valori

Storie per crescere

L'AGENZIA REGIONALE ALISA: ADESIONE DEL PERSONALE FERMA AL 70%. I RAPPRESENTANTI DEI DIPENDENTI: C'È DIFFIDENZA, SERVE PIÙ INFORMAZIONE

Rsa liguri, il vaccino è un caso: un lavoratore su 4 non lo vuole

Toti scrive ad Arcuri: via subito al piano per gli over 80. Sessanta casi in una residenza del Savonese

Il personale delle residenze per anziani in Liguria non aderisce alla campagna di vaccinazione nelle stesse percentuali dei lavoratori ospedalieri. La percentuale supera di poco il 70 per cento, e questo preoccupa la Regione, perché gli anziani nelle Rsa rischiano di essere più esposti al virus. Toti chiede di accelerare sul piano di vaccinazione degli over 80. E. ROSSI / PAGINA 7

L'ASCUOLA IN LIGURIA

Silvia Pedemonte

Presentato il ricorso, oggi il Tar decide se riaprire le superiori

Dopo il ricorso presentato ieri da sette tra genitori e studenti, oggi il Tar Liguria deciderà se annullare l'ordinanza della Regione che proroga la didattica a distanza per le scuole superiori. L'ARTICOLO / PAGINA 6



L'IMPRESA DI PROCIDA: È LA PRIMA ISOLA CAPITALE DELLA CULTURA

TAMBURRINO / PAGINA 31

ECONOMIA

Il console Benvenuti: «Giovedì si decide se la Culmv vivrà»

Simone Gallotti

Il console della Compagnia unica del porto di Genova Antonio Benvenuti parla dell'assemblea chiamata a votare il piano per rimettere in sesto i conti della Culmv e stabilire nuove regole di gestione. «Votiamo per la nostra stessa esistenza. Giovedì si decide se la storia dei camalli potrà continuare ancora».

L'ARTICOLO / PAGINA 13

Stellantis in Borsa, l'esordio di Fca-Psa è da record: +7,6%

Teodoro Chiarelli

La campanella suona per Stellantis. Il quarto gruppo automobilistico mondiale nato dalla fusione fra Fiat Chrysler Automobiles e Peugeot Citroën fa il suo ingresso ufficiale in Borsa Italiana, a Milano, e in Euronext a Parigi. È il debutto di Stellantis, che da oggi sarà quotata anche sul New York Stock Exchange, è col botto: + 7,6%.

L'ARTICOLO E DI STEFANI / PAGINA 12

AURUM
OPERAZIONE PROFESSIONISTI
COMPRO
ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI
*fino al massimale di legge
Genova Corso Buenos Aires 81 R
(a fianco cinema Olympe)
Lunedì 15/18 martedì/venerdì 10/12 - 15/18

BUONGIORNO

Il sublime Giuseppe Conte ieri ha detto in Parlamento che l'agenda di Joe Biden è la sua agenda, dopo aver detto che la sua agenda era l'agenda di Donald Trump, poiché il multilateralismo di Joe Biden è una sciecheria, dopo aver detto che era una sciecheria il bilateralismo di Donald Trump. La moralità degli onesti ha le virtù dell'acrobata, ma a chi fosse capitato di leggere un paio di manuali si sa che da cinque secoli abbondanti la politica s'è separata dalla morale sull'insegnamento di Niccolò Machiavelli. Che non era né cinico né cattivo, non pensava che il principe dovesse praticare l'immoralità per conservare il potere e dominare sugli uomini a suo tornaconto, ma che la morale andasse subordinata all'interesse dello Stato, nell'interesse di tutti. Ci sono pagine illuminanti di Benedetto Croce in cui si spiega l'a-

La virtù dell'acrobata

MATTIA FELTRI

cre amarezza con cui Machiavelli accompagnava le sue considerazioni: se gli uomini fossero tutti buoni - diceva il fiorentino - questi precetti buoni non sarebbero, ma gli uomini sono - ingrat, volubili, fuggitori di pericoli, cupidi di guadagno - e, aggiungeva Croce, chiamano morale solo l'unione moralistica e l'ipocrisia bacchettona. Dunque tocca imparare a non essere buoni e a mancare di fede quando convenga. In un mondo serio sarebbe tutto qui: per la sopravvivenza del governo e il bene dello Stato, Conte passa da Salvini a Zingaretti, e da Trump a Biden, come un altro passerebbe dal divano alla poltrona. Il guaio è che la doppiezza è un'arte per gran simulatori e dissimulanti, i quali sanno che il requisito minimo di una bugia è di essere credibile, se non vuoi diventare burlesca. —

NUOVO
BANCO METALLI
AFFIDATI AI PROFESSIONISTI DELL'ORO
VIA CORNIGLIANO 37A 010.500.040
APERTI DA LUNEDÌ AL SABATO 9.00-19.00
WWW.BANCO-METALLI.COM

€ 2,50* in Italia — Martedì 19 Gennaio 2021 — Anno 157° — Numero 18 — ilsol24ore.com*In vendita obbligatoriamente con Guida Recovery Plan (Il Sole 24 Ore € 3,00 + la Guida € 0,50).
Sotto ed esclusivamente per gli abbonati. Il Sole 24 Ore e Recovery Plan, in vendita separata.Poster Italiani Sped. in A.P. - D.L. 365/2003
conv. L. 46/2004, art. 1, C. 1, DCE Milano

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Oggi con Il Sole
Recovery Plan:
il testo integrale
con le scelte
dell'Italia

— a 0,50 più il prezzo
del quotidiano

Domani con Il Sole
Pensioni 2021:
tutte le novità
dai requisiti
agli assegni



— a 0,50 euro oltre al quotidiano



FTSE MIB 22498,89 +0,53% | SPREAD BUND 10Y 112,70 +0,60 | €/S 1,2064 -0,49% | ORO FIXING 1833,05 -0,32% | [Indici&Numeri](#) → PAGINE 30-33

Richiamo Ue: Recovery da rafforzare Governo, oggi scontro finale al Senato

LA CRISI POLITICA

Pressing europeo sull'Italia
Gentiloni: il piano è ok
ma più attenzione alle riforme

Montecitorio: 321 sì alla fiducia
6 più del quorum, astenuta Iv
Il Pd incalza: svolta subito

Edizione chiusa in redazione alle 23

Pressing Ue sull'Italia: la Commissione ha avvertito che il Recovery plan andrà «discusso e rafforzato» con Bruxelles. Una presa di posizione che giunge mentre a Roma una crisi politica sta minando la stabilità di governo. Ieri la Camera ha votato la fiducia al Governo (328, 6 più della maggioranza assoluta), oggi sfida cruciale al Senato. Caccia agli ultimi indecisi con l'offerta di Conte: rimpostato, patto di legislatura e riforme anche istituzionali, a cominciare da una legge elettorale proporzionale. — a pag. 5

LA GIORNATA

LO SCENARIO

Offerta di Conte
agli indecisi:
sistema di voto
proporzionale

Manuela Perrone — a pag. 5



POLITICA 2.0

La nuova sfida
in Senato
e il negoziato
con i volenterosi

Lina Palmerini — a pag. 4

MERCATI

Le cinque forze
che calmano
titoli di Stato
e spread

Maximilian Cellino — a pag. 7

Ristori, con fatturato in calo del 33% rimborsi parziali sui costi fissi

VERSO IL DECRETO LEGGE

Allo studio un calcolo riferito
al secondo semestre 2020
Redditi di cittadinanza + 25%

Novità in vista sul criterio di calcolo
dei ristoranti crisi: tra le ipotesi allo
studio del Mef, i nuovi ristori dovrebbero
essere riservati a imprese e auto-
nomi che hanno subito una perdita di
almeno il 33% del fatturato nel second-

do semestre 2020. Addio al codici Ateco, per estendere i sostegni alle imprese delle filiere colpite non da obblighi diretti di limitazione dell'attività; nella nuova platea rientreranno i professionisti. A queste attività andrà un aiuto parametrato sui costi fissi sostenuti nel corso del periodo di riferimento. Ma resta il nodo risorse. Intanto si stima che per l'impatto negativo dell'emergenza Covid nel 2021 aumenteranno del 35% i percettori del reddito di cittadinanza: 700 mila persone in più. — a pagina 6

OSSERVATORIO CREMIE

Appalti: nel 2020 in crescita solo
le Fs. Nel 2021 al via 46 cantieri

Giorgio Santilli — a pag. 2



"LE MONTAGNE CHIAMANO E IO DEVO ANDARE"
JOHN MUIR

booking@crystallo.it - Tel. 0436.881111
www.crystallo.it

FRONTE COMUNE DEI PRODUTTORI



Sforzi in comune. Potrebbe essere proprio Sanofi a fornire una soluzione alla crisi di forniture Pfizer, mentre Lonza produce componenti per Moderna

Pfizer rallenta le consegne
Big, prove di collaborazione

Ancora un cambio di programma unilaterale di Pfizer nella consegna dei vaccini destinati all'Italia. In arrivo meno dosi del previsto. Addio guerra commerciale, intanto, tra le big del farmaco: i produttori hanno deciso di collaborare per evitare i ritardi. Sanofi potrebbe fornire una soluzione alla crisi delle forniture Pfizer, mentre Lonza produce componenti per Moderna. **Bartoloni, Codignola** — alle pagine 7 e 28

Auto, i mercati premiano Stellantis: +7,6% al debutto in Piazza Affari

LA FUSIONE FCA-PSA

La capitalizzazione
è salita a 42,2 miliardi
Elkann: «Nuovo inizio»

Stellantis supera l'esame delle
Borse europee: il titolo ha debut-
tato a Piazza Affari con un balzo
del 7,6% a 13,62 euro. Debutto su
la stessa linea a Parigi; oggi lo
sbocco a Wall Street. John Elkann:
«Un nuovo inizio, una grande op-
portunità». Il ministro francese
Le Maire: «Nozze assolutamente
formidabili». **Mangano** — a pag. 14



Stellantis si quota. John Elkann

**+26
per cento**

Ducati nel 2020 è riuscita a
contenere il calo del fatturato
grazie a una crescita del 26
per cento delle vendite in
Cina, ormai il quarto mercato
di sbocco del gruppo

L'intervista
Domenicali:
«Ducati
batte crisi
e lockdown
grazie anche
a Pechino»

Mario Cianfrone — a pag. 8

IL GIGANTE TORNA AI RITMI PRE-COVID

Cina, il Pil
balza del 6,5%
nell'ultimo
trimestre

Una Grande Muraglia. È quella
che la Cina è riuscita a erigere,
unica tra le grandi nazioni, anche
contro i danni all'economia cau-
sati dal virus. Grazie al balzo del
6,5% registrato nell'ultimo tri-
mestre dell'anno, Pechino porta
infatti all'incasso nel 2020 un Pil
positivo pari al 2,3%. Con il resto
del mondo sotto zero, la perfor-

mance cinese ha del miracoloso. Il
Covid-19 ha interrotto, certamen-
te, una marcia che sembrava
ininterrotta, con il Governo di
Pechino che puntava al raddoppio
del Pil, ma nel frattempo la catena
produttiva non si è mai spezzata, e
le esportazioni, specie di prodotti
hi-tech e medicinali, hanno trainato
la crescita. **Rita Padigano** — a pag. 21

L'ANALISI
Il cuneo cinese
nel rilancio
dei rapporti
transatlantici

di **Adriano Cerretelli** — a pag. 21

PANORAMA

EMERGENZA COVID

Patentino in arrivo
per i vaccinati,
semplificazioni
per la maturità

Un patentino per chi si è vaccinato
in modo da poter tornare a viaggiare
e a frequentare i locali pubblici.
L'ipotesi è allo studio dell'Unione
europea e del Governo italiano. Allo
studio anche una forma semplifica-
ta per l'esame di maturità senza,
però, dar corso a un'ammissione
generalizzata. **Servizi** — a pag. 7



LAVORI IN CASA

Superbonus, non sempre
il risparmio è anche green

Sono molte le strade a disposizione
per arrivare al doppio salto di classe
necessario per ottenere il superbo-
nus al 110%, ma le diverse soluzioni
tecnologiche possibili non hanno
tutte lo stesso impatto ambientale.
— a pagina 27

LE ISTRUZIONI

Scontrini, bussola Gdf
sulle nuove sanzioni

Arrivano le Istruzioni alle Fiamme
Gialle dopo le nuove sanzioni per le
violazioni nella memorizzazione
elettronica e nella trasmissione tele-
matica degli scontrini. Obblighi che
da quest'anno riguardano tutti i com-
mercianti al minuto. — a pagina 23



DA OGGI CON IL SOLE

«Il libro
della politica»:
così funzionano
leggi e potere

a 12,90 euro oltre al prezzo
del quotidiano

ASSICURAZIONI

Cattolica, in consiglio stretta
su governance e Banco Bpm

Banco Bpm, il nuovo piano indu-
striale, i rilievi Ivass e la scelta di un
cacciatore di teste che aiuti a mette-
re a punto la governance della com-
pagnia. Giovedì 21 gennaio il board
di Cattolica si riunirà per lavorare
sulle questioni aperte. — a pagina 16

ISTITUZIONI

1170 ANNI
DELLA CDP
NEL CUORE
DEL PAESE

di **Paolo Bricco** — a pagina 19



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Martedì 19 gennaio 2021
Anno LXXVII - Numero 18 - € 1,20
Santi Mario, Marta, Abaco e Audiface

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 + Ciceria 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
e-mail: direzione@iltempo.it

OGGI LA PROVA DEL SENATO

Un premier sulle stampe

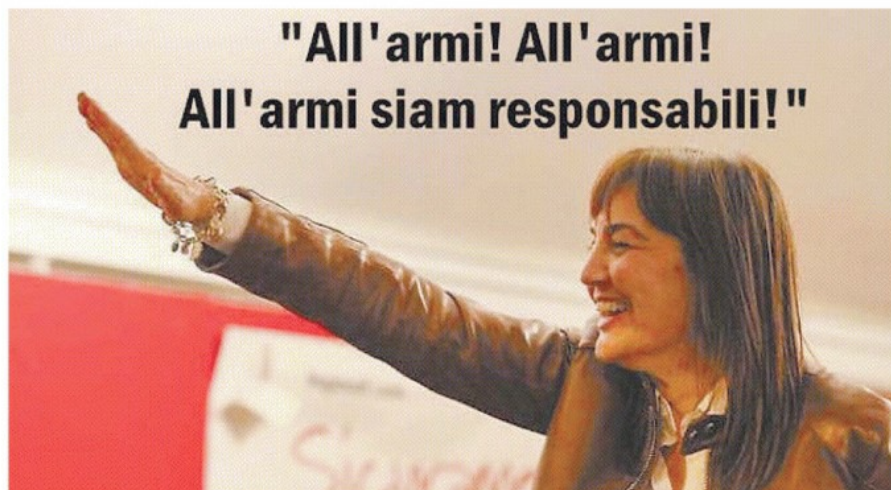
*Alla Camera il governicchio
ce la fa ottenendo 321 voti
A Palazzo Madama rischia*

*Il presidente del Consiglio
crede troppo in se stesso
e riesce a vedere solo successi*

*Esagera sui ristori e lo fischiano
Giuseppi-record da camaleonte
Rinnega Trump e sposa Biden*

Il Tempo di Osho

Polverini choc, vota la fiducia a Conte



Zappitelli a pagina 3

Invece di tornare sui banchi, tanti ragazzi hanno protestato contro la ministra Azzolina Niente rientro a scuola, studenti in piazza

Dopo l'assalto allo Spallanzani
Caos vaccinazioni
Nonni rinviati a febbraio

Sbraga a pagina 16

... Rientro a scuola dopo oltre due mesi, ma non per tutti. Nella Capitale la maggioranza degli studenti delle scuole superiori, infatti, ha preferito scendere in piazza per protestare contro la ministra dell'Istruzione Azzolina, chiedendo condizioni di maggiore sicurezza per tornare alla didattica in presenza.

Conti alle pagine 14 e 15

Protesta in Campidoglio
Problemi e disservizi
L'anagrafe va in tilt

Verucci a pagina 17

... Aiutateci, aiutateci, aiutateci. Lo ripete tre volte Giuseppe Conte alla Camera, appellandosi ai «volenterosi». Alla fine il premier ottiene la fiducia con 321 voti. Oggi la prova più difficile al Senato, dove il governo non dovrebbe arrivare alla maggioranza assoluta.

Barbieri, De Leo e Mineo da pagina 2 a 8

L'intervento della leader di Fdi
Avvocato, lei vola alto
con la Mastella Airlines

DI GIORGIA MELONI

Avvocato Conte, stamattina mi sono vergognata per lei, e non solo per quell'«aiutateci» che tradiva la sua disperazione, ma per il mercimonio (...)

Segue a pagina 8

Stanchi della troppa inconcludenza
Toccherà ai Dem dire
«Giuseppe stai sereno»

DI FRANCESCO STORACE

Certo, fatteranno a mettersi d'accordo dentro al Pd, ma alla fine saranno proprio loro a buttare giù Giuseppe Conte dal trono. (...)

Segue a pagina 6

Alla guida l'ex bomber Lucarelli
La Ternana dei miracoli
unica squadra mai sconfitta



Vitelli a pagina 30



LAURENTI
COMPRO E VENDO
ROLEX

PATEK PHILIPPE AUDEMARS PIGUET
OCCASIONI GRANDI MARCHE
www.laurenti.info

Piazza Monte di Pietà, 31 Roma
06 68.30.84.81 • 393 91.96.122

buona tv a tutti
di Maurizio Costanzo



Vorrei segnalare, con qualche giorno di ritardo, che su Canale5 alle 21.20 di mercoledì 13 gennaio, è andato in onda "Made in Italy", una fiction ambientata a Milano negli anni del boom della moda, con interpreti Margherita Buy e Marco Bocci. La fiction, sia Rai o Mediaset, è ormai un appuntamento sempre fortunato. È accaduto con la nuova serie di "Che Dio ci aiuti" e anche con quanto propone Canale5 che, comunque, recentemente, ha fatto un importante ascolto grazie a una intervista in prima serata a Papa Francesco. (...)

Segue a pagina 23

Martedì 19 Gennaio 2021
Nuova serie - Anno 30 - Numero 14 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4604, DCB Milano

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

€2,00



IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

Le pertinenze sono escluse dal calcolo delle unità immobiliari

Paggiari a pag. 25

IO DICE IL MEF

I compensi dei revisori legali persone fisiche sono troppo bassi

Damiani a pag. 33

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Giustizia - Processo telematico di legittimità, i nuovi schemi XSD

Fisco - Le circolari delle Entrate sul superbonus

IO ONLINE Imposta servizi digitali - Il provvedimento dell'Agenzia con i due allegati

Per l'economista Zingales, con la censura a Trump, i giganti del web Usa hanno compiuto un colpo di stato silenzioso

Tino Oldani a pagina 5

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA CON

Italia Oggi

La legge di BILANCIO 2021

Disponibile anche sul sito www.italiaoggi.com

Nuove tasse per il recovery plan

L'Unione europea sta pensando a quattro prelievi aggiuntivi per un valore di 22 mld € l'anno, fino al 2058. Dalla plastic tax all'imposta sulle società

Quattro nuove «imposte» dal gettito complessivo stimato in 22 mld di euro l'anno, che hanno l'obiettivo dichiarato di incrementare dello 0,6% le entrate dirette dell'Unione, cioè le cosiddette risorse proprie, per far fronte a tutte le passività derivanti dall'emissione dei cosiddetti recovery bond (interessi ed eventuali, per quanto remote, inadempienze dei singoli stati). Il tutto fino al 31 dicembre 2068.

Chirello a pag. 25

NIENTE APPOGGIO DEL PD

Mastella, prima lusingato poi scaricato a Benevento

Valentini a pag. 5

Urbani: se Conte riuscisse a fare il suo partito danneggerebbe il Pd e l'M5s



«Un partito di Conte è possibile, anche se non ha lo standing internazionale di Mario Monti. Elettoralmente farebbe danni soprattutto al Pd e al 5stelle». Il sostegno del Vaticano? «Un mondo troppo diviso da faide interne, politicamente non può sostenere e orientare nessuno. Se Conte ci spera, che dire... auguri». Giuliano Urbani, politologo, ex ministro dei governi Berlusconi, di Forza Italia è stato uno dei fondatori. Davanti alla crisi del Conte 2, dice: «Ormai Giuseppe Conte ci ha abituato a tutto, all'incertezza e allo sbando totale». La sua forza? «La debolezza degli altri».

Ricciardi a pag. 7

DIRITTO & ROVESCIO

Non è la prima volta che i partiti che temono di perdere le elezioni si aggrappano a qualche scusa per non farlo. In Italia, anzi, questa è una costante. All'estero, invece, dove i politici temono di perdere la faccia, lo ultimamento delle elezioni è magari desiderato ma mai pubblicamente richiesto. Di fronte allo sfiancamento politico italiano e ad almeno assistendo in questi giorni sono molti coloro che, sentendo parlare di elezioni anticipate (per risolvere una evidente situazione di stallo), fanno finta di schifo. Ma come, dicono, elezioni anticipate con la pandemia? Certo, le elezioni le hanno fatte negli Usa dove il Covid ha fatto disastri. Si sono tenute in Israele. Si sono tenute in Spagna. Iniziano adesso con le regionali in Germania (vedere Giordano a pag. 12) e lì si concluderanno a settembre con le elezioni nazionali. Non è escluso che si tengano in Olanda dove è crollato il governo, anche lì come una perla matura. Insomma, solo in Italia il Covid sarebbe un ostacolo al voto.

TOGETHER TO COMPETE

OLTRE 300 SPECIALISTI IN TUTTA ITALIA

IL NETWORK NOVERIM PER I PROFESSIONISTI

APRI LE PORTE DEL TUO STUDIO

CRESCI INSIEME A NOI!

TOGETHER TO COMPETE
TOGETHER TO WIN

JOIN US ON NOVERIM.IT **800 08 05 71**

Con «Il mensile anti-Covid» a € 5,00 in più; Con «L'Adante delle Banche Leader 2020» a € 2,00 in più; Con «Il decreto risorse» a € 6,00 in più; Con «La legge di Bilancio 2021» a € 6,00 in più

LA NAZIONE

MARTEDÌ 19 gennaio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Dolore e paura nella struttura di Prato

Quattro anziani morti nella Rsa dei vaccinati ma col focolaio record

Bessi a pagina 13



Inchiesta a Pisa

Molesta quindicenne Prof sospeso

Casini a pagina 15

ristora
INSTANT DRINKS

Conte, primo sì. Ma oggi si gioca tutto

Chiusura definitiva a Renzi e appello ai volenterosi. Alla fine il premier incassa la maggioranza assoluta alla Camera. Però i veri rischi li corre al Senato. La promessa ai centristi: politiche europeiste e una legge elettorale proporzionale

Servizi
da pag. 3 a pag. 7

La strategia del premier

Le armi della Dc per difendersi dai due Matteo

Michele Brambilla

Poco più di un anno e mezzo fa, nell'estate del duemiladiciannove, Giuseppe Conte andò alle Camere per cercare di respingere l'offensiva di Matteo Salvini. A Palazzo Chigi c'era finito (per caso, almeno apparentemente) poco più di un anno prima. Salvini, forse sottovalutandolo, s'era deciso a sfrattarlo, per prenderne il posto. Tuttavia, mostrando qualità allora ancora insospettite, il premier riuscì non solo a respingere l'attacco, ma anche a mettere alle corde l'avversario e a salvarsi passando da destra a sinistra. Ieri Conte s'è dovuto ripresentare per far fronte a un identico tentativo di defenestrazione da parte di un altro Matteo: Renzi.

Continua a pagina 2

«ASSEGNARE LE DOSI ALLE REGIONI SECONDO LA CAPACITÀ PRODUTTIVA» L'IDEA DELLA MORATTI FA DISCUTERE. SPERANZA: SALUTE DIRITTO DI TUTTI

Letizia Moratti, 71 anni, neo assessore al Welfare della Lombardia

«VACCINI IN BASE AL PIL»

Bonezzi a pagina 9

DALLE CITTÀ

Firenze

Stadio Franchi, il Comune decide di fare da solo

Servizi in Cronaca

Firenze

Vaccini: a rischio la seconda dose I punti dove si farà

Servizi in Cronaca

Firenze

I visitatori tornano nei musei E da oggi riapre anche Boboli

Servizi in Cronaca



Noto intellettuale sott'accusa, parla la first lady

La Francia e l'incesto Brigitte: legge più severa

Serfini a pagina 16



Vittoria a Cagliari (2-0), ora l'Inter è a -3

Doppio Ibra, il Milan c'è E torna in testa da solo

Servizi nel Qs

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA

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

Più spazio alla vita.



la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari

PIAGGIO
NEW BEVERLY
COMING SOON

Anno 46 - N° 15

Martedì 19 gennaio 2021

In Italia € 1,50

Conte, una fiducia fragile

Il premier chiude a Renzi e incassa 321 voti alla Camera. Ma la prova della verità è oggi in Senato, dove la maggioranza è risicata. Nel discorso l'appello ai "volenterosi" e tre promesse: patto di legislatura, proporzionale e nomina di un'autorità delegata sugli OOT

Gentiloni sul Recovery Plan: va rafforzato, l'Italia deve accelerare

L'analisi

Nessun vincitore tutti perdenti

di Claudio Tito

In questa crisi di governo un solo elemento spicca: tutti ne escono perdenti. E il sistema politico si offre all'opinione pubblica nel suo impazimento. Mostra cioè una maggioranza vocata al suicidio e una opposizione incapace di capire come il mondo sia cambiato.

● a pagina 25

Il personaggio

Il leader oltre il giardino

di Concita De Gregorio

Concavo e convesso, Conte si porta su tutto. È come il beige. Non stona, non lo noti. Può stare al fianco di Salvini o di Di Maio, di Trump, di Biden, di Mastella. Duttile, composto, sa usare le posate e non si offende se lo offendono.

● a pagina 4

Il retroscena

La tentazione dei grillini espulsi

di Annalisa Cuzzocrea

Il premier Giuseppe Conte ottiene la fiducia alla Camera con maggioranza assoluta: 321 voti a favore, 259 contrari e 27 astenuti (tra i quali Italia Viva). Ma la prova più difficile è oggi in Senato. Il commissario europeo Paolo Gentiloni: il Recovery Plan italiano va rafforzato.

di Casadio, Ciriaco, Laura Lopapa, Messina, Petrini, Rizzo e Vitale ● da pagina 2 a pagina 9

Le campane di Santa Maria in Aquiro hanno appena finito di scandire dodici rintocchi, quando la sottosegretaria agli Affari Europei Laura Agea varca il portone di Montecitorio indossando un paio di Timberland. Si ferma, toglie gli scarponcini e indossa un paio di décolleté nere.

● a pagina 2

Moratti a Arcuri: distribuire i vaccini in base al Pil delle regioni



▲ La protesta. Alcuni studenti manifestano a Roma per tornare in classe in sicurezza. STEFANO CAROZZI/FOTOGRAFIA

Scuola, divisi anche gli studenti

di Massimo Recalcati ● a pagina 24

I servizi ● alle pagine 10, 11, 12 e 13

Mappamondi



Navalnyj e il dovere dell'Occidente

di Enrico Franceschini

Un killer che arresta la propria vittima, non essendo riuscito ad assaltarla al primo tentativo, è l'equivalente del proverbiale uomo che morde un cane: qualcosa di anormale.

● a pagina 24
con servizi di Castelletti e D'Argenio ● a pagina 17

Quei migranti al confine di Joe Biden

di Daniele Mastrogiacomo



Qualcuno l'ha già chiamata la Carovana Biden. Un omaggio al nuovo presidente Usa: un attestato di speranza. L'obiettivo non era sottaciuto nei preparativi della marcia dell'Honduras.

● alle pagine 14 e 15 con servizi di Lombardi e Rampini

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 le avvertenze. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (SOT) che può essere consegnato solo dal farmacista. Acquisti e uso sono riservati ai titolari della licenza. Laila è un medicinale. Leggere attentamente le avvertenze. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (SOT) che può essere consegnato solo dal farmacista. Acquisti e uso sono riservati ai titolari della licenza. Laila è un medicinale. Leggere attentamente le avvertenze. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (SOT) che può essere consegnato solo dal farmacista. Acquisti e uso sono riservati ai titolari della licenza.

Le sue canzoni in un film

Che bello ballare Raffaella Carrà la rivoluzionaria



di Natalia Aspesi
● a pagina 30

A Cagliari due gol di Ibra

Il Milan in vetta ma la Cina tradisce l'Inter



di Currò, Pagni, Pinci e Vanni
● alle pagine 34 e 37

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/49822933 - Sped. Abb.
Post. Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

Prezzi di vendita all'estero: Francia, Grecia, Malta, Monaco P., Slovenia € 3,00
- Croazia FN 2,1 - Svizzera Italiana CHF 3,50
- Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

con CD Beethoven

€ 11,40

N2

Firenze Finisce in tribunale la stretta sul casco obbligatorio in monopattino

MARIA VITTORIA GIANNOTTI - P. 10



Droga La guerra di Renata all'eroina "Da sola ho curato 11 mila ragazzi"

CHIARA BALDI - P. 11

Stellantis Debutto record in Borsa La holding di Fca e Psa fa +7,6%

TEODORO CHIARELLI E GABRIELE DE STEFANI - P. 16

NOBIS
ASSICURAZIONI

LA STAMPA

MARTEDÌ 19 GENNAIO 2021

L'ASSICURAZIONE
CHE RISPONDE
SEMPRE!
www.nobis.it

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 155 II N.18 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, DGB - TO II www.lastampa.it

GNN

ALLA CAMERA IL GOVERNO TROVA LA MAGGIORANZA ASSOLUTA CON 321 SÌ. OGGI LA CONTA DECISIVA AL SENATO

L'appello di Conte: "Aiutateci"

Il premier chiede il voto dei "volenterosi". Se passa la fiducia rimpasto entro la fine di gennaio

IL TACCUINO DELLA CRISI

LA STRATEGIA DI FRONTE ALL'ULTIMO OSTACOLO

QUEL GRIDO DI DISPERAZIONE

MARCELLO SORGI

«Aiutateci!»: il grido disperato del premier Giuseppe Conte ha segnato la giornata di ieri. E ha ottenuto un primo risultato: la netta maggioranza con cui i deputati hanno dato la fiducia al governo. La crisi dovrebbe chiudersi stasera, al Senato, vedremo con quanti voti. Una chiusura provvisoria, dato che il premier ha promesso di rimettersi subito a trattare con i partiti della sua maggioranza e con i cosiddetti "volenterosi", i singoli parlamentari che volessero unirsi al governo.

CONTINUA A PAGINA 19

L'ANALISI

DIETRO LA RINASCITA DEI RESPONSABILI

ATTRAZIONE PROPORZIONALE

FEDERICO GEREMICA

Nella confusione e nell'incertezza che segna il giorno che decide del destino del governo e del presidente del Consiglio, una sola cosa - ribadita ieri da Giuseppe Conte nelle aule del Parlamento - appare certa: il governo, pur malissimo, si impegnerà affinché l'Italia abbia presto una nuova legge elettorale. Sarà nuova e sarà di impianto proporzionale. L'annuncio ha calamitato l'attenzione e i commenti di deputati e senatori. Demagogicamente, ci si potrebbe chiedere se è questo quel che più attendeva un Paese sfinito dalla pandemia. - P. 5



Il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, ieri alla Camera

FABIO MARTINI

Lì, in mezzo all'Aula, l'aplomb del premier è quello di sempre. Parla a voce alta, con le pause "giuste", la pochette e la mascherina bianca sveltano sul completo carta da zucchero. Parole pensate e fredde: il primo applauso dei suoi scatta dopo sette minuti. - P. 3

LA POLEMICA

CRISI SBAGLIATA, MANCA UN PROGETTO

ORA CHIEDIAMO LA COMPETENZA

MICHELA MARZANO

Non mi piace giocare a carte, meno che mai a poker, attività di cui non conosco le regole, ma so che gli esperti amano categorizzare i giocatori e che, fra i vari gruppi, ci sono i "maniac", che si lanciano in puntate stratosferiche e sono iperaggressivi anche quando il valore delle carte che hanno è poca roba.

CONTINUA A PAGINA 19

LA RICHIESTA DI MORATTI AD ARCURI. SPERANZA: LA SALUTE È DIRITTO DI TUTTI

Lombardia: più vaccini alle regioni ricche

La consegna in ritardo dei vaccini Pfizer mette in difficoltà Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna. Ma è la Lombardia, già in rotta con il governo per l'assegnazione della zona rossa, a far divampare le polemiche con la proposta della neo-assessora alla Salute e vice presidente Letizia Moratti. In una lettera al commissario straordinario, Domenico Arcuri, Moratti chiede, per la ripartizione dei vaccini, di tenere conto anche del contributo che le Regioni danno al Pil. Un criterio che ovviamente agevola quelle più ricche come la Lombardia. - P. 8-9



Sami Modiano si è vaccinato

LA TESTIMONIANZA

DA AUSCHWITZ ALLA PANDEMIA

IO, SAMI, L'HO FATTO ADESSO TOCCA A VOI

SAMI MODIANO

Sono un sopravvissuto ai campi di sterminio e nei miei 90 anni ho attraversato tante esperienze. Mi hanno espulso da scuola che ero bambino. Ho vissuto la guerra quella vera, l'ho sentita addosso sulla pelle e l'ho inalata fino a perdere il respiro. - P. 9

IL MONDO

FRA 24 ORE L'INSIDIAMENTO DEL PRESIDENTE

Usa, rabbia e speranza le sfide dell'era Biden

ALAN FRIEDMAN



Le prove per l'inauguration Day

Mentre in Italia va in scena un melodramma politico nel bel mezzo di una pandemia letale, con un tempismo a dir poco discutibile, anche il mio Paese attraversa un periodo di tumulto e cambiamento. Come in Italia, il Covid ha flagellato la nostra economia e la nostra società. Ci sono troppe morti, troppe, in entrambe le nazioni.

CONTINUA A PAGINA 19

STOP ALLA CAROVANA DALL'HONDURAS

Il sogno tradito dei poveri latinos

FRANCESCA PACI



La marcia dei migranti honduregni

Non sapevano dove sarebbero arrivati i migranti che a centinaia, 5 giorni fa, si sono messi in marcia dal cuore industriale e depresso dell'Honduras puntando al confine guatemalteco e da lì a quello messicano e poi, ancora più su, 3483 chilometri di polvere fino al muro che segna il limite della libertà, il sogno americano. - P. 19

BUONGIORNO

La virtù dell'acrobata

MATTIA FELTRI

Il sublime Giuseppe Conte ieri ha detto in Parlamento che l'agenda di Joe Biden è la sua agenda, dopo aver detto che la sua agenda era l'agenda di Donald Trump, poiché il multilateralismo di Joe Biden è una sciccheria, dopo aver detto che era una sciccheria il bilateralismo di Donald Trump. La moralità degli onesti ha le virtù dell'acrobata, ma a chi fosse capitato di leggere un paio di manuali sa che da cinque secoli abbondanti la politica s'è separata dalla morale sull'insegnamento di Niccolò Machiavelli. Che non era né cinico né cattivo, non pensava che il principe dovesse praticare l'immoralità per conservare il potere e dominare sugli uomini a suo tornaconto, ma che la morale andasse subordinata all'interesse dello Stato, nell'interesse di tutti. Ci sono pagine illuminanti di Benedetto Croce in cui si spiega l'a-

cre amarezza con cui Machiavelli accompagnava le sue considerazioni: se gli uomini fossero tutti buoni - diceva il fiorentino - questi precetti buoni non sarebbero, ma gli uomini sono - ingrat, volubili, fuggitivi di pericoli, cupidi di guadagno - e, aggiungeva Croce, chiamano morale solo l'unione moralistica e l'ipocrisia bacchettona. Dunque tocca imparare a non essere buoni e a mancare di fede quando convenga. In un mondo serio sarebbe tutto qui: per la sopravvivenza del governo e il bene dello Stato, Conte passa da Salvini a Zingaretti, e da Trump a Biden, come un altro passerebbe dal divano alla poltrona. Il guaio è che la doppiezza è un'arte per gran simulatori e dissimulanti, i quali sanno che il requisito minimo di una bugia è di essere credibile, se non vuol diventare burlesca.

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

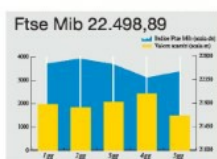
Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA

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

Più spazio alla vita.

Il nuovo antidepressivo Laila è un medicinale approvato dal ministero della Sanità. Laila è un medicinale approvato dal ministero della Sanità. Laila è un medicinale approvato dal ministero della Sanità. Laila è un medicinale approvato dal ministero della Sanità.



BORSA +0,53% 1€ = \$1,2064

BORSE ESTERE		
Dow Jones	30.814	▲
Nasdaq	12.909	▲
S&P 500	3.706	▲
Nikkei	28.842	▲
Francfort	13.848	▲
Zurigo	10.888	▲
Londra	8.721	▲
Parigi	8.917	▲
VALUTE		
Euro-Dollaro	1,2064	▲
Euro-Milib	22,498	▲

Cassa Centrale in pressing sul Fidt per cambiare gli accordi sulla Carige

Il gruppo cooperativo punta a rivedere le condizioni dell'opzione di acquisto dell'80% della banca genovese
Gualtieri a pagina 7



Cala il sipario sugli show menswear di Milano

Da Prada a Fendi, da Tod's a Etro: le maison sperano in un rimbalzo
Speciale di 12 pagine in MF Fashion

Anno XXXIII n. 012

Martedì 19 Gennaio 2021

€2,00 *Classedificatori*



Con MF Magazine for Fashion + 10€ a €120 (€120 + €1,50). Con MF Magazine for Living + 11€ a €120 (€120 + €1,50). Con MF Magazine for Health + 12€ a €120 (€120 + €1,50).

Spedizione in A.P. art. 1, c.11, art. 4, D.L. 350/2003 (conv. in L. 56/2004) - D.D. 4/2019 - D.D. 4/2019 - D.D. 4/2019

CRISI & LISTINI MENTRE L'ITALIA ATTENDE UN GOVERNO SALDO, LA BORSA BRINDA AL BIG DELL'AUTO

Stellantis ottiene la fiducia

Esordio col botto del nuovo titolo ex Fca-Psa (+7%): è secondo per capitalizzazione

L'esecutivo per ora **snobba** il futuro degli asset nazionali, **Fiom** molto preoccupata
Conte ha i numeri alla Camera e oggi va al **Senato**: ma sarà un premier **azzoppato**?

IN BORSA (+0,5%) EFFETTO CEDOLA SU ENEL E SNAM. M&A, IL 2021 PROMETTE BENE



PIATTAFORMA STREAMING

Mediaset al lavoro su Play e Infinity per creare la Netflix italiana

IL TITOLO FA -2,2%

Cattolica corre ai ripari dopo la bacchettata dell'Ivass

PIL +6,5% NEL 4° TRIMESTRE

È la Cina l'unica grande economia al mondo a chiudere il 2020 in crescita: +2,3%



Business Solutions

Gamma Suv Mercedes-Benz. Anche full electric e Plug-in Hybrid.

In un mondo dove ognuno vuole far sentire la propria voce, l'unica che conta è la tua. Segui la tua strada con la Gamma SUV più ampia di sempre: anche full electric e Plug-in Hybrid diesel o benzina. Con il sistema di intelligenza artificiale MBUX, di serie su tutta la gamma, e i modelli a trazione integrale 4MATIC, arrivi dove vuoi. Grazie alla tecnologia Plug-in Hybrid EQ POWER, che gestisce in autonomia la modalità di guida più adatta, riduci i consumi ed emissioni aumentando l'efficienza.

Business Solutions. Soluzioni personalizzate per le aziende.

Esempio di leasing con myBusinessPass su GLC 300de 4MATIC EQ POWER SPORT

- 35 canoni
- 36 mesi/60.000 Km
- Da 535 € al mese* IVA esclusa
- Anticipo 9.550 € IVA esclusa
- TAN 2,90% - TAEG 3,35% - TAE 2,94%
- e dopo 3 anni sei libero di restituirla

*Importo di leasing su 36 mesi per GLC 300de 4MATIC EQ POWER SPORT. Scadenza da 535 €. Spese di gestione: 2.500 € e contributo totale 60.000 €. Importo di leasing su 36 mesi per GLC 300de 4MATIC EQ POWER SPORT. Scadenza da 535 €. Spese di gestione: 2.500 € e contributo totale 60.000 €. Importo di leasing su 36 mesi per GLC 300de 4MATIC EQ POWER SPORT. Scadenza da 535 €. Spese di gestione: 2.500 € e contributo totale 60.000 €.

ISFORT: il 28 gennaio il webinar sul volume "Trasporti e Logistica: analisi e prospettive per l' Italia"

(FERPRESS) - Roma, 18 GEN - Isfort organizza per il 28 gennaio un webinar sul volume "Trasporti e Logistica: analisi e prospettive per l' Italia" - Ricerche per Confrtrasporto-Conffcommercio, a cura di Mariano Bella, con un saggio di Andrea Appetecchia. I lavori prevedono: introduzione di Marco Romani, AD Isfort S.p.A. Intervento di saluto di Daniele Rossi, Presidente **Assoporti** Presentazione del Saggio a cura dell' Autore Commenti di: Zeno D' Agostino, Presidente **AdSP** Mare Adriatico Orientale Marco Spinedi, Presidente Interporto di Bologna Sergio Bologna, Presidente A.I.O.M.Francesco Lugli, Direzione Commerciale RFI Pietro Spirito, Esperto in Trasporti e Logistica Il webinar sarà condotto da Vito De Ceglia, Direttore di SHIP MAG La partecipazione al webinar avviene cliccando sul seguente link: <https://meet.google.com/quk-xwud-vwe>.



Informare

Primo Piano

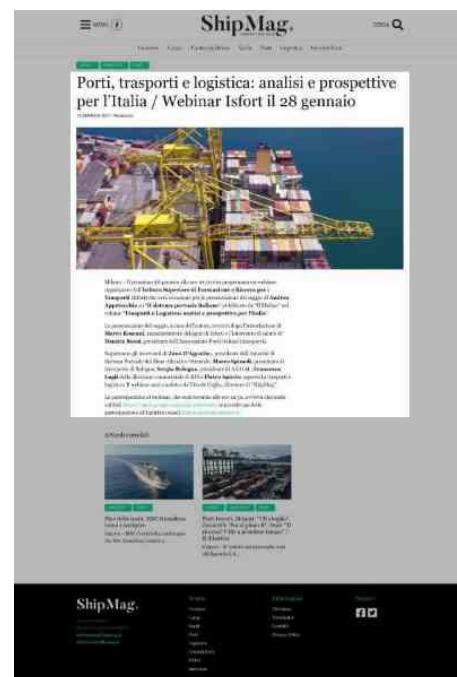
Il 28 gennaio è in programma un webinar dell' Isfort sul sistema portuale italiano

Presentazione del saggio di Andrea Appetecchia Il prossimo 28 gennaio alle ore 10.30 è in programma un webinar organizzato dall' Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti (Isfort) che sarà occasione per la presentazione del saggio di Andrea Appetecchia su "Il sistema portuale italiano" pubblicato da "Il Mulino" nel volume "Trasporti e Logistica: analisi e prospettive per l' Italia". La presentazione del saggio, a cura dell' autore, avverrà dopo l' introduzione di Marco Romani, amministratore delegato di Isfort, e l' intervento di saluto di Daniele Rossi, presidente dell' Associazione Porti Italiani (Assoport). Seguiranno gli interventi di Zeno D' Agostino, presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Marco Spinedi, presidente di Interporto di Bologna, Sergio Bologna, presidente di A.I.O.M., Francesco Lugli della direzione commerciale di RFI e Pietro Spirito, esperto in trasporti e logistica. Il webinar sarà condotto da Vito De Ceglia, direttore di "ShipMag". La partecipazione al webinar, che avrà termine alle ore 12.30, avverrà cliccando sul link <https://meet.google.com/quk-xwud-vwe> , con conferma della partecipazione all' indirizzo email sistemaportuale@isfort.it .

The screenshot shows the 'informARE' website, which is the daily newsletter for operators and events in the transport sector. The article, dated 18 January 2021, is titled 'Il 28 gennaio è in programma un webinar dell' Isfort sul sistema portuale italiano'. It details the presentation of the book 'Il sistema portuale italiano' by Andrea Appetecchia, published by 'Il Mulino'. The webinar will be held on January 28th at 10:30 AM. The program includes an introduction by Marco Romani (Isfort), a welcome speech by Daniele Rossi (Assoport), and interventions by Zeno D'Agostino (ASPO), Marco Spinedi (Interporto di Bologna), Sergio Bologna (A.I.O.M.), Francesco Lugli (RFI), and Pietro Spirito. The webinar will be moderated by Vito De Ceglia (ShipMag). Registration is free and requires clicking on a Google Meet link and confirming participation via email at sistemaportuale@isfort.it. The website also features a search bar for destinations, arrival dates, and departure dates, and a footer with contact information for the publisher, PIRELLA GÖTTSCHE LOWE.

Porti, trasporti e logistica: analisi e prospettive per l'Italia / Webinar Isfort il 28 gennaio

Milano Il prossimo 28 gennaio alle ore 10.30 è in programma un webinar organizzato dall'Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti (Isfort) che sarà occasione per la presentazione del saggio di Andrea Appetecchia su Il sistema portuale italiano pubblicato da Il Mulino nel volume Trasporti e Logistica: analisi e prospettive per l'Italia. La presentazione del saggio, a cura dell'autore, avverrà dopo l'introduzione di Marco Romani, amministratore delegato di Isfort, e l'intervento di saluto di Daniele Rossi, presidente dell'Associazione Porti Italiani (**Asoporti**). Seguiranno gli interventi di Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Marco Spinedi, presidente di Interporto di Bologna, Sergio Bologna, presidente di A.I.O.M., Francesco Lugli della direzione commerciale di RFI e Pietro Spirito, esperto in trasporti e logistica. Il webinar sarà condotto da Vito de Ceglia, direttore di ShipMag. La partecipazione al webinar, che avrà termine alle ore 12.30, avverrà cliccando sul link <https://meet.google.com/quk-xwud-vwe>, con conferma della partecipazione all'indirizzo email sistemaportuale@isfort.it.



Il Piccolo

Trieste

In Porto vecchio non si pesca più. «E noi veterani?»

Cambiano le regole per la pesca sportiva e ricreativa da terra nella zona portuale di Trieste. Dal 15 febbraio si riducono gli spazi da **Porto** Vecchio alle Rive a causa del forte sviluppo portuale. Previsto un ampliamento sul versante di Muggia. Ma i pescatori, come gli amici Gianni Mandorino e Danilo Grison (foto), non la prendono bene. Moro / A PAG. 23.



Il Piccolo

Trieste

Lo sviluppo dello scalo impone una revisione degli spazi. Ordinanza restrittiva della Capitaneria in vigore dal 15 febbraio

Porto vecchio proibito per chi pesca Si rischiano multe fino a tremila euro

BENEDETTA MORO

Cambiano le regole per la pesca sportiva e ricreativa da terra nella zona portuale di **Trieste**, che si estende da **Porto** vecchio a **Porto** San Rocco escluso. Il 15 febbraio entrerà in vigore una nuova ordinanza della Capitaneria di **porto** che andrà a revisionare il testo precedente del 2010, disciplinando le zone in cui si potrà pescare appunto previa autorizzazione, visibili con l'apposita segnaletica in italiano, inglese e sloveno, corredata da dei grafici. La Guardia costiera ha ridimensionato gli spazi dedicati nella zona di **Trieste** a fronte di un ampliamento sul versante di Muggia. Questo perché, visto il forte sviluppo portuale di cui il capoluogo giuliano è protagonista in questi ultimi anni, è necessario garantire una maggiore sicurezza della navigazione e delle attività portuali e rispondere alle esigenze di "security" (il contrasto al terrorismo). «Tale documento - sottolinea il tenente di vascello Alessandra Vaudo, a capo della Sezione Pesca - non vuole andare contro il singolo pescatore: ci sono tante attività marittime e vanno contemperate le rispettive esigenze». Tra le novità principali, l'esclusione alla pesca dell'area di **Porto** vecchio. Come già nella precedente normativa sarà vietato fruire dei moli. È stata anche ridotta l'area lungo le Rive. Gli spazi consentiti (definiti in metri e individuabili dalle bitte citate nell'ordinanza) sono i seguenti: il tratto tra Molo Audace e Molo Bersaglieri, esclusa Scala reale, e quello adiacente alla radice del Molo Pescheria. Più esteso invece il permesso per gli amatori che decideranno di usare canna e lenza a Muggia. Qui è possibile stazionare sul lungomare Venezia e tra il pontile a T e Punta Ronco, ma non nell'orario riservato alla balneazione durante la stagione estiva. Da Punta Ronco verso la Slovenia non si rientra più nell'ambito del **Porto** di **Trieste** e, pertanto, la pesca è libera senza autorizzazione, così anche a **Trieste** lungo la costa dopo **Porto** Vecchio, quindi da Barcola in poi, fino a Duino (esclusi i porticcioli). L'ordinanza disciplina esclusivamente la pesca sportiva/ricreativa da terra all'interno dei porti di competenza, quindi quella subacquea e quella da unità da diporto in tutte le acque portuali rimangono vietate, senza possibilità di deroga. Chi non avesse ancora il permesso, che dura un anno solare, lo può richiedere alla Sezione Pesca della Capitaneria. «Il modulo è pubblicato sul nostro sito», spiega Vaudo: «È possibile anticiparlo anche via mail, ma lo si deve poi venire a ritirare qui con una marca da bollo da 32 euro». La validità delle autorizzazioni rilasciate nell'anno 2020 è automaticamente prorogata sino alla data di entrata in vigore del nuovo regolamento. Attenzione, però, perché chi non rispetterà le nuove disposizioni incorrerà in sanzioni, che possono essere elevate dalla Guardia costiera ma anche dalle altre forze dell'ordine. Due le tipologie di multe in cui si rischierà d'incorrere in caso di violazione delle norme. Per la pesca ricreativa in aree diverse da quelle individuate dall'ordinanza la sanzione va da mille a tremila euro. È prevista anche la confisca di attrezzi e pescato. Chi venisse trovato a pescare nelle aree consentite, ma senza l'autorizzazione, dovrà pagare fino a 50 euro. Il contenuto dell'ordinanza è stato diffuso in anticipo anche «per dare la possibilità agli utenti di conoscere le nuove disposizioni, che sono più razionali», sottolinea il comandante della Capitaneria, l'ammiraglio Vincenzo Vitale: «In questo periodo verrà anche disposta la segnaletica che sarà trilingue, realizzata in collaborazione



Il Piccolo

Trieste

con l' Autorità portuale». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

I 72enni Gianni Mandorino e Danilo Grison

L' amarezza dei veterani «Per noi quest' attività è vita Ci diano un altro posto»

BE.MO.

«Siamo nati in questa città in cui tutto un tempo era accessibile. Pian piano però ci hanno vietato un pezzetto di spazio alla volta. Prima i moli, e ora anche il **Porto** vecchio, dove stavamo bene e tranquilli, senza rompere le scatole a nessuno». Gianni Mandorino e Danilo Grison, pensionati 72enni e amici da una vita («Ci siamo conosciuti 50 anni fa alla discoteca Paradiso») non prendono bene la notizia della nuova ordinanza della Capitaneria, che limita alcune aree della città rispetto alla pesca sportiva. Un' attività che loro praticano almeno due volte al giorno, sette su sette. Sulle Rive e, durante i festivi, finora, pure nell' area dell' antico scalo, quella cui si accede da largo Città di Santos verso l' Adriaterminal, per intenderci. «Non andiamo in osteria, non giochiamo a carte, ma peschiamo», sottolineano: «È un passatempo sano e lo abbiamo sempre esercitato con l' autorizzazione». Ora sono più che abbacchiati all' idea di non poter mettere più piede in **Porto** vecchio. E allora lanciano un appello alla Capitaneria: «Siamo a disposizione per un confronto. Intanto andiamo a parlare in Comune. Chiediamo solo che ci diano un altro posto in cui poter praticare in pace quella che per noi è diventata la nostra vita». E una proposta di compromesso già ce l' hanno. Anzi due: l' area vicino alla Lanterna, dove si progetta di fare il Parco del mare, e il lungomare che dal Molo Zero in **Porto** vecchio arriva fino alla spiaggetta prima dello stabilimento del Cral. «L' area da Barcola in poi d' estate è impraticabile. Lì invece non c' è mai nessuno e non c' è attività portuale, eccetto quella dell' Adriaterminal. Se necessario - concludono - visto che si parla di sicurezza ci facciamo anche un' assicurazione, ma una soluzione dobbiamo trovarla». --be.mo.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Pesca: Capitaneria, ordinanza per Trieste e Muggia

In area portuale

(ANSA) - **TRIESTE**, 18 GEN - La Capitaneria di **Porto** ha emesso (e pubblicato sul sito istituzionale) una nuova Ordinanza che disciplina l'attività di pesca ricreativa nel **porto** di **Trieste** e nei porti/approdi minori del Circondario marittimo. Il provvedimento, che revisiona la precedente Ordinanza del 2010, entrerà in vigore dal prossimo 15 febbraio, quando sarà completata l'installazione sulle banchine dell'apposita cartellonistica trilingue. Dal 2010 ad oggi il **porto** di **Trieste** ha subito un forte sviluppo e ciò ha comportato la necessità che alcune aree venissero sottratte alla possibilità di svolgimento di attività di natura ricreativa, per motivi di sicurezza della navigazione e per garantire il regolare svolgimento delle attività portuali, in particolare per rispondere alle esigenze di security (come contrasto al terrorismo). Il **porto** di **Trieste** ha la particolarità di essere molto esteso sul territorio e di ricomprendere anche una parte della costa di Muggia. In ragione dell'art. 79 del Codice della navigazione, il Comandante del **Porto** può autorizzare lo svolgimento della pesca all'interno del **porto** stesso ed, in tal senso, si colloca questa Ordinanza che individua le zone, all'interno del **Porto**, in cui è possibile esercitare la pesca sportiva a seguito di autorizzazione da richiedere presso l'ufficio pesca della Capitaneria di **porto** e di validità di un anno solare. Con questa Ordinanza sono state dunque ridimensionate le aree in cui è possibile svolgere questa attività a **Trieste** e aumentate quelle a Muggia. (ANSA).



Il Piccolo

Trieste

Il maxi rebus di Porto vecchio attende un' intesa risolutiva

Comune, Regione e l' Autorità guidata da Zeno D' Agostino dovrebbero firmare un accordo di programma che dovrebbe avvicinare la riqualificazione

GIOVANNI TOMASIN

Il Porto vecchio di Trieste, 66 ettari di palazzi in buona parte d' epoca austroungarica, attende da decenni una riqualificazione che raddoppierebbe de facto il centro storico cittadino. Dopo i movimenti degli ultimi anni, la fine del 2020 ha visto la Regione Friuli Venezia Giulia entrare di petto nel recupero dell' area, con un prestito da 26 milioni al Comune triestino per completare l' urbanizzazione dello scalo e acquisendo due magazzini, destinati un giorno a diventare una sorta di "Pirellone" per gli uffici regionali. Il rilancio completo del Porto vecchio, però, è appeso alla firma dell' accordo di programma fra Regione, Comune e **Autorità di sistema portuale**, necessario a consentire l' ingresso dei grandi investitori privati: la firma era attesa prima per aprile, poi per fine anno e ora rimandato a inizio 2021. Tempi dell' impero il vecchio Porto triestino era il cuore della portualità ai tempi dell' impero ma giace inutilizzato ormai da decenni: i cambiamenti nel mondo della logistica nella seconda metà Novecento hanno reso progressivamente obsoleti ai fini delle attività portuali i suoi grandi magazzini. Dopo essere rimasto a lungo bene demaniale, in mano all' **Autorità portuale**, nel 2017 l' area è stata sdemanializzata, passando nelle mani del Comune, che da allora si è mobilitato per arrivare alla vendita degli immobili (23 le strutture principali) e quindi al recupero dell' area. A fine dicembre 2019 il presidente regionale Massimiliano Fedriga, il sindaco Roberto Dipiazza e il presidente dell' Adsp Zeno D' Agostino hanno firmato un accordo il cui calendario dei lavori che prevedeva passi importanti nel 2020: ad aprile doveva arrivare la firma dell' accordo di programma fra i tre enti, il mese successivo sarebbe dovuta entrare in vigore la variante al Piano regolatore (prerequisito fondamentale per la vendita dei magazzini), mentre a giugno sarebbe dovuto nascere "Ursus", il consorzio fondato dai tre enti per gestire la vendita dei magazzini e la riqualificazione complessiva del vecchio scalo. Anno complicato L' anno si è rivelato poi più complicato del previsto, e nessuno di questi passaggi è stato ancora compiuto. In una recente intervista il sindaco Dipiazza ha spiegato che la firma è attesa all' inizio del 2021. È sullo sfondo delle trattative per la firma che si colloca l' intervento della Regione, annunciato a inizio dicembre dall' assessore regionale al Patrimonio Sebastiano Callari: l' ente regionale presterà al Comune 26 milioni di euro, in cambio della cessione di due magazzini (il numero 2 e 4), collocati all' ingresso meridionale del Porto vecchio. Il costo dei magazzini (secondo il Comune attorno ai 14 milioni di euro) verrà poi scorporato dal totale dei 26 milioni in fase di restituzione. Sui due magazzini la Regione intende far confluire buona parte degli uffici oggi sparsi nel centro città, creando una sorta di "Pirellone" orizzontale: il progetto completo si aggira sui 150 milioni, per cui la Regione ha presentato un progetto al governo, chiedendo l' accesso al Recovery Fund. I 26 milioni dovranno essere utilizzati invece dal Comune per l' urbanizzazione di tutta l' area: luce, gas, fibra ottica, strade, fognature. Infrastrutture vitali di cui il Porto vecchio è sprovvisto, e che una volta stese consentiranno di innalzare il valore dei magazzini. Secondo i calcoli degli uffici comunali, il prestito regionale dovrebbe bastare a coprire tutto lo scalo, anche perché vi si aggiungono 17 milioni statali già stanziati a questo scopo dal Ministero della Cultura (su un totale di 50 milioni, dedicati in buona parte alla musealizzazione del magazzino 26). Passaggi necessari, destinati a restare senza sbocco





Il Piccolo

Trieste

dei magazzini (spesso vincolati dalla Soprintendenza, alcuni anche soggetti a concessione a privati) richiede una trafila complessa i cui particolari devono essere definiti. La camera di regia naturale è il consorzio Ursus (Urban Sustainable System), il cui scopo sarà «promuovere la rigenerazione urbana e la riqualificazione urbanistica» dell'area, fungendo da interfaccia unico fra istituzioni e potenziali investitori. Lavoro preparatorioIl Consorzio dovrà in sostanza fare il lavoro preparatorio per tutte le alienazioni dei beni comunali e per le concessioni che l' **Autorità portuale** darà alle aree di sua competenza (la linea di costa). Bandi di gara inclusi.Nel corso degli anni il sindaco Dipiazza ha citato numerosi potenziali acquirenti per gli stabili, dall' Austria alla Russia passando per Cina ed Emirati: quanto questi interessamenti siano concreti, lo dirà l' arrivo effettivo sul mercato dell' area, atteso a questo punto per il 2021.Giovanni Tomasin© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Informazioni Marittime

Trieste

A febbraio un collegamento merci tra porto di Trieste e Pordenone

Accordo tra Autorità di sistema portuale, Inteporto e Confindustria. Al centro, la promozione di un volume di traffico di 70 container al giorno

A febbraio il **porto** di **Trieste** e l'interporto di Pordenone avvieranno un collegamento ferroviario, sulla base di un accordo stipulato tra l'Autorità di sistema portuale, Interporto Pordenone e Confindustria Alto Adriatico. Il volume dovrebbe essere di circa 70 container al giorno (andata e ritorno) e la promozione dei servizi sarà a carico dell'Adsp e degli imprenditori. È prevista anche la movimentazione di merci nella Destra Tagliamento.



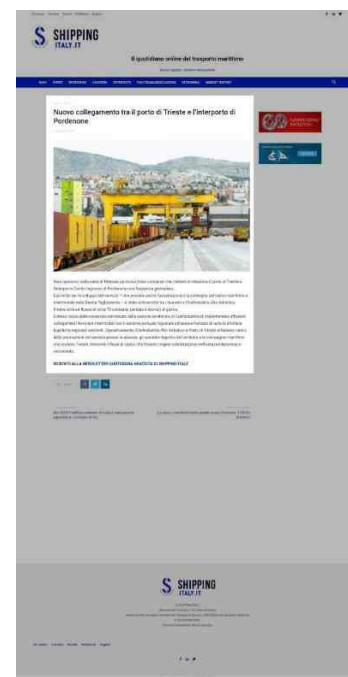
Il porto di Trieste avrà un collegamento ferroviario con interporto Pordenone

Trieste Un accordo per lo sviluppo di un primo collegamento ferroviario tra il porto di Trieste e l'Interporto di Pordenone, che prevede anche l'accettazione e la consegna del carico marittimo e intermodale nella Destra Tagliamento, è stato sottoscritto tra i due enti e Confindustria Alto Adriatico. Alla base dell'intesa, la cui operatività è prevista entro la metà del prossimo febbraio con un flusso di circa 70 container (andata e ritorno) al giorno, la necessità individuata dalla territoriale, maturata nell'ambito delle attività di sviluppo economico del Friuli Venezia Giulia, di implementare efficienti collegamenti ferroviari intermodali con il sistema portuale regionale attraverso l'utilizzo di tutte le strutture logistiche regionali esistenti tra cui il porto di Trieste, l'infrastruttura più importante nel Nord Est del Paese per i traffici marittimi in import ed export in particolare per i traffici di container e intermodali di UTI (Unità di Trasporto Intermodale) e Interporto Pordenone, elemento catalizzatore logistico dell'area industriale del Pordenonese e delle province. Operativamente, Confindustria Alto Adriatico e porto di Trieste si faranno carico della promozione del servizio presso le aziende industriali, gli operatori logistici del territorio e le compagnie marittime che scalano Trieste, stimando i flussi di carico che trovano origine e destinazione nell'area Pordenonese e circostante.



Nuovo collegamento tra il porto di Trieste e l'interporto di Pordenone

Sarà operativo dalla metà di febbraio un nuovo treno container che metterà in relazione il porto di Trieste e l'interporto Centro Ingrosso di Pordenone con frequenza giornaliera. L'accordo per lo sviluppo del servizio che prevede anche l'accettazione e la consegna del carico marittimo e intermodale nella Destra Tagliamento è stato sottoscritto tra i due enti e Confindustria Alto Adriatico. Il treno avrà un flusso di circa 70 container (andata e ritorno) al giorno. L'intesa nasce dalle necessità individuate dalla sezione territoriale di Confindustria di implementare efficienti collegamenti ferroviari intermodali con il sistema portuale regionale attraverso l'utilizzo di tutte le strutture logistiche regionali esistenti. Operativamente, Confindustria Alto Adriatico e Porto di Trieste si faranno carico della promozione del servizio presso le aziende, gli operatori logistici del territorio e le compagnie marittime che scalano Trieste, stimando i flussi di carico che trovano origine e destinazione nell'area pordenonese e circostante.



Transportonline

Trieste

Il porto di Trieste avrà un collegamento ferroviario con Interporto Pordenone

Un treno al giorno con 70 container.

PORDENONE - Un accordo per lo sviluppo di un primo collegamento ferroviario tra il Porto di Trieste e l'Interporto di Pordenone, che prevede anche l'accettazione e la consegna del carico marittimo e intermodale nella Destra Tagliamento, è stato sottoscritto tra i due enti e Confindustria Alto Adriatico. Alla base dell'intesa, la cui operatività è prevista entro la metà del prossimo febbraio con un flusso di circa 70 container (andata e ritorno) al giorno, la necessità individuata dalla Territoriale, maturata nell'ambito delle attività di sviluppo economico del Friuli Venezia Giulia, di implementare efficienti collegamenti ferroviari intermodali con il sistema portuale regionale attraverso l'utilizzo di tutte le strutture logistiche regionali esistenti tra cui il Porto di Trieste, l'infrastruttura più importante nel Nord Est del Paese per i traffici marittimi in import ed export - in particolare per i traffici di container e intermodali di UTI (Unità di Trasporto Intermodale) - e Interporto Pordenone, elemento catalizzatore logistico dell'area industriale del Pordenonese e delle province.



lo sviluppo di portorosega

F2i con l'acquisto di MarterNeri punta a integrare porto e rotaie

Più vicino il decollo delle nuove concessioni e strada in discesa per l'acquisizione della Compagnia portuale. In vista vertice Cisint-D' Agostino: si parlerà di escavo

GIULIO GARAU

L'acquisizione di Marter Neri realizzata da F2i Holding Portuale (FHP interamente controllata dal Terzo Fondo F2i e dal Fondo F2i-Ania) non solo porta a Monfalcone il primo operatore italiano nel comparto portuale delle merci rinfuse solide. Il progetto industriale di F2i infatti punta pure ad un ampliamento e alla nascita, nei prossimi mesi, di un operatore integrato con il trasporto ferroviario. Lo scorso aprile il Fondo Ania F2i (soggetto creato da Ania e F2i sgr), ha acquisito il 92,5% di Compagnia Ferroviaria Italiana E le attività di Monfalcone andranno ad aggiungersi a quelle di Mestre, Chioggia e Carrara, già del fondo F2i dal 2019. C'è grande attesa per questo a Monfalcone anche in vista di una ulteriore acquisizione, della Compagnia portuale da parte di MarterNeri, le trattative come è noto sono a un punto già "maturo" secondo le indiscrezioni più qualificate che forniscono un quadro dell'intera vicenda assai vivace per il piccolo scalo monfalconese. Non c'era in campo soltanto MarterNeri (ora di F2i) per rilevare la Compagnia portuale, ma anche un altro big della logistica come Cosulich. In ogni caso bisognerà attendere ancora per la definizione delle operazioni. La stessa acquisizione di MarterNeri (società attiva dal '69 che ha chiuso il bilancio consolidato 2019 con 52,2 milioni di euro di ricavi, un margine operativo lordo di 17,9 milioni e un debito finanziario netto di 4,6 milioni) deve ancora passare il vaglio (un passaggio scontato) dell'Antitrust. Poi per l'ulteriore acquisizione di Cpm servirà altro tempo. Nel frattempo però potrebbe ripartire a momenti (qualcuno dice che è questione di giorni) l'antica collaborazione tra MarterNeri e Cpm per le operazioni di carico e scarico di navi in porto. Le due aziende a Portorosega sono infatti complementari, una svolge il lavoro di impresa portuale e l'altra di operatore logistico via mare e via terra. Sempre più vicina dunque la riorganizzazione delle concessioni in porto con la divisione degli spazi che a questo punto si può dire quasi conclusa. E viste le premesse e le trattative in corso il decollo del nuovo layout potrebbe avvenire anche prima del termine fissato dalla proroga delle vecchie concessioni che scadranno il prossimo 31 marzo. Il fatto poi che Monfalcone, grazie all'ingresso di F2i diventi una vera e propria piattaforma portuale integrata con il trasporto ferroviario è un nodo rilevante per lo stesso sindaco di Monfalcone, Anna Cisint. Che il 21 prossimo ha in programma una riunione con il presidente dell'Autorità di sistema, Zeno D' Agostino in cui uno dei temi fondamentali della discussione sarà proprio lo sviluppo ferroviario. «In ballo c'è lo sviluppo ferroviario che è fondamentale» conferma il sindaco - ma anche la questione dell'escavo. Con il presidente D' Agostino conto di fare un crono-programma. Questi sono i primi passi che bisogna pianificare, ne ho già parlato con i dirigenti regionali. E bisogna parlare anche con il ministero dei trasporti a Roma perchè a settembre bisogna iniziare finalmente a scavare». L'escavo è uno snodo rilevante per il porto di Monfalcone. Per il decollo dello scalo però il tema di base è quello della nuova organizzazione degli spazi per le concessioni. «Questo delle concessioni è il primo passo importantissimo - conclude Cisint - e anche di questo devo parlare con il presidente perchè da questo dipenderanno i passi successivi». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

i nodi della salvaguardia

Mose, il Consorzio non paga si rischia il blocco dei lavori

Le imprese avanzano 800 mila euro. Rizzo: «Nessuna risposta alle lettere» Molti i cantieri ancora bloccati a un anno dalla nomina della commissaria Spitz

ALBERTO VITUCCIA.V.

Alberto Vitucci Niente soldi niente **Mose**. Nessuna risposta all' appello delle imprese che chiedono di pagare gli operai e i tecnici che garantiscono le prove e i sollevamenti della grande opera. Almeno 80 persone a ogni "movimentazione". «Avanziamo 800 mila euro», ripete il portavoce Devis Rizzo, «e fino a questo momento nessuno ci ha risposto». Situazione che rischia di esplodere. Dal momento che non si tratta del primo "ultimatum". Un altro era stato lanciato nella primavera scorsa, dopo l' insediamento della commissaria sblocca cantieri Elisabetta Spitz. Allora pareva che dipendesse tutto dai contrasti fra Provveditorato e gli amministratori Anac del Consorzio. Ma oggi, quasi un anno dopo l' insediamento del commissario Spitz, le criticità che hanno portato a quella scelta non sono state ancora risolte. Il Consorzio Venezia Nuova, nel frattempo affidato a un commissario liquidatore, non paga le imprese. «Eppure», assicurano al Provveditorato, «i soldi sono stati versati». Ma il Consorzio è in crisi di liquidità. Non ha lavori e il suo aggio del 12% previsto per legge, che fino a qualche anno fa significava milioni di euro, non è sufficiente nemmeno a pagare gli stipendi

dei 250 addetti. Dunque? La palla è adesso in mano al liquidatore Massimo Miani e alla commissaria Spitz. Che ha preso tra la sua squadra di consulenti (costo un milione di euro) anche l' ex amministratore straordinario del Consorzio, l' ingegnere torinese Francesco Ossola. Ma i lavori sono fermi. E ben poco è stato sbloccato. «Abbiamo aspettato per un anno che i progetti dell' Arsenal fossero consegnati al Provveditorato», denunciano le imprese, «per un anno quelle carte, già firmate e finanziate, sono rimaste nei cassetti del Consorzio. Cioè dell' ingegnere Ossola, adesso promosso nello staff "Sblocca cantieri". Progetti che significano lavoro e opere necessarie e condivise per almeno 70 milioni. Ma in mancanza di contratti le imprese sono bloccate. Non percepiscono né i soldi del **Mose**, né quelli per i nuovi lavori già concordati nel 2018 con l' ex provveditore Linetti e con l' ex amministratore Giuseppe Fiengo. Ferma anche l' insula di Piazza San Marco. «Se non ci danno l' incarico non possiamo aprire i cantieri», dice Rizzo. Una situazione che ha dell' incredibile. Invece di essere accelerati, i lavori in laguna stanno subendo nuovi ritardi. Sul fronte **Mose**, spenti i riflettori mediatici dei primi esperimenti riusciti, restano tutti i problemi denunciati negli ultimi anni. Cioè la risoluzione delle criticità e dei guasti, a cominciare dalle cerniere, dai tubi, dalle valvole e dalla conca di navigazione di Malamocco, gigante da 330 milioni che ancora non ha mosso un passo, Troppo piccolo per le navi grandi, pericoloso per quelle piccole. Fermi anche i lavori in laguna del Piano Europa, che l' Unione europea aveva posto come condizione all' avanzamento del **Mose**. E anche i restauri dell' Arsenal. Qui la commissaria ha "congelato" la decisione del provveditore Linetti di trasferire la manutenzione delle paratoie del **Mose** a Marghera, restituendo l' Arsenal a usi più compatibili come la cantieristica e l' artigianato tradizionale. Un anno dopo la nomina della commissaria "Sblocca cantieri", molti sono i cantieri ancora bloccati. —



chioggia

Mose, il Comune al Ministero «Completare subito le opere»

L'assessore Stecco al tavolo con la Capitaneria di Porto e le associazioni della pesca Ribadita la volontà di sedere nell'Autorità per la laguna

E.B.A.

CHIOGGIA Subito la conca di navigazione ed il porto rifugio per far entrare e uscire i pescherecci anche col **Mose** sollevato. Torna a alzare la voce l'amministrazione comunale dopo gli episodi di fine anno, con 18 vongolare bloccate in mare per le paratoie in azione. La stessa amministrazione torna anche a chiedere di poter sedere nella nuova Autorità della laguna per avere più voce in capitolo nelle decisioni gestionali. Ieri l'assessore alla Pesca, Daniele Stecco, ha voluto condividere le proprie riflessioni con il comandante della Capitaneria di Porto Michele Messina e con le cooperative e le associazioni di categoria del comparto pesca prima di inviare le richieste formali alle istituzioni coinvolte. «Il 31 dicembre è stata l'ultima dimostrazione di tanti disagi che ha subito il settore», spiega l'assessore, «Tanto che abbiamo deciso di incontrarci con gli attori in campo per definire una linea comune. Scriveremo al Ministro delle Infrastrutture, Paola De Micheli, al commissario del **Mose** Elisabetta Spitz e al Provveditore alle Opere pubbliche del Triveneto Cinzia Zincone per chiedere tre cose». Prosegue l'assessore Stecco: «Innanzitutto il rapido completamento delle opere complementari del **Mose** come la conca di navigazione di Chioggia, che permetta ai pescherecci di entrare e uscire anche se le paratoie sono alzate, e la realizzazione del porto rifugio. Poi, come ha sottolineato il comandante della Capitaneria Messina, è necessario intervenire sulla sicurezza, prevedendo un attracco per i soccorsi in diga così da trasferire più facilmente un eventuale infortunato in ambulanza per arrivare velocemente in ospedale. Come terza richiesta, l'essere presenti con un nostro rappresentante nell'Autorità per la laguna a cui spetterà la futura gestione e la manutenzione del **Mose**. Abbiamo necessità che il settore della pesca, trainante per l'economia chioggiotta, sia tenuto in debito conto e che le esigenze di salvaguardia dei centri storici di Venezia, Chioggia e Sottomarina vengano considerati alla stessa stregua». --e.b.a.



«Opere per pesca e sicurezza» Mose, Chioggia alza la voce

«Vertice tra Comune, Capitaneria di porto e cooperative sulla chiusura delle paratoie» «Necessaria la conca di navigazione e l'attracco per i soccorsi a Sottomarina»

DIEGO DEGAN

CHIOGGIA Tre richieste della Città al Ministero delle Infrastrutture, al commissario straordinario del **Mose**, Elisabetta Spitz, e al Provveditore Cinzia Zincone, per mettere al sicuro la vita e il lavoro dei pescatori di Chioggia. Istanze scaturite ieri mattina da un incontro in videoconferenza tra l'assessore comunale alla Pesca, Daniele Stecco, il comandante della Capitaneria di Chioggia, Michele Messina, le cooperative e associazioni di categoria del comparto pesca, convocato proprio per discutere come affrontare le criticità legate ai tempi di apertura e chiusura del **Mose** in concomitanza con la presenza in mare dei pescherecci e delle altre imbarcazioni, da diporto o mercantili, che frequentano il porto di Chioggia. **LAVORI DA FINIRE** Tutti i partecipanti hanno posto, innanzitutto, il problema del rapido completamento delle opere complementari del **Mose**, come la conca di navigazione di Chioggia, in modo da permettere ai pescherecci di entrare ed uscire dal porto anche se le paratoie sono alzate, e la realizzazione del porto rifugio. Le difficoltà causate dalla mancanza di queste opere sono apparse evidenti il 31 dicembre scorso, quando 18 vongolare sono state bloccate all'esterno del porto, in ritorno dalla battuta di pesca e hanno rischiato di perdere il frutto della giornata di lavoro, proprio una di quelle, tradizionalmente, più redditizie dell'anno. In quel caso la chiusura delle paratoie era stata anticipata di mezz'ora e le comunicazioni di avvertimento, via radio, non erano state sentite dai pescatori al lavoro. E tutto, alla fine, è andato bene solo perché le condizioni meteo marine erano buone. Ma, in previsione di possibili eventi avversi, o di incidenti a bordo, ha sottolineato il comandante Messina, è necessario intervenire sulla sicurezza prevedendo, già adesso, un attracco per i soccorsi nei pressi della diga di Sottomarina, così da trasferire più facilmente un eventuale infortunato con un'ambulanza all'ospedale. Non va dimenticato, infatti, che nei pressi del porto di Chioggia, circolano sia barche da pesca, che mercantili, che da diporto, con una casistica di possibili incidenti, anche con mare calmo, davvero ampia. Quello che serve, però, per avere un adeguato livello di sicurezza preventivo, è il porto rifugio che, al pari della conca di navigazione, è ancora da completare. «Ultimo, ma non meno importante ha detto l'assessore Stecco Chioggia deve avere un rappresentante nell'Autorità per la laguna a cui spetterà la futura gestione e manutenzione del **Mose**, affinché il settore della pesca, trainante per l'economia chioggiotta, e le esigenze di salvaguardia dei centri storici di Venezia, Chioggia e Sottomarina vengano considerati. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Venice LNG, via alla costruzione e all' esercizio del deposito di GNL a Porto Marghera

Investimento da oltre 100 milioni di euro, cofinanziato dall' Unione Europea, per il sito di stoccaggio del carburante a basse emissioni inquinanti per autotrazione e trasporto marittimo del NordEst.

Il rendering del nuovo deposito di gas naturale liquefatto Venice Png di Porto Marghera a Venezia. Venice LNG, società di scopo del Gruppo Decal spa presente a Porto Marghera da oltre 60 anni, ha ottenuto il decreto autorizzativo alla costruzione e all' esercizio del primo deposito di GNL (Gas Naturale Liquefatto) a Porto Marghera, emanato dal ministero dello Sviluppo economico di concerto con il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. Con una capacità di 32.000 metri cubi, il deposito GNL di Venice LNG sarà costruito in un' area dismessa e bonificata (brownfield) lungo il Canale industriale Sud di Porto Marghera e distribuirà gas naturale liquefatto, il combustibile indispensabile per il processo di transizione energetica che permette di eliminare quasi totalmente le emissioni di ossidi di zolfo (-95%) e di polveri sottili (PM10 -90%), e di ridurre le emissioni di ossidi di azoto e di anidride carbonica. Il decreto autorizzativo, emanato alla fine di dicembre 2020 dai due ministeri, d' intesa con la Regione del Veneto fa propri tutti i pareri espressi dagli enti coinvolti a vario titolo nell' iter autorizzativo. Tra le prescrizioni ricevute dal progetto Venice LNG, l' utilizzo di materiali non inquinanti, la mitigazione della propagazione di polveri e delle emissioni acustiche in fase di cantiere, la predisposizione di monitoraggi per il rispetto dei parametri del PMA (Piano di monitoraggio ambientale) predisposto da Venice LNG e l' attuazione di procedure che tendono a limitare la produzione di rifiuti. «L' ottenimento del decreto autorizzativo ci riempie di soddisfazione, perché la validità di quanto abbiamo proposto è stata certificata attraverso un lungo percorso tecnico-amministrativo da numerosi enti, che hanno verificato ogni singolo dettaglio del nostro progetto, sino a determinarne l' autorizzazione - spiega Gian Luigi Triboldi, presidente e amministratore delegato di Venice LNG -. Il percorso ha visto inoltre anche una fase di consultazione pubblica, durante il procedimento di Valutazione di impatto ambientale, e il progetto finale è dunque anche il frutto del coinvolgimento della cittadinanza e delle associazioni locali che hanno dato il loro contributo in termini di pareri e osservazioni. Naturalmente ribadiamo il nostro impegno a continuare il confronto con il territorio iniziato nel 2017 per spiegare il progetto così come autorizzato dai ministeri». Il cambio di passo nei sistemi di approvvigionamento dei carburanti per mezzi pesanti e mezzi marini, possibile grazie ad un investimento privato di oltre 100 milioni di euro del Gruppo Decal Spa, attraverso la sua controllata Venice LNG, è promosso e supportato dall' **Autorità** di **sistema** portuale del Mar Adriatico Settentrionale e co-finanziato dalla Commissione Europea nell' ambito della programmazione CEF (Connecting Europe Facility) tramite le azioni denominate Gainn4SEA e Venice LNG Facility per un totale di 18,5 milioni di euro. Il progetto prevede che il GNL arrivi al deposito su navi gasiere di piccola e media taglia e sia distribuito attraverso autocisterne, container e bettoline. Grazie al GNL, saranno ridotti drasticamente gli inquinanti in atmosfera e nelle acque lagunari. Per rimanere sempre aggiornati con le ultime notizie de 'Il NordEst Quotidiano', consultate i canali social: Telegram <https://t.me/ilnordest> Twitter <https://twitter.com/nestquotidiano> LinkedIn <https://www.linkedin.com/company/ilnordestquotidiano/> Facebook <https://www.facebook.com/ilnordestquotidiano/> © Riproduzione Riservata.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Protesta contro l'imminente spostamento a Zinola. L'assessore Santi: «Se l'Authority pensa a una sede più adatta ne parleremo»

Sfratto alla spiaggia disabili, Fornaci in rivolta «Lo Scaletto è indispensabile, deve restare qui»

ARIANNA CODATO

savona«Senza lo Scaletto senza Scalini della cooperativa Laltromare non potrò più andare a spiaggia e fare il bagno e così altri abitanti del quartiere. Ormai è diventato un presidio fondamentale delle Fornaci non solo per le persone diversamente abili ma per tantissimi anziani». C'è forte preoccupazione tra gli abitanti del quartiere per la notizia di un possibile spostamento dell'attività gestita dalla cooperativa Laltromare, dedicata all'assistenza alle persone diversamente abili in spiaggia, che dallo Scaletto dei pescatori verrebbe spostata nel quartiere di Zinola, e per questo, i fornacini hanno deciso di organizzare una raccolta firme contro la decisione. «Se confermata, è una notizia terribile, per me lo scaletto è fondamentale - spiega Marisa Menacci, 83 anni, residente alle Fornaci (da alcuni anni per delle protesi alle ginocchia ha difficoltà a camminare e utilizza il servizio della cooperativa) - senza non potrei più fare il bagno se non pagando qualcuno che mi accompagni». In uno stabilimento privato il bagnino in servizio per la vigilanza non può occuparsene senza venire meno al suo obbligo di controllo della sicurezza balneare. «Sarà un dispiacere per tutte le persone anziane del quartiere - commenta Rita Cerisola, storica fornacina - Fanno un lavoro incredibile con i loro utenti e se proprio a Zinola la spiaggia è perfetta per questo servizio che lo amplino, dando la possibilità agli abitanti di quel quartiere di usufruirne senza per questo toglierlo a noi». Ciò che era nato come un progetto di alta valenza sociale è dunque diventato nel tempo, da 11 anni, fondamentale per molte persone. «Sono dispiaciuto per questa decisione - commenta Lorenzo Carlini, gestore del ristorante "Bella Recco" della Sms Fornaci accanto alla spiaggia - si tratta di un'eccezione del quartiere a livello culturale, turistico e commerciale. Molte persone vengono a Savona con le famiglie per questo, vivendo nel quartiere per settimane». La notizia è stata inaspettata per tutti. «Non eravamo a conoscenza dello spostamento e non abbiamo mai sollevato problemi per la sede dello Scaletto - commenta Ugo Cappello, presidente de Laltromare - che venne realizzata proprio per questo progetto, inoltre occupiamo davvero poco spazio, 16 metri lineari sui 180 di spiaggia disponibili. Non capisco perciò per quale motivo sia necessario toglierci dal centro città per metterci al limitare di Savona. Se la spiaggia di Zinola offrirà l'opportunità di avviare anche lì il progetto noi siamo disponibili». «Ad oggi non abbiamo comunicazioni ufficiali a riguardo - commenta l'assessore Pietro Santi - e insieme all'assessore Zunato, che si occupa di concessione demaniali, attiveremo degli incontri con **Autorità portuale** e cooperativa Altromare per capire cosa si intende fare. Il punto fondamentale è che una spiaggia dedicata alle persone diversamente abili è essenziale per la città e vogliamo mantenerla. Se l'Ente porto ritiene che si possa trovare una collocazione più adatta va bene, ma dovrà essere concordata con gli enti coinvolti». -



Vado, via libera dalla conferenza dei servizi sui lavori di ripristino della passeggiata

L' Autorità di Sistema Portuale intanto dovrebbe aver affidato i lavori per un totale di 1 milione e 400 mila euro per la realizzazione delle dighe soffolte che andrebbero così a difendere il tratto di costa vadesa

Via libera dalla conferenza dei servizi ai lavori di consolidamento e il ripristino di muro in cemento armato nel tratto compreso fra la spiaggia libera attrezzata e i bagni Karibù sul lungomare Matteotti di Vado Ligure colpito violentemente dalla mareggiata il 29 e 30 ottobre del 2018. Il consenso per gli interventi è arrivato a conclusione della conferenza dall' agenzia delle Dogane e dei Monopoli, la Capitaneria di porto di Savona, l' **Autorità di Sistema Portuale** e la Regione Liguria. Il comune vadesa quindi potrà intervenire stanziando 200mila euro finanziati dalla protezione civile per la rimozione con il recupero della parte della pavimentazione esistente e del coronamento del muro che verrà consolidato tramite la realizzazione di micropali. Nel frattempo sarebbero ancora in corso le procedure di affidamento dei lavori e controllo dell' aggiudicazione da parte di **Autorità di Sistema Portuale** in merito alla realizzazione delle dighe soffolte che andrebbero così a difendere il tratto di costa vadesa. Il costo complessivo dell' intervento si attesta su un milione e 400mila euro e i lavori dovrebbero iniziare tra febbraio e marzo. "Per noi e per i bagni marini è l' intervento primario in quanto dovrebbe infatti mettere in sicurezza il litorale. Spero che **Autorità Portuale** faccia il prima possibile" il commento del vicesindaco e assessore ai lavori pubblici Fabio Gilardi.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

«In assemblea la sfida più difficile Si vota sull'esistenza della Culmv»

SIMONE GALLOTTI

genova «Giovedì giochiamo la partita di Champions, ma subito dopo abbiamo una serie di altre finali che dobbiamo vincere». Antonio Benvenuti, console della Compagnia unica di Genova, sembra un po' Marcello Lippi alla vigilia dei Mondiali in Germania del 2006: deve caricare i suoi per la sfida «più difficile della nostra storia recente» perchè la prossima assemblea dei soci dovrà dare il via libera al piano lacrime e sangue che rimetterà in sesto i conti della Culmv «e servirà a riorganizzarla per il futuro. Questa volta votiamo per la nostra stessa esistenza, si deciderà se continuerà ancora la storia dei camalli o se invece non riusciremo ad andare avanti». Così il rito che chiude un'era della Culmv durerà al massimo una mattinata. Poi, in un senso o nell'altro, cambierà molto. L'assemblea quest'anno è in trasferta... «Colpa del Covid. In sala chiamata avremmo potuto ospitare solo 200 soci. Ai Magazzini del Cotone possiamo arrivare a 500 con tutte le norme di sicurezza e distanziamento rispettate. E' solo una questione organizzativa: non siamo noi a uscire da San Benigno, ma è stato il Covid a entrare nelle nostre vite. Oltretutto il nostro statuto non prevede il voto per delega. E certamente non

potevamo allestire un collegamento simultaneo con 500 soci che votano e vogliono dire la loro». **Ai soci presenterete il piano per mettere in sicurezza la Culmv. Perchè è un momento così importante per voi?** «Perchè è un bivio del nostro futuro. Si decide l'esistenza stessa della compagnia. Il bilancio è chiuso e dobbiamo approvare il piano che prevede sacrifici, ma che ci può consentire di guardare al futuro con maggiore sicurezza. Mi spiego: giovedì non votiamo per il rinnovo di un cda, come si fa nelle aziende. Decideremo invece se la compagnia continuerà ad esistere oppure se la nostra storia finisce qui». Il clima tra i soci è teso? «Un po' sì. L'anno del Covid ha ridotto le giornate, ne abbiamo contate 50 mila in meno. Significa che sui salari questa riduzione ha picchiato. E noi ora chiediamo uno sforzo ulteriore per mettere in sicurezza la nave con un piano che abbiamo aggiornato sui numeri proprio a causa del Coronavirus. E l'asticella si è alzata...» In che senso? «Beh intanto ci sono i terminalisti che vogliono pagare meno. E se giovedì giocheremo la Champions, subito dopo ci aspettano altre partite fondamentali. A cominciare dalla trattativa sulla tariffa con gli operatori. Non faremo trattative testa a testa, ci siederemo ad un tavolo e ci sarà anche l'Autorità di sistema portuale: c'è una tariffa di riferimento da rispettare e sono convinto che partiremo da quella». **Giovedì voterete anche per l'ingresso in Compagnia dell'Authority?** «Ma no! Non entra nessuno in Culmv e nemmeno potrebbe per statuto. Manteniamo la nostra indipendenza. C'è il direttore finanziario esterno che può dare una mano, ma non vota in assemblea». **I circa 100 interinali che fine faranno?** «E' facile: per noi sono dentro l'organico porto. E poi sono quelli che aiutano a gestire i picchi dei terminal. Sono lavoratori con una formazione ben definita che i terminal, soprattutto a Pra', utilizzano con soddisfazione. Possibile che possano essere contingentati nelle giornate, ma ridotti di numero mi pare impossibile».



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

E' fiducioso dell' esito del voto di giovedì? «Sì, sono fiducioso. Ci siamo confrontati già molte volte con i soci in queste settimane...Ma se mi chiede come potrebbe finire in caso di bocciatura del piano, beh non saprei rispondere. Di certo sarebbe la fine della Compagnia come la conosciamo ora. Magari ci sarà un commissario, ma non sarà più la stessa cosa... **»Quando era con Batini, al suo fianco per tanto tempo, avrebbe mai immaginato una situazione simile?** «Ma come avrei potuto...Ne ho viste tante, ma prevedere l' arrivo della crisi del 2008 e del Covid sarebbe stato impossibile». **Come vede la compagnia tra un anno?** «Con i conti in ordine e con un ruolo sempre più fondamentale nel porto. A gestire i picchi delle grandi portacontainer saremo noi. Siamo unici e insostituibili». --

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Compagnia Unica, giovedì l'assemblea per scommettere sul futuro

Genova - Il porto non è solo lavoro ma soprattutto mercato e competizione. Tuttavia se giovedì prossimo l'assemblea dei soci della Culmv boccherà il bilancio e farà a brandelli il piano di ristrutturazione finanziaria e organizzativa varato dai vertici di San Benigno Genova ripiomberà nel buio di una capitale ai

Genova - Il porto non è solo lavoro ma soprattutto mercato e competizione. Tuttavia se giovedì prossimo l'assemblea dei soci della Culmv boccherà il bilancio e farà a brandelli il piano di ristrutturazione finanziaria e organizzativa varato dai vertici di San Benigno e imposto dal precario equilibrio dei conti, Genova ripiomberà nel buio di una capitale ai margini dell'impero del business, senza esercito e senza anima. Già il teatro dell'evento rompe ogni schema scolpito nella storia di Genova. Costretti dalle regole anti-Covid e privilegiando la presenza fisica alle video conferenze, per la prima volta i soci della Compagnia Unica abbandonano la cattedrale in Chiamata e si trasferiscono ai Magazzini del Cotone, nella Sala Maestrale. Se il distanziamento non consentirà di ospitare tutti i mille portuali, a votare saranno 250 delegati. Se è vero che nella vita e nel lavoro ci sono giorni che valgono anni, il conclave dei camalli ha la valenza di uno spartiacque tra un mondo inchiodato dalla conservazione e sconvolto dalla pandemia e la trasformazione nel segno delle riforme interne e della modernizzazione. A 75 anni esatti dalla fondazione della Culmv, il console Antonio Benvenuti si trova ad affrontare un passaggio cui neppure il predecessore Paride Batini era stato costretto. Spiegare dettagliatamente ai soci, cioè, un piano che impone certamente sacrifici e cambiamenti ma che, se effettivamente realizzato, mette in sicurezza la Compagnia per i prossimi decenni, blindandone continuità, unicità e centralità nel sistema portuale. Non restano altri margini: da una parte le sostanziose compensazioni economiche conquistate da Benvenuti attraverso gli accordi con l'Authority di **Paolo Signorini** e la Confindustria di Beppe Costa, dall'altra l'impegno a rivedere assetti interni e organizzazione del lavoro, ad aprire ai consulenti esterni, a migliorare efficienza e produttività, a tagliare i costi e a siglare specifiche intese operative con i terminalisti. Da Compagnia di ventura a Compagnia di bandiera. Non è un passaggio semplice in un contesto sociale pesantissimo, con la crisi che stringe la gola, i traffici in calo, le giornate lavorate crollate del 25%. Ma non è per liberarsi da improbabili sensi di colpa che Antonio Benvenuti rende giustizia al mercato e all'innovazione: se l'obiettivo è sviluppare benessere, la transizione a un sistema meno consociativo e sociopatico passa dalla consapevolezza di ciò che non è più sostenibile. Resta in un angolo l'approccio di contrapposizione e di lotta, ma a una categoria tradizionalmente esposta alle fluttuazioni del mercato e degli interessi che lo ispirano, occorre stabilità: 'Dirò questo ai nostri soci, ai mille che avranno il compito di scegliere questa strada in salita ma percorribile con la nostra identità - confida al Secolo XIX e a TheMeditelegraph il console Benvenuti - E' una scelta per il futuro e il ruolo della governance portuale è centrale anche per le ricadute sulla città. I rapporti sociali vanno difesi, non sconvolti. Nel conflitto feroce sul mercato dei trasporti, la Compagnia Unica vuole riprendere il suo cammino di parte in causa tra i grandi gruppi armatoriali, gli Stati, i terminalisti e i fondi finanziari. Dobbiamo inserirci nei progetti di sviluppo di cui siamo leva interessata e insostituibile'. Sono così lontani i tempi in cui anche un leader storico della Cgil come Bruno Trentin, coniugava la Culmv alla 'cosa' di Sartre: un insieme confuso di storia, potere, interessi, tradizioni, privilegi e lobby. Oggi c'è consapevolezza dell'ultima chiamata. Tra le pieghe del liberismo dominante, la Culmv di Benvenuti insiste su accordi e progetti tra i protagonisti, che puntino all'equilibrio





The Medi Telegraph

Genova, Voltri

possano riconoscersi. Un patto del lavoro a livello europeo, dunque, con i maggiori investitori. Giovedì la sentenza. Niente sarà più come prima.

Il Secolo XIX
Genova, Voltri

tensione con l' aeroporto

Bucci: «La nuova diga avrà l' ok di Enac»

«Stiamo già lavorando per risolvere i problemi con Enac e lo risolveremo» dice netto Marco Rettighieri, presidente del Cociv e numero uno del programma straordinario delle opere portuali. Il tema è la nuova diga del porto di Genova e le preoccupazioni espresse del direttore dell' aeroporto, come raccontato ieri dal Secolo XIX. Il sindaco di Genova, Marco Bucci, è ancora più chiaro: «Realizzeremo l' opera e dico all' aeroporto di stare tranquillo». Il tema è stato al centro del dibattito organizzato dall' associazione "Vince Genova" a cui hanno partecipato anche Gabriella Rolandelli (Regione Liguria), Domenico Napoli (Struttura commissariale), Enrico Bagnasco (Sparkle) e Fabio Capocaccia (Istituto Internazionale delle Comunicazioni).

ANTONIO BENVENUTI il sindaco del comitato «decideremo il nostro futuro da noi stessi»

«In assemblea la sfida più difficile Si vota sull'esistenza della Culmy»



Il sindaco Antonio Benvvenuti, a destra, con il presidente del Cociv, Marco Rettighieri, a sinistra, durante il dibattito.

L'assemblea

Il sindaco Antonio Benvvenuti, a destra, con il presidente del Cociv, Marco Rettighieri, a sinistra, durante il dibattito.

La sfida più difficile

Il sindaco Antonio Benvvenuti, a destra, con il presidente del Cociv, Marco Rettighieri, a sinistra, durante il dibattito.

Il made in Italy delle crociere sale a bordo delle navi cinesi

Il sindaco Antonio Benvvenuti, a destra, con il presidente del Cociv, Marco Rettighieri, a sinistra, durante il dibattito.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo—press 2013-2020

Pagina 50

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

La diga per il porto e l' aeroporto di Genova

Leggo con stupore il titolo dell' articolo in pagina 14 sul Secolo XIX di oggi. Il virgolettato "La nuova diga di Genova limita l' aeroporto. Così si penalizza il nostro piano di sviluppo" non corrisponde al pensiero espresso nel corso del colloquio telefonico di ieri e non è scritto nel testo pubblicato sul sito del Dibattito Pubblico. La prima fase funzionale dell' opera (Fase A) del progetto evidenzia ordinarie problematiche tecniche che potranno essere valutate e risolte ad esito di specifica istruttoria a cura di Enac, in analogia al procedimento positivamente concluso per i terminali di Psa e Bettolo. L' obiettivo a tendere della successiva Fase B, nell' ipotesi di accosto di navi portacontainer di grandi dimensioni (ULCV) in corrispondenza del Molo Ronco Canepa, comporterebbe «significative interferenze con le superfici di protezione della pista di volo», come indicato nella nota presentata nel corso del Dibattito Pubblico. In linea con le finalità dello strumento partecipativo, il contributo è stato richiesto e fornito proprio con lo scopo di meglio indirizzare il progetto di fattibilità di un' opera così rilevante, essenziale per lo sviluppo futuro del nostro porto e dell' economia nazionale. Piero Righi Direttore Generale Aeroporto di Genova *** Prendiamo atto delle precisazioni del direttore, il quale per altro ribadisce le «significative interferenze» tra la diga e l' aeroporto. Precisiamo che non abbiamo esposto un veto da parte del Colombo, ma la rappresentazione di un problema reale. Il Dibattito pubblico, del resto, serve anche a risolvere tali questioni.



Conflitto porto-città. Signorini: "Io sono l' arbitro, ascolterò tutte le posizioni"

di Matteo Cantile lunedì 18 gennaio 2021 GENOVA - La relazione, spesso conflittuale, tra il porto e la città di Genova è stata al centro dell' incontro, a Terrazza Colombo, con il presidente dell' **Autorità di sistema** Paolo Emilio Signorini che si è sottoposto alle domande di Maurizio Rossi, editore di Primocanale e già membro della commissione trasporti del Senato e di una selezionata platea di adetti ai lavori. Dai primi riscontri del dibattito pubblico sulla diga foranea, è sembrata riemergere la natura conflittuale ed egocentrica di molti attori del porto che, ancora una volta, sembrano essere intenzionati a dominare la città per favorire i propri interessi, lei cosa ne pensa? "E' inevitabile che i gruppi di interesse abbiano un peso specifico importante nei dibattiti attorno al porto e vogliano incidere sul rapporto tra lo scalo e la città: è altrettanto vero, però, che il confronto con gli abitanti è diventato imprescindibile e il dibattito pubblico sulla diga foranea ne è un esempio. La nostra attenzione ai bisogni delle persone, peraltro, si esprime in alcuni nodi importanti come, per esempio, l'elettrificazione delle banchine e del terminal passeggeri o la realizzazione delle 'dune di Pra", tutte opere che mostrano la tendenza incontrovertibile di un continuo confronto tra il porto e la città". Eppure molti operatori sembrano voler indirizzare il dibattito sul loro specifico interesse. "Nel debat public emerge il ruolo di arbitro della pubblica amministrazione, è questa la sua vera funzione: come ente terzo rispetto agli interessi in gioco, l'Autorità portuale deve ascoltare tutte le posizioni e verificarle puntualmente. Ma il dibattito pubblico rende possibile un' ulteriore garanzia, quella di obbligare ognuno a motivare, anche in punta di diritto, la propria posizione e le decisioni le assumiamo di conseguenza". Il presidente di Ente Bacini, Mauro Vianello, ha detto (QUI) che le riparazioni navali non inquinano e devono restare al loro posto a meno di non voler rinunciare a 3mila posti di lavoro. Primocanale ha ricevuto una lettera molto dura dal comitato Porto Aperto che ribadisce il forte impatto ambientale dei bacini sulla città: qual è la sua posizione? "Genova deve ragionare sul proprio modello di sviluppo, che ha alcuni grandi pilastri, tra cui le riparazioni navali: nel capoluogo ligure ci sono due stabilimenti dedicati a questo comparto, Fincantieri a Sestri Ponente ed Ente Bacini in centro città. Il presidente Vianello, ne sono certo, quando ha detto a Primocanale che le riparazioni navali devono restare al loro posto per continuare a svilupparsi, non intendeva negare il giusto confronto che deve esserci con la città. In ogni caso è questo il mio pensiero: ogni decisione deve essere comunicata e concertata con la città". Il Covid ha avuto un impatto pesantissimo sul settore crocieristico, con ricadute negative anche sul turismo cittadino: qual è la situazione? "Genova è stato uno dei porti più attivi nel Mediterraneo a cercare di contenere gli effetti devastanti del Covid, che pure ha impattato per il 95% sul nostro traffico crocieristico. Però proprio qui, ad agosto, abbiamo fatto ripartire le crociere e nuovamente il 24 di questo mese, dopo la sosta imposta dal Dpcm Natale, Msc tornerà a salpare proprio da Genova. Per il futuro noi ci stiamo attrezzando per accogliere le nuove navi: stiamo effettuando dei dragaggi nel canale del porto storico e appalteremo ulteriori dragaggi per 10 milioni di Euro nel 2022, così da rendere possibile l' accesso alle banchine da parte delle nuove mega navi del tipo World Class, nel frattempo stiamo rafforzando la stazione marittima, anche attraverso Hennebique e poi c'è la diga, che garantirà migliori spazi per la manovra di questi giganti del mare". Piero Righi, direttore generale dell' Aeroporto, si è espresso duramente proprio sulla diga: ha scritto, in una nota pubblicata sul sito dpdigaforanea.it, che tutte le alternative progettuali contrastano con i piani di sviluppo del Colombo. "Righi è il direttore generale di una Spa e deve

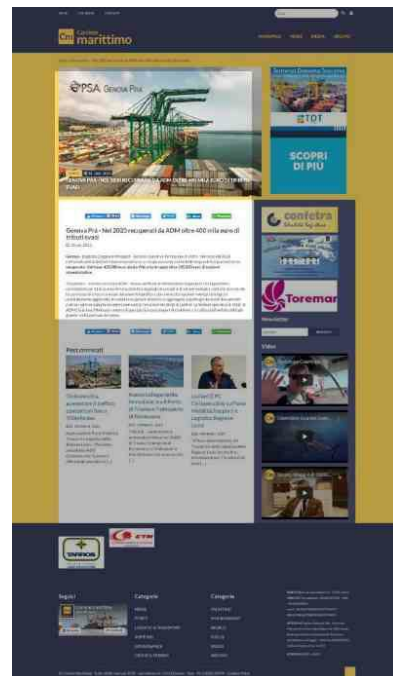




progettuali, però, hanno una prima fase funzionale che risolve i principali problemi del porto senza causare nessun danno all' aeroporto. L' ulteriore sviluppo verso ponente della diga, nelle successive fasi, ci porterà ad affrontare i temi posti da Righi, senza per questo dover interrompere oggi il nostro progetto: le questioni che saranno sottoposte al vaglio dell' Enac, in sostanza, sono importanti ma non così urgenti". Approfondimenti Porto Genova, la nomina di Signorini passa alla Camera: 27 sì, un solo no Porto, Signorini: "Per Genova il 2021 sar un anno storico" Signorini confermato al vertice dell' Autorit portuale del Mar Ligure Occidentale.

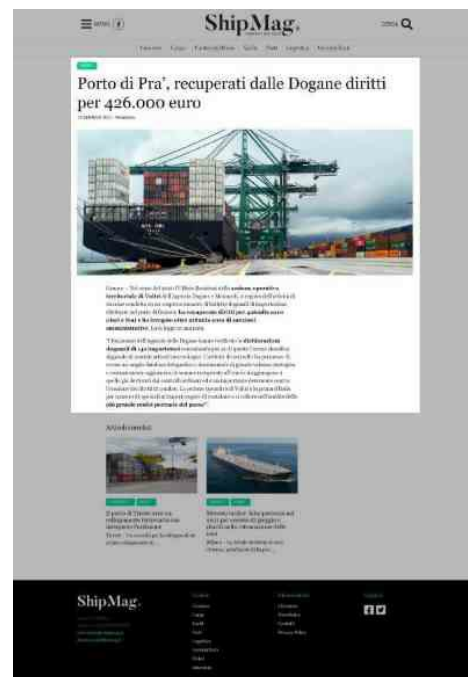
Genova Prá - Nel 2020 recuperati da ADM oltre 400 mila euro di tributi evasi

Genova L'Agenzia Dogane e Monopoli - Sezione Operativa Territoriale di Voltri - nel corso del 2020 nell'ambito dell'attività di riesame condotta su un cospicuo numero di bollette doganali di importazione ha recuperato, diritti per 426.000 euro (dazi e IVA) e ha irrogato oltre 218.000 euro di sanzioni amministrative. I funzionari - scrive in una nota ADM - hanno verificato le dichiarazioni doganali di 141 importatori constatando per 41 di queste l'errata classifica doganale di svariati articoli merceologici. L'attività di controllo ha permesso di creare un ampio database fotografico e documentale di grande valenza strategica e costantemente aggiornato; le somme recuperate all'erario si aggiungono a quelle già derivanti dai controlli ordinari ed è un importante deterrente contro l'evasione dei diritti di confine. La Sezione operativa di Voltri di ADM è la prima d'Italia per numero di operazioni import/export di container e si colloca nell'ambito della più grande realtà portuale del paese.



Porto di Pra', recuperati dalle Dogane diritti per 426.000 euro

Genova Nel corso del 2020 l'Ufficio Revisioni della sezione operativa territoriale di Voltri dell'Agenzia Dogane e Monopoli, a seguito dell'attività di riesame condotta su un cospicuo numero di bollette doganali di importazione effettuate nel porto di Genova, ha recuperato diritti per 426mila euro (dazi e Iva) e ha irrogato oltre 218mila euro di sanzioni amministrative. Lo si legge in una nota. I funzionari dell'Agenzia delle Dogane hanno verificato le dichiarazioni doganali di 141 importatori constatando per 41 di queste l'errata classifica doganale di svariati articoli merceologici. L'attività di controllo ha permesso di creare un ampio database fotografico e documentale di grande valenza strategica e costantemente aggiornato; le somme recuperate all'erario si aggiungono a quelle già derivanti dai controlli ordinari ed è un importante deterrente contro l'evasione dei diritti di confine. La sezione operativa di Voltri è la prima d'Italia per numero di operazioni import/export di container e si colloca nell'ambito della più grande realtà portuale del paese.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Signorini: Il ricorso alla Corte Ue ha poche chance. Meglio le AdSP S.p.a.

Assoporti, l'associazione delle port authority italiane, ha condiviso e supportato la scelta dettata dalla Ministra dei trasporti, Paola De Micheli, di presentare ricorso alla Corte di Giustizia Europea sulla procedura promossa dalla Commissione che vorrebbe i porti italiani sottoposti a fiscalità per l'attività d'impresa svolta. Nonostante la compattezza evidenziata dal presidente Daniele Rossi, c'è chi, come Paolo Emilio Signorini, la pensa diversamente (non è l'unico) e coglierebbe l'occasione per cambiare modello. Rispondendo a una domanda sul tema posta da Alessandro Pitto, presidente degli spedizionieri genovesi (Spediporto) durante una trasmissione televisiva dell'emittente locale Primocanale, il numero uno della port authority che governa gli scali di Genova e Savona ha detto: La posizione italiana ha una sua ratio: il Parlamento e tutti gli ultimi governi che si sono succeduti sostengono che il modello di governance dei porti italiani sia rigidamente pubblicistico e non ci siano elementi d'impresa. In parte è vero. La posizione del governo italiano dunque è: quelli italiani non devono essere assimilati a porti di altre regioni europee ma mantenere il regime fiscale che abbiamo. Signorini ha spiegato che questa è la posizione maggioritaria nel nostro Paese come forze politiche, ma ha anche aggiunto: Di fronte a questa posizione io non credo che avremo grandi chance in Europa perché la posizione di antitrust consolidata dell'Unione Europea, sia come ramo esecutivo, sia come giurisprudenza della Corte di giustizia, è che non importa la natura giuridica del soggetto che svolge un'attività ma la natura dell'attività. Più nel dettaglio il presidente dell'**AdSP** del Mar Ligure Occidentale ha specificato quanto segue: La Commissione Europea dice: nel momento in cui tu affitti aree demaniali marittime dietro il compenso di un canone è attività d'impresa, nel momento in cui tu fai attività di appalti e opere nel porto di Genova fai attività d'impresa e via di seguito. Quindi io non credo avremo molta fortuna dal punto di vista dell'esito del ricorso. Ovviamente mi adeguo alla posizione maggioritaria nel Paese e spero che l'Italia vinca. Però ho qualche dubbio. Signorini ha poi illustrato chiaramente la sua visione sulla questione: Io auspico una trasformazione dell'Autorità di sistema portuale in una società per azioni pubblica, sottratta ai principali vincoli sostanzialmente di tre grandi provvedimenti che sono quello sul pubblico impiego, quella sulle società partecipate (legge Madia) e quello del Codice dei contratti pubblici per fare le opere. A mio parere, per competere con gli altri porti del mondo, noi avremmo bisogno di questo. Rimarrebbe totalmente pubblica la proprietà e rimarrebbe rigidamente pubblica la governance, però penso che sarebbe un passo nella direzione auspicata per essere più competitivi.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Donati (Cosco) replica a Becce (Assiterminal): Problemi di antitrust semmai sui terminal container di Genova

Le parole di Luca Becce, presidente di Assiterminal, contro i vettori marittimi, il loro modello di terminal portuali dedicati e la progressiva integrazione verticale che stanno portando avanti nella logistica, non sono piaciute a Marco Donati, numero uno di Cosco Shipping Italy. Ho trovato molto privo di significato il discorso di Becce. Psa Genova Prà se guadagna tanto mica apre qualche gate in più; si disinteressa dei picchi di traffico è una delle riflessioni affidate a SHIPPING ITALY con cui Donati contesta la tesi di Becce secondo cui i terminal container indipendenti sarebbero sfavoriti e indifesi rispetto allo strapotere dei global carrier alimentato dalla Block Exemption Regulation. Il Gruppo Cosco, va ricordato, in Italia ha una partecipazione significativa (ancorché di minoranza) nel nuovo terminal Vado Gateway gestito e controllato da Apm Terminals. Io mi limito a parlare per Cosco Shipping e semmai per Cosco Ports ma non per il terminal di Vado si affretta a precisare Donati, anche se l'attacco di Becce contro i vettori marittimi e i terminal container dedicati potrebbe aver fatto storcere il naso ai vertici di Vado Gateway (socio di Assiterminal). Non ho problemi a dire che mi sento in disaccordo con Becce e sono molto più d'accordo con quanto sostiene Msc. A proposito della Block exemption regulation e di antitrust mi verrebbe da chiedere: ce l'abbiamo ora la concorrenza nel porto di Genova

dopo la fusione fra Psa e Sech? Oggi i terminal operator indipendenti in Italia sono super difesi afferma il vertice di Cosco in Italia. Ci sono terminalisti che hanno chiesto il covid surcharge sui container movimentati e le Autorità di sistema portuale stanno zitte. La sosta di un container in piazzale a Prà (100 \$ al giorno su uno spazio di 30 mq dove possono impilare almeno 3 o 4 Feu) costa al mese più dell'affitto di un appartamento vista mare a Portofino. I terminal container a Genova e a Spezia fanno utili faraonici. Insomma secondo Donati fino ad oggi non c'è stato alcun rischio di sottomissione commerciale dei terminal operator da parte dei global carrier per cui le parole del presidente di Assiterminal (che è tornato anche a chiedere di rivedere in maniera estensiva l'applicazione dell'articolo 18 comma 7 della legge 84/94) non sono condivisibili. A proposito poi dei terminal partecipati da Msc il numero uno di Cosco Shipping Italy ha affermato che a Spezia, dove Contship gestisce l'infrastruttura, così come a Trieste, dove il terminal è operativamente guidato dagli uomini di Maneschi (To Delta), la presenza come azionista di Msc o di Til non viene percepita. Discorso diverso vale per porti come Gioia Tauro visto che senza Msc il terminal sarebbe già chiuso; i terminal di transhipment devono essere di un global carrier, come avviene anche nel trasporto aereo. Insomma la replica di Donati alle parole di Becce è chiara: il problema in Italia non sono i terminal container partecipati o controllati dalle compagnie marittime che cercano di crescere anche tramite integrazioni verticali, quanto semmai lo strapotere commerciale dei terminal indipendenti che, nonostante utili d'esercizio significativi, non darebbero secondo lui servizi (soprattutto all'utenza di terra come i camionisti) all'altezza dei profitti che ottengono. Per Donati c'è anche un più ampio problema di rappresentanza e di utilità delle associazioni di categoria in Italia che per realtà grandi come Cosco Shipping Italy si rivelano nei fatti poco efficaci: Non riescono nemmeno a svolgere una missione divulgativa finalizzata a migliorare la conoscenza e la percezione della collettività su quanto utile e importante sia la funzione del trasporto marittimo e dei porti è l'amara considerazione con cui si conclude il suo ragionamento.



innovazione tecnologica

Il Gruppo Sesa si prende la marchigiana Palitalsoft In un anno 15 acquisizioni

L'operazione condotta dalla controllata Var Group Cresce così l'impegno nella digitalizzazione della pubblica amministrazione

G.C.

EMPOLI. La famiglia del gruppo Sesa continua ad espandersi con l'arrivo della marchigiana Palitalsoft Srl: si tratta della quindicesima acquisizione da gennaio 2020. Ad operare l'acquisto del 55% del capitale è la controllata Var Group Spa, a capo del settore Software e System Integration di Gruppo. La Sesa, con sede a Empoli, è leader in Italia nel settore dell'innovazione tecnologica e dei servizi informatici e digitali per il segmento business. E che il gruppo goda di buona salute parlano i numeri: il bilancio consolidato, chiuso il 30 aprile scorso, parla infatti di una crescita sia in termini di giro d'affari - giunto ormai a quasi 1,8 miliardi di euro - sia in termini di utili. Palitalsoft, con un oltre 60 dipendenti e 30 anni di esperienza, offre soluzioni software e di trasformazione digitale ad aziende pubbliche locali, a supporto della digitalizzazione dei servizi pubblici, con un patrimonio di circa 700 clienti che comprende Comuni, Province, Regioni, enti locali quali l'**Autorità portuale** di Genova e di Napoli, l'**Autorità** garante della concorrenza e del mercato e multiutility come Iren. L'acquisizione, realizzata da Var Group Spa attraverso la controllata Apra Spa, contribuirà ai risultati del Gruppo Sesa da gennaio

2021, con ricavi annuali per circa 5 milioni di euro ed un Ebitda margin di circa il 10%. Var Group rafforza così il proprio posizionamento nel settore Erp & Vertical Solutions, con un perimetro di ricavi di oltre 150 milioni di euro, 1.000 risorse umane e circa 6.000 clienti sul territorio nazionale, a supporto della trasformazione digitale dell'economia italiana. L'operazione prevede la valorizzazione del capitale umano ed il coinvolgimento nella gestione del ceo di Palitalsoft Alessandro Marilungo con obiettivi di crescita e generazione di valore sostenibile nel lungo termine. «La digitalizzazione dei servizi pubblici locali è uno dei temi più sentiti dai cittadini in questo momento, in cui trasparenza ed efficacia sono considerati aspetti imprescindibili dell'azione amministrativa sui territori. Innovazione e digitalizzazione dei processi devono essere dimensioni presenti all'interno delle dinamiche delle organizzazioni pubbliche, esattamente come accade per le imprese private» - commenta Francesca Moriani, ceo di Var Group - «Attraverso questa operazione Var Group declina le proprie competenze evolute come partner per la digitalizzazione del Made In Italy all'ambito strategico della Pubblica amministrazione, la cui modernizzazione è sinonimo di evoluzione per tutto il Paese». Alessandro Marilungo, ceo Palitalsoft aggiunge: «Siamo orgogliosi di entrare in una grande realtà come Var Group ed all'interno del Gruppo Sesa. Possiamo così far crescere il nostro supporto alla pubblica amministrazione. Oggi gli enti pubblici devono essere pensati come un'azienda e la digitalizzazione è diventata strategica per la loro stessa esistenza». «Prosegue il nostro percorso di crescita con il rafforzamento del settore Software e System Integration - chiosa Alessandro Fabbroni ceo di Sesa - e l'arricchimento del capitale umano che raggiunge così un totale di 3.300 dipendenti». --G.C. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

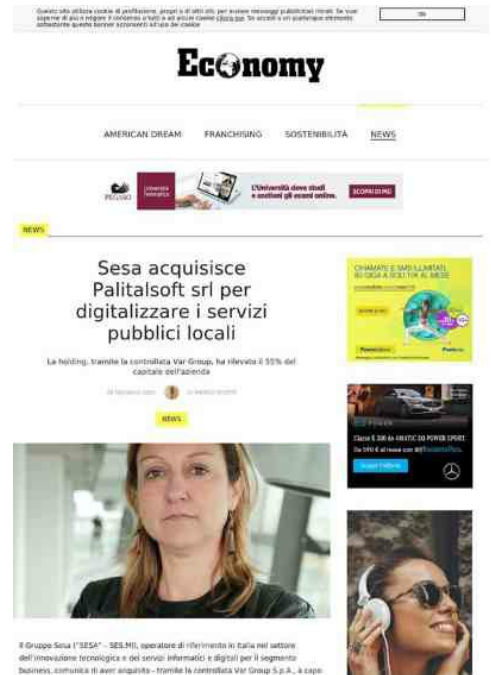


Sesa acquisisce Palitalsoft srl per digitalizzare i servizi pubblici locali

La holding, tramite la controllata Var Group, ha rilevato il 55% del capitale dell' azienda

di Marco Scotti

Il Gruppo Sesa ('SESA' - SES.MI), operatore di riferimento in Italia nel settore dell' innovazione tecnologica e dei servizi informatici e digitali per il segmento business, comunica di aver acquisito - tramite la controllata Var Group S.p.A., a capo del settore Software e System Integration di Gruppo - il 55% del capitale di Palitalsoft S.r.l. Palitalsoft, con un capitale umano di oltre 60 risorse specializzate, offre soluzioni Software e di trasformazione digitale ad aziende pubbliche locali, a supporto della digitalizzazione dei servizi pubblici, con un customer set di circa 700 clienti che comprende Comuni, Province, Regioni, enti locali quali l' **Autorità Portuale** di Genova e di Napoli, l' **Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato** e multiutility come IREN. L' acquisizione, realizzata da Var Group S.p.A. attraverso la controllata Apra S.p.A., contribuirà ai risultati del Gruppo Sesa da gennaio 2021, con ricavi annuali per circa Eu 5 milioni ed un Ebitda margin di circa il 10%. Si tratta della quindicesima acquisizione da gennaio 2020 per Sesa, realizzata sulla base di un prezzo in linea con i parametri EV/Ebitda (4,75 x Ebitda normalizzato) di riferimento generalmente applicati in tale tipologia di operazioni. Var Group rafforza il proprio posizionamento quale player di riferimento nel settore ERP & Vertical Solutions, con un perimetro di ricavi di oltre Eu 150 milioni, 1.000 risorse umane e circa 6.000 clienti sul territorio nazionale, a supporto della trasformazione digitale dell' economia italiana. L' operazione prevede la valorizzazione del capitale umano ed il coinvolgimento nella gestione del CEO di Palitalsoft Alessandro Marilungo con obiettivi di crescita e generazione di valore sostenibile nel lungo termine. 'La digitalizzazione dei servizi pubblici locali è uno dei temi più sentiti dai cittadini in questo momento, in cui trasparenza ed efficacia sono considerati aspetti imprescindibili dell' azione amministrativa sui territori. Innovazione e digitalizzazione dei processi devono essere dimensioni presenti all' interno delle dinamiche delle organizzazioni pubbliche, esattamente come accade per le imprese private' - commenta Francesca Moriani, CEO di Var Group - 'Attraverso questa operazione Var Group declina le proprie competenze evolute come partner per la digitalizzazione del Made In Italy all' ambito strategico della PA, la cui modernizzazione è sinonimo di evoluzione per tutto il Paese'. Alessandro Marilungo, CEO Palitalsoft aggiunge: 'Siamo orgogliosi di entrare in una grande realtà come Var Group ed all' interno del Gruppo Sesa. Possiamo così far crescere il nostro supporto alla pubblica amministrazione. Oggi gli enti pubblici devono essere pensati come un' azienda e la digitalizzazione è diventata strategica per la loro stessa esistenza.' 'Prosegue il nostro percorso di crescita con il rafforzamento del settore Software e System Integration e l' arricchimento del capitale umano che raggiunge un totale di 3.300 dipendenti a livello di Gruppo. Completiamo la quindicesima operazione di M&A da inizio 2020 aggiungendo nuove competenze a supporto della trasformazione digitale dell' economia italiana, con un perimetro addizionale dai recenti M&A pari ad Eu 115 milioni di ricavi con un Ebitda margin di circa il 10%. La crescita esterna costituisce una leva strategica per accelerare lo sviluppo organico ed industriale del Gruppo a beneficio di tutti gli Stakeholder', dichiara Alessandro Fabbri, CEO di Sesa.



Sesa acquisisce il 55% di Palitalsoft

Il Gruppo Sesa ha acquisito - tramite la controllata Var Group a capo del settore Software e System Integration di Gruppo - il 55% del capitale di Palitalsoft. Palitalsoft, con un capitale umano di oltre 60 risorse specializzate, offre soluzioni Software e di trasformazione digitale ad aziende pubbliche locali, a supporto della digitalizzazione dei servizi pubblici, con un customer set di circa 700 clienti che comprende Comuni, Province, Regioni, enti locali quali l' **Autorità Portuale** di Genova e di Napoli, l' **Autorità** Garante della Concorrenza e del Mercato e multiutility come Iren. L' acquisizione - spiega una nota - realizzata da Var Group attraverso la controllata Apra contribuirà ai risultati del Gruppo Sesa da gennaio 2021, con ricavi annuali per circa 5 milioni di euro ed un Ebitda margin di circa il 10%.

Teleborsa

The screenshot shows the LA STAMPA website interface. The main headline is "Sesa acquisisce il 55% di Palitalsoft" with a sub-headline "tramite la controllata Var Group a capo del settore Software e System Integration di Gruppo". Below the headline is a photo of hands holding a pen over a document. To the right of the photo is a text block starting with "Il Gruppo Sesa ha acquisito - tramite la controllata Var Group a capo del settore Software e System Integration di Gruppo - il 55% del capitale di Palitalsoft." Below this is another text block starting with "Palitalsoft, con un capitale umano di oltre 60 risorse specializzate, offre soluzioni Software e di trasformazione digitale ad aziende pubbliche locali, a supporto della digitalizzazione dei servizi pubblici, con un customer set di circa 700 clienti che comprende Comuni, Province, Regioni, enti locali quali l'Autorità Portuale di Genova e di Napoli, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato e multiutility come Iren." Below this is a text block starting with "L'acquisizione - spiega una nota - realizzata da Var Group attraverso la controllata Apra contribuirà ai risultati del Gruppo Sesa da gennaio 2021, con ricavi annuali per circa 5 milioni di euro ed un Ebitda margin di circa il 10%." Below the main article is a section titled "LEGGI ANCHE" with several links to related articles. At the bottom of the page is a section titled "CALCOLATORI" with links to "Lavoro", "Calcolo la rata del mutuo", "Auto", and "Come acquistare azioni (permettiamoci)".

Sesa si rafforza nel settore software e system integration

Sesa si rafforza nel settore software e system integration, mettendo a segno la quindicesima operazione di M&A da inizio 2020. Il gruppo, attivo nel settore dell'innovazione tecnologica e dei servizi informatici e digitali per il segmento business, ha acquisito, tramite la controllata Var Group, il 55% del capitale di Palitalsoft, società con oltre 60 risorse specializzate che offre soluzioni software e di trasformazione digitale ad aziende pubbliche locali, a supporto della digitalizzazione dei servizi pubblici, con un customer set di circa 700 clienti che comprende Comuni, Province, Regioni, enti locali quali l' **Autorità Portuale** di Genova e di Napoli, l' **Autorità** Garante della Concorrenza e del Mercato e multiutility come Iren. L'acquisizione, realizzata da Var Group a sua volta attraverso la controllata Apra, contribuirà ai risultati di Sesa da gennaio di quest'anno con ricavi annuali per circa 5 milioni di euro e un ebitda margin di circa il 10%. Si tratta della quindicesima acquisizione da gennaio 2020 per Sesa, realizzata sulla base di un prezzo in linea con i parametri ev/ebitda (4,75 volte l'ebitda normalizzato) generalmente applicati in tale tipologia di operazioni. Una mossa che permette a Var Group di rafforzarsi nel settore ERP & Vertical Solutions, con un perimetro di ricavi di oltre 150 milioni, 1.000 risorse umane e circa 6.000 clienti sul territorio nazionale, a supporto della trasformazione digitale dell'economia italiana. L'operazione, ha spiegato il gruppo, prevede la valorizzazione del capitale umano e il coinvolgimento nella gestione del ceo di Palitalsoft, Alessandro Marilungo, con obiettivi di crescita e generazione di valore sostenibile nel lungo termine. "La digitalizzazione dei servizi pubblici locali è uno dei temi più sentiti dai cittadini in questo momento, in cui trasparenza ed efficacia sono considerati aspetti imprescindibili dell'azione amministrativa sui territori", ha sottolineato Francesca Moriani, ceo di Var Group. "Innovazione e digitalizzazione dei processi devono essere dimensioni presenti all'interno delle dinamiche delle organizzazioni pubbliche, esattamente come accade per le imprese private. Attraverso quest'operazione Var Group declina le proprie competenze evolute come partner per la digitalizzazione del Made In Italy all'ambito strategico della PA, la cui modernizzazione è sinonimo di evoluzione per tutto il Paese". Marilungo, ceo di Palitalsoft, si è detto orgoglioso di "entrare in una grande realtà come Var Group e all'interno del gruppo Sesa. Possiamo così far crescere il nostro supporto alla pubblica amministrazione. Oggi gli enti pubblici devono essere pensati come un'azienda e la digitalizzazione è diventata strategica per la loro stessa esistenza". Da parte sua, il gruppo Sesa con questo rafforzamento nel settore software e system integration raggiunge un totale di 3.300 dipendenti. "Completiamo la quindicesima operazione di M&A da inizio 2020 aggiungendo nuove competenze a supporto della trasformazione digitale dell'economia italiana, con un perimetro aggiuntivo dai recenti M&A pari a circa 115 milioni di euro di ricavi con un ebitda margin di circa il 10%", ha fatto presente Alessandro Fabbro, ceo di Sesa, ribadendo che "la crescita esterna costituisce una leva strategica per accelerare lo sviluppo organico e industriale del gruppo a beneficio di tutti gli stakeholder", ha concluso Fabbro. E il mercato apprezza con il titolo Sesa in rialzo dell'1,11% a quota 99,90 euro dopo aver superato nell'intraday la soglia di 100 euro e raggiunto quota 100,20 euro (massimo storico a 107,4 euro, segnato lo scorso 23 dicembre 2020). (riproduzione riservata)



Sesa acquisisce il 55% del capitale di Palitalsoft

18/01/2021 12:20 Il Gruppo Sesa ("SESA" - SES.MI), operatore di riferimento in Italia nel settore dell' innovazione tecnologica e dei servizi informatici e digitali per il segmento business, comunica di aver acquisito - tramite la controllata Var Group S.p.A., a capo del settore Software e System Integration di Gruppo - il 55% del capitale di Palitalsoft S.r.l. Palitalsoft, con un capitale umano di oltre 60 risorse specializzate, offre soluzioni Software e di trasformazione digitale ad aziende pubbliche locali, a supporto della digitalizzazione dei servizi pubblici, con un customer set di circa 700 clienti che comprende Comuni, Province, Regioni, enti locali quali l' **Autorità Portuale** di Genova e di Napoli, l' **Autorità** Garante della Concorrenza e del Mercato e multiutility come IREN. L' acquisizione, realizzata da Var Group S.p.A. attraverso la controllata Apra S.p.A., contribuirà ai risultati del Gruppo Sesa da gennaio 2021, con ricavi annuali per circa Eu 5 milioni ed un Ebitda margin di circa il 10%. Si tratta della quindicesima acquisizione da gennaio 2020 per Sesa, realizzata sulla base di un prezzo in linea con i parametri EV/Ebitda (4,75 x Ebitda normalizzato) di riferimento generalmente applicati in tale tipologia di operazioni. Var Group rafforza il proprio posizionamento quale player di riferimento nel settore ERP & Vertical Solutions, con un perimetro di ricavi di oltre Eu 150 milioni, 1.000 risorse umane e circa 6.000 clienti sul territorio nazionale, a supporto della trasformazione digitale dell' economia italiana. L' operazione prevede la valorizzazione del capitale umano ed il coinvolgimento nella gestione del CEO di Palitalsoft Alessandro Marilungo con obiettivi di crescita e generazione di valore sostenibile nel lungo termine. "La digitalizzazione dei servizi pubblici locali è uno dei temi più sentiti dai cittadini in questo momento, in cui trasparenza ed efficacia sono considerati aspetti imprescindibili dell' azione amministrativa sui territori. Innovazione e digitalizzazione dei processi devono essere dimensioni presenti all' interno delle dinamiche delle organizzazioni pubbliche, esattamente come accade per le imprese private" - commenta Francesca Moriani, CEO di Var Group - "Attraverso questa operazione Var Group declina le proprie competenze evolute come partner per la digitalizzazione del Made In Italy all' ambito strategico della PA, la cui modernizzazione è sinonimo di evoluzione per tutto il Paese". Alessandro Marilungo, CEO Palitalsoft aggiunge: "Siamo orgogliosi di entrare in una grande realtà come Var Group ed all' interno del Gruppo Sesa. Possiamo così far crescere il nostro supporto alla pubblica amministrazione. Oggi gli enti pubblici devono essere pensati come un' azienda e la digitalizzazione è diventata strategica per la loro stessa esistenza." "Prosegue il nostro percorso di crescita con il rafforzamento del settore Software e System Integration e l' arricchimento del capitale umano che raggiunge un totale di 3.300 dipendenti a livello di Gruppo. Completiamo la quindicesima operazione di M&A da inizio 2020 aggiungendo nuove competenze a supporto della trasformazione digitale dell' economia italiana, con un perimetro addizionale dai recenti M&A pari a circa Eu 115 milioni di ricavi con un Ebitda margin di circa il 10%. La crescita esterna costituisce una leva strategica per accelerare lo sviluppo organico ed industriale del Gruppo a beneficio di tutti gli Stakeholder", dichiara Alessandro Fabbroni, CEO di Sesa. (RV - www.ftaonline.com) Fonte: News Trend Online © TraderLink News - Direttore Responsabile Marco Valeriani - Riproduzione vietata.

Sesa acquisisce il 55% del capitale di Palitalsoft

Il Gruppo Sesa ("SESA" - SES.MI), operatore di riferimento in Italia nel settore dell'innovazione tecnologica e dei servizi informatici e digitali per il segmento business, comunica di aver acquisito - tramite la controllata Var Group S.p.A., a capo del settore Software e System Integration di Gruppo - il 55% del capitale di Palitalsoft S.r.l. Palitalsoft, con un capitale umano di oltre 60 risorse specializzate, offre soluzioni Software e di trasformazione digitale ad aziende pubbliche locali, a supporto della digitalizzazione dei servizi pubblici, con un customer set di circa 700 clienti che comprende Comuni, Province, Regioni, enti locali quali l' **Autorità Portuale** di Genova e di Napoli, l' **Autorità** Garante della Concorrenza e del Mercato e multiutility come IREN. L'acquisizione, realizzata da Var Group S.p.A. attraverso la controllata Apra S.p.A., contribuirà ai risultati del Gruppo Sesa da gennaio 2021, con ricavi annuali per circa Eu 5 milioni ed un Ebitda margin di circa il 10%. Si tratta della quindicesima acquisizione da gennaio 2020 per Sesa, realizzata sulla base di un prezzo in linea con i parametri EV/Ebitda (4,75 x Ebitda normalizzato) di riferimento generalmente applicati in tale tipologia di operazioni. Var Group rafforza il proprio posizionamento quale player di riferimento nel settore ERP & Vertical Solutions, con un perimetro di ricavi di oltre Eu 150 milioni, 1.000 risorse umane e circa 6.000 clienti sul territorio nazionale, a supporto della trasformazione digitale dell'economia italiana. L'operazione prevede la valorizzazione del capitale umano ed il coinvolgimento nella gestione del CEO di Palitalsoft Alessandro Marilungo con obiettivi di crescita e generazione di valore sostenibile nel lungo termine. "La digitalizzazione dei servizi pubblici locali è uno dei temi più sentiti dai cittadini in questo momento, in cui trasparenza ed efficacia sono considerati aspetti imprescindibili dell'azione amministrativa sui territori. Innovazione e digitalizzazione dei processi devono essere dimensioni presenti all'interno delle dinamiche delle organizzazioni pubbliche, esattamente come accade per le imprese private" - commenta Francesca Moriani, CEO di Var Group - "Attraverso questa operazione Var Group declina le proprie competenze evolute come partner per la digitalizzazione del Made In Italy all'ambito strategico della PA, la cui modernizzazione è sinonimo di evoluzione per tutto il Paese". Alessandro Marilungo, CEO Palitalsoft aggiunge: "Siamo orgogliosi di entrare in una grande realtà come Var Group ed all'interno del Gruppo Sesa. Possiamo così far crescere il nostro supporto alla pubblica amministrazione. Oggi gli enti pubblici devono essere pensati come un'azienda e la digitalizzazione è diventata strategica per la loro stessa esistenza." "Prosegue il nostro percorso di crescita con il rafforzamento del settore Software e System Integration e l'arricchimento del capitale umano che raggiunge un totale di 3.300 dipendenti a livello di Gruppo. Completiamo la quindicesima operazione di M&A da inizio 2020 aggiungendo nuove competenze a supporto della trasformazione digitale dell'economia italiana, con un perimetro aggiuntivo dai recenti M&A pari a circa Eu 115 milioni di ricavi con un Ebitda margin di circa il 10%. La crescita esterna costituisce una leva strategica per accelerare lo sviluppo organico ed industriale del Gruppo a beneficio di tutti gli Stakeholder", dichiara Alessandro Fabbroni, CEO di Sesa. (RV - www.ftaonline.com)



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

ecologisti in campo

«Bene l'elettrificazione dei moli ma nel golfo c'è troppo traffico»

Oggi alcuni rappresentanti dei movimenti ambientalisti incontrano Sommariva per presentargli i loro piani sullo scalo mercantile

L.IV.

La Spezia Bene l'elettrificazione delle banchine. Progetto che permetterà possibile una riduzione dell'impatto con l'ambiente e con l'area urbana. Soprattutto in termini di emissioni in atmosfera. Ma le associazioni ambientaliste rimarcano anche i limiti di una compatibilità dello sviluppo portuale e turistico con il resto della città. Ne discuteranno questa mattina al tavolo con il nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale Mario Sommariva, nel primo incontro convocato questa mattina nella sede di via del Molo. Perché alle associazioni e ai comitati più sensibili a queste tematiche non basta una elettrificazione, se prima non viene chiarito quanto traffico marittimo può sopportare ancora il Golfo dei Poeti. La notizia dei 30 milioni di euro, posti nel Recovery Fund, per elettrificare le banchine portuali compresa la realizzazione del nuovo molo crociere della Spezia, è per tutti una notizia positiva. Ma occorre fare il punto su dove vuole andare lo scalo spezzino. Verso il gigantismo navale, con navi portacontainer sempre più grandi e che necessitano quindi di fondali ancora più profondi, o verso uno sviluppo più compatibile. Si parlerà naturalmente anche di dragaggi, su cui gli ambientalisti sono molto attenti. E che puntano a ragionare sia sull'opportunità di eseguire questo intervento e, nel caso, con quali metodologie. C'è poi il grande tema aperto del Gnl, che ha aperto diversi interrogativi. Il porto della Spezia è il primo in Italia a garantire un bunkeraggio per le navi da crociera direttamente in banchina attraverso una bettolina. Che adesso arriva da Rotterdam, per accordi commerciali, ma che un domani potrebbe attraversare semplicemente il golfo partendo dal rigassificatore di Panigaglia. Sommariva ha detto, in una recente intervista, di voler affrontare il tema senza pregiudizi. L'incontro di stamani sarà un confronto sul programma del neo presidente, che ha messo al centro della sua amministrazione la convivenza tra porto e città. Un aspetto apprezzato non solo dalle associazioni ambientaliste, ma anche dai sindacati e dall'amministrazione comunale cittadina. Al tavolo siederanno Stefano Sarti di Legambiente, Giorgio Di Sacco di Italia Nostra, Franco Arbasetti per i Vas e Rita Casagrande per i quartieri del Levante. --L.IV.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

la contrazione dei traffici portuali nel 2020 è stata del 17 per cento rispetto all'anno precedente

Accordo al La Spezia Container Terminal Cassa integrazione per 243 dipendenti

Da oggi e per 11 settimane, fino al 31 marzo. I sindacati sono riusciti a strappare alcune garanzie: le ferie non verranno toccate

LAURA IVANI

La Spezia Parte oggi la cassa integrazione per 243 dipendenti del terminal Lsc. Fino al 31 marzo. Altre 11 settimane, all'80% dello stipendio con un indennizzo pari a 20 euro al giorno per i full time e 10 euro per i lavoratori part time. Ma i sindacati, che ieri hanno firmato l'accordo con l'azienda, sono riusciti a strappare anche qualcosa di più. Non verranno toccate le ferie non ancora programmate. Ed è stata introdotta una clausola di raffreddamento, che garantisce la possibilità di scioperare se qualcosa andasse storto. Non era così nella prima bozza di accordo su cui le parti si sono confrontate venerdì scorso. Con le modifiche apportate, in caso di controversia le parti si impegnano a non procedere a scioperi o altre iniziative per almeno 20 giorni. Tempo in cui dovrà essere trovata una quadra. In mancanza di accordo, dopo 20 giorni, «entrambe le parti sono libere di intraprendere le iniziative più opportune» si legge nell'accordo. La cassa integrazione è stata richiesta dall'azienda a causa della contrazione dei traffici registrata nel 2020 a causa della pandemia. Si parla di una media del -17% rispetto all'anno precedente. Con un -50% su maggio 2020. Ma all'orizzonte non ci sono ancora certezze.

Difficile programmare. I servizi più importanti, quelli dalla Cina, sono ancora congelati. Per questo sono state chieste altre 11 settimane, che portano a una data che i sindacati guardano con estrema attenzione. Il 31 marzo che, se non ci saranno proroghe, corrisponde alla scadenza del blocco dei licenziamenti a livello nazionale. Dopo la contrattazione di venerdì scorso, durata oltre 5 ore, ieri Cgil, Cisl e Uil hanno affrontato i vertici del La Spezia Container Terminal in una videoconferenza durata un paio d'ore. A cui sono arrivati dopo aver limato ogni clausola. L'azienda, che ha accolto le modifiche, avrebbe potuto decidere unilateralmente per la cassa integrazione "Covid". Ma ha accettato il confronto, accordando un indennizzo più ricco di quello concesso in passato a ristoro di chi verrà colpito dalla cassa. Questo gettone inoltre, verrà immediatamente corrisposto nella mensilità. I lavoratori potranno poi richiedere l'anticipo della quattordicesima se interessati da più di due settimane di cassa. Sono previste nel periodo attività di formazione. L'ammortizzatore sociale sarà applicato a rotazione, settimanale, su 142 operai e 101 tra impiegati e quadri. Se l'operatività in banchina è piuttosto scarsa, dai numeri traspare che il lavoro rallenta anche negli uffici. Il terminal spezzino conta circa 650 dipendenti. All'inizio Lsc aveva chiesto la cassa integrazione Covid per un centinaio di lavoratori in più, 343. Grazie al confronto con Cgil, Cisl e Uil l'accordo è stato chiuso su 243. Che da oggi, a turno, entreranno in cassa. Potranno essere richiamati al lavoro con un preavviso di 24 ore. Rimane sul tavolo il problema degli investimenti attesi, per l'ampliamento delle banchine portuali. Necessario a dare una prospettiva allo scalo. E a liberare Calata Paita. «Continueremo a monitorare la situazione, per sincerarci sull'andamento dei traffici e sul mantenimento del livello occupazionale» sottolinea Marco Moretti, Cisl. Le modifiche dell'accordo sono migliorative in termini di trattamento economico ma «non scioglie i nodi rispetto alle prospettive dell'azienda, sull'occupazione e sugli investimenti» concorda Stefano Bettalli, Cgil. Per Marco Furletti, Uil, è



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

«L' auspicio è che ci sia una ripresa dei traffici, in linea con il miglioramento degli ultimi mesi del 2020, e che da aprile non si parli più di cassa integrazione». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Lsct, ok alla 'cassa' con bonus per 243 addetti

I sindacati spuntano un' integrazione di 20 euro al giorno sugli stipendi ridotti per effetto per ricorso all'ammortizzatore sociale

LA SPEZIA Alla fine tutti contenti e speranzosi sul fronte più caldo del porto. Così sindacati e Lsct per l' accordo sulla cassa integrazione fino al 31 marzo, in attesa che la morsa della pandemia, grazie ai vaccini, molli la presa per recuperare sulla contrazione dei traffici nel 2020 (18,7 per cento in meno per i container, 33,7 in relazione al tonnellaggio delle merci varie, per una media del 19 per cento). L' intesa è stata raggiunta sul numero massimo dei dipendenti da collocare in cassa: 243 (la trattativa era iniziata, la scorsa settimana, con la proposta dell' azienda di coinvolgere 343 lavoratori); interessa 142 operai e 101 tra impiegati e quadri. Ma si tratta di numeri 'cautelari', potenzialmente fruibili. Ma non è detto che accada così, anche alla luce di quello che è accaduto nella fase uno della pandemia quando il numero massimo dei lavoratori in cassa è stato toccato a maggio, 181, in connessione con la più alta percentuale di calo dei traffici del 2020: 50 per cento in relazione allo stesso mese del 2019. «Nei limiti della fungibilità di funzioni verranno adottati criteri di rotazione. Al fine dell' individuazione del personale da avviare alla Cigo, l' azienda individuerà i reparti, gli uffici e le mansioni oggetto di riduzione lavorativa; all' interno di tale perimetro verrà data la priorità al personale che dimostrerà per iscritto la propria disponibilità ad effettuare periodi continuati di cassa integrazione», così è scritto sull' accordo teso a permettere ai lavoratori di cogliere quella che potrebbe essere vissuta come un' opportunità per potersi dedicare ad incombenze familiari che richiedono dedizione continuata per un po' di tempo. L' effetto-cassa sugli stipendi è proiettato a tagli sull' ordine massimo del 30 per cento. Ma fronte di ciò l' azienda viene in soccorso ai dipendenti. Una parte fondamentale dell' accordo è infatti quella che definisce il quantum delle integrazioni salariali: 20 euro lordi per ogni giorno di cassa integrazione, a partire da oggi, con contabilizzazione immediata nella busta paga. Tale importo è previsto per i lavoratori fulltime. Per i parttime, l' integrazione è dimezzata in proporzione all' impiego temporale: 10 euro al giorno. Dal fronte dell' azienda, attraverso l' ad Alfredo Scalis, la soddisfazione è ancorata, fra l' altro, all' adesione del patto di tutte le sigle sindacali, Cgil compresa, che nell' ultima tornata non aveva firmato l' accordo. Questa volta in calce c' è la firma del segretario di Filt Cgil Stefano Bettali e dei rappresentanti nella Rsa: Giordano Arfeo, Gabriele Pireddu e Damiano Martone. Per la Fit Cisl ha firmato il segretario Marco Moretti, affiancato dai colleghi della Rsa Francesco Tartarini, Lorenzo Bloise, Luca Crecchi, Gabriele Mariani e Mirco Varacalli. Idem i lavoratori della Rsa in quota a Uiltrasporti: Paolo Ricciardi, Andrea Pagnacco e Marco Gianelloni, guidati dal segretario provinciale Marco Furletti, che dichiara: «Abbiamo raggiunto un accordo soddisfacente, fatto di comprensioni reciproche e di aspettative. L' unità di intenti e il bilancio in attivo di Lsct costituiscono uno sprone anche nella proiezione degli investimenti attesi da tempo. Ci auguriamo che quanto prima possano iniziare i lavori secondo i programmi dell' impresa». Nessuna novità, intanto, sul piano della rimodulazione gli interventi e del cronoprogramma da concordare con l' **Autorità di sistema portuale**, proiettato al recupero della Calata Paita alla città. Ai piani alti di via del Molo prosegue l' approfondimento degli atti, con focus sul bisogno propedeutico



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

alle grandi manovre strutturali: lo spianamento dei fondali nel canale di accesso al porto per livellare il battente a 15 metri di profondità, a misura delle grandi navi. Corrado Ricci.

Città della Spezia

La Spezia

Accordo tra sigle e azienda, prorogata cassa in Lsct per 243 lavoratori

Firmata oggi l'intesa tra i vertici del terminalista spezzino e i rappresentanti sindacali: aumenta l'indennità "una tantum Covid" e diminuisce il numero dei dipendenti. Traffici 2020: -19 per cento container, -33 per cento merci varie.

La Spezia - Altre undici settimane di cassa integrazione in Lsct. Dopo una trattativa articolata l'azienda, rappresentata dalla vicesegretario, Cecilia Eckelmann Battistello, e dall'amministratore delegato, Alfredo Scalisi, e le parti sociali Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti, con i segretari Stefano Bettalli, Marco Moretti e Marco Furletti e le Rsa hanno firmato oggi la proroga della cassa Covid a zero ore settimanali. Il tutto all'interno di un quadro economico che vede Lsct perdere nel 2020 il 19 per cento in fatto di container e il 33 per cento in termini di tonnellate di merci varie. L'intesa raggiunta prevede una riduzione del numero massimo di dipendenti collocabili in cassa pari a 243 (142 operai e 101 tra impiegati e quadri) rispetto ai 343 precedenti. Si tratta di un risultato che le sigle valutano in maniera relativamente positiva, anche in considerazione del fatto che il picco di personale non al lavoro è stato raggiunto a maggio, con 181 dipendenti in cassa, quando i traffici stavano patendo una riduzione del 50 per cento. Da marzo scorso la media di ricorso alla cassa integrazione è stata di 50 persone al giorno. Nell'ambito dell'accordo, che sarà valido sino al 31 marzo 2021, viene confermata la cosiddetta "una tantum Covid", che prevede un'indennità di 20 euro per ogni giorno di cassa integrazione per i lavoratori full time e di 10 euro per i lavoratori con orario ridotto part-time. In precedenza l'entità variava dai 15 ai 17 euro per i dipendenti a tempo pieno ed era di 8 euro per quelli con orario ridotto. Inoltre questa "una tantum Covid" sarà erogata mensilmente insieme alla retribuzione del mese successivo invece che al termine dell'anno. "Non c'è mai soddisfazione quando si firma un accordo di cassa integrazione - commenta Bettalli, segretario Filt Cgil - perché si chiede a qualcuno di fare sacrifici economici. Abbiamo deciso di firmare perché le condizioni di carattere economico sono migliorative e ci sono meno vincoli. Grazie al lavoro di tutte le sigle abbiamo ottenuto indennità più alte e pagamenti più frequenti, senza dimenticare che in questa particolare situazione di pandemia l'azienda avrebbe potuto procedere unilateralmente a varare la proroga della cassa. Rimangono da superare - prosegue Bettalli, muovendo una critica a Lsct - le problematiche relative alla gestione delle risorse, all'organizzazione del lavoro, agli impegni presi con la città e agli investimenti promessi per il porto. Questa è una partita che il sindacato deve continuare a giocare coinvolgendo anche il nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale nel tentativo di ricordare al terminalista le sue responsabilità, anche per il sistema portuale spezzino". Concetti che trovano conferma nelle parole di Moretti, numero uno di Fit Cisl: "Confidiamo che l'azienda e i nuovi vertici di Via del Molo procedano con un attento monitoraggio della situazione dei traffici anche nell'ottica degli investimenti e dell'occupazione. Per le prossime 11 settimane ci sarà questa condizione di cassa integrazione, poi speriamo possa essere il momento di entrare nel merito delle questioni che riguardano il futuro del porto spezzino". "Avevamo chiesto più denaro e la maturazione completa della 13esima e della 14esima - ricorda Furletti, segretario provinciale Uiltrasporti - ma non siamo stati accontentati. Il giudizio sull'accordo è comunque buono perché si tratta di un passo in avanti, sono state migliorate le condizioni economiche e normative. E inoltre è stato liberato il campo da quella flessibilità aggiuntiva che era stata data all'azienda nei mesi precedenti". Lunedì 18 gennaio 2021 alle 21:35:40 TH.D.L. deluca@cittadellaspezia.com Segui @thomasdeluca.



La Spezia, restituire speranza al settore nautico in crisi - Incontro Regione-Confindustria

LA SPEZIA - «Lo sviluppo delle imprese, le opportunità offerte dal settore della nautica, la formazione professionale e il contrasto della disoccupazione giovanile sono stati alcuni dei temi affrontati nel corso dell'incontro tra il presidente del Consiglio regionale Gianmarco Medusei e i vertici di Confindustria della Spezia, il presidente Mario Gerini e il direttore Paolo Faconti. - «Il nostro territorio ha bisogno di nuovi impulsi per dare corpo alle proprie potenzialità e, contemporaneamente, per restituire speranze a settori produttivi oggi fortemente in crisi». Dopo l'incontro della settimana scorsa con il neo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Mario Sommariva, prosegue il percorso di Gianmarco Medusei per intrecciare rapporti sempre più stretti con le istituzioni che rappresentano il tessuto economico e le comunità locali: «Soprattutto in questo periodo così drammatico per tutti i cittadini conclude il presidente - conoscere le problematiche sociali ed economiche che la nostra regione sta affrontando è fondamentale per farsi interprete nelle sedi opportune delle istanze che crescono dal territorio. E' l'obiettivo a cui si deve ispirare ogni iniziativa dell'Assemblea legislativa».



La Spezia, Adsp mar Ligure Orientale: bando per la nomina di un nuovo componente

L' amministrazione comunale della Spezia rende noto che sull' Albo Pretorio del Comune è stato pubblicato il bando per la nomina di un componente del Comitato di Gestione dell' **Autorità di sistema portuale** del Mare ligure orientale (**AdSP**) . Possono presentare candidatura i cittadini dei Paesi membri dell' Unione europea aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell' economia dei trasporti e **portuale**. Le candidature per la nomina dovranno pervenire alla segreteria generale del Comune della Spezia entro le 12 del 31 gennaio 2021 . Precisamente le candidature dovranno pervenire a Comune della Spezia - Segreteria Generale - Piazza Europa 1 - 19124 La Spezia - tel. 0187 727211 / 278 - www.comune.sp.it - cmisp.seggen@comune.sp.it - PEC segreteriagenerale.comune.laspezia@legalmail.it Alla candidatura dovrà essere allegata, oltre al curriculum, la dichiarazione nella quale il candidato dichiara sotto la propria responsabilità la non sussistenza delle cause di incompatibilità, ineleggibilità e i motivi di esclusione al bando. Per informazioni consultare l' Albo Pretorio del Comune della Spezia sul sito istituzionale.



La Spezia: bando per nomina un componente Comitato di Gestione dell' AdSP Mare ligure orientale

(FERPRESS) La Spezia, 18 GEN L'Amministrazione Comunale di La Spezia rende noto che sull'Albo Pretorio del Comune della Spezia è stato pubblicato il bando per la nomina di un componente del Comitato di Gestione dell'**Autorità** di **sistema** portuale del Mare ligure orientale (AdSP). Possono presentare candidatura i cittadini dei Paesi membri dell'Unione europea aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale. Le candidature per la nomina dovranno pervenire alla Segreteria Generale del Comune della Spezia entro le ore 12 del 31 gennaio 2021. Precisamente le candidature dovranno pervenire a Comune della Spezia Segreteria Generale Piazza Europa 1 19124 La Spezia tel. 0187 727211 / 278 www.comune.sp.it cm.sp.seggen@comune.sp.it PEC segreteria@comune.laspezia@legalmail.it Alla candidatura dovrà essere allegata, oltre al Curriculum, la dichiarazione nella quale il candidato dichiara sotto la propria responsabilità la non sussistenza delle cause di incompatibilità, ineleggibilità ed i motivi di esclusione al bando. Per informazioni consultare l'Albo Pretorio del Comune della Spezia sul sito istituzionale, all'indirizzo www.comune.sp.it



Nuovo componente Comitato di gestione AdSp mar Ligure orientale

Redazione

LA SPEZIA Il Comune di La Spezia ha pubblicato sull'Albo pretorio dell'ente il bando per la nomina di un componente del Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure orientale, che ha accolto il nuovo presidente pochi giorni fa. La candidatura può essere presentata da tutti i cittadini dei Paesi membri dell'Unione europea aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale, allegando, oltre al Curriculum, la dichiarazione nella quale il candidato dichiara sotto la propria responsabilità la non sussistenza delle cause di incompatibilità, ineleggibilità ed i motivi di esclusione al bando. C'è tempo fino alle 12 del 31 Gennaio 2021 per inviare la documentazione alla Segreteria generale del Comune della Spezia, Piazza Europa 1 19124 La Spezia tel. 0187 727211 / 278 www.comune.sp.it cmisp.seggen@comune.sp.it PEC segreteria@comune.laspezia@legalmail.it. Il nuovo componente del Comitato di gestione che sarà scelto, porterà avanti il suo incarico per i prossimi quattro anni.



Lavori al porto, due assegnazioni

A Fincantieri il bando per l'escavo e alla Dragaggi di Chioggia il contratto per la manutenzione

L' **Autorità** di **sistema portuale**, presieduta da Daniele Rossi, ha aggiudicato negli ultimi giorni due gare d' appalto molto attese. A Fincantieri è andato il bando relativo ai dragaggi in avanporto, nell' area di evoluzione del terminal crociere e davanti al terminal container, all' altezza della cosiddetta 'spiaggetta'. Seconda in graduatoria, la Cmc. Fincantieri è un' azienda pubblica italiana operante nel settore della cantieristica navale ed è attualmente il più importante gruppo navale d' Europa. Nell' operazione ravennate impiegherà la nuovissima draga ecologica realizzata in partnership con Decomar. Perché 'ecologica'? Nel sito di questa società, viene spiegato che la tecnologia limpidho® consiste in un **sistema** di ecodragaggio brevettato che consente l' asportazione dei sedimenti senza contatto con il fondale, mantenendo un campo di depressione nell' intorno del punto di scavo per evitare fuoriuscite di materiale e il conseguente fenomeno di risospensione dei sedimenti. «L' assenza di fuoriuscite di materiali risulta determinante nell' operare in aree protette o in presenza di agenti contaminati. Evitare di dar luogo a fenomeni di torbidità significa, infatti, evitare la diffusione incontrollata, e peraltro incontrollabile, degli inquinanti» afferma Decomar. Viene inoltre precisato che Limpidh20 Decomar: «Rispetta pienamente i requisiti richiesti dalla normativa italiana in materia di tutela ambientale sulle tecnologie da impiegare per i dragaggi in ambito **portuale** e per bonifiche in ambiti S.I.N. - S.I.C. - S.I.R e ambienti protetti». Le caratteristiche dell' escavo non richiederanno più il contemporaneo utilizzo di un impianto di trattamento e forniscono risposte molto importanti anche per Arpa. L' importo dei lavori oscilla tra i nove e i dieci milioni di euro. La tempistica è quella illustrata a fine novembre dal presidente Rossi nel corso dell' incontro del Propeller: «La delibera di aggiudicazione dell' appalto è ipotizzabile a metà gennaio prossimo, successivamente seguirà il mese di stand still, una sorta di mese di garanzia, in cui si eseguiranno anche le verifiche di legge. La firma del contratto può essere ipotizzata negli ultimi dieci giorni di febbraio e la consegna lavori a metà marzo». Il materiale scavato andrà nell' area dell' autotrasporto delle Bassette, che verrà predisposta con un parcheggio per 250 mezzi, con servizio carburanti e punto ristoro. Il raggruppamento di imprese guidato da La Dragaggi di Chioggia, si è invece aggiudicato il contratto pluriennale per la manutenzione 'a chiamata' per quattro milioni di euro. Anche in questo caso si tratta di un appalto molto atteso, per la possibilità di intervenire con immediatezza appena si ravvisa un problema di insabbiamento. Lorenzo Tazzari © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Toscana, solita Cenerentola Briciole dal Recovery fun

Soldi solo al tram di Firenze e al porto di Carrara Niente risorse per Costa, ferrovie e grandi strade

MARIO NERI

In Transatlantico a Montecitorio raccontano che nei ministeri, fra i grandi commis della burocrazia di Stato, si respira un' antipatia crescente per i toscani. E che al caterpillar della rottamazione sia seguita la "reazione", una controriforma allo stile guappo e al lanciafiamme del Leopoldismo con cui Matteo Renzi aveva fatto tabula rasa delle vecchie liturgie. Ecco, da quando il leader di Italia Viva è un tantino ammaccato, nelle stanze del potere si propugna una loro orgogliosa e feroce riaffermazione, un revanscismo romano contrapposto alla burbanza fiorentina. «Anche questo dunque è un lascito del renzismo», dice Stefano Mugnai, deputato di Forza Italia. E sì, se la Toscana è rimasta a secco nel Recovery plan lo si deve anche a questa crisi di rigetto che nei posti di comando si oppone a chiunque affermi la propria esistenza in vita con la "C" aspirata. Eppure deve esserci qualcosa di più se per ora la nostra regione è rimasta tagliata fuori dal Piano nazionale di ripresa e resilienza approvato dal Consiglio dei ministri il 12 gennaio. «Non solo sembra redatto da uno studente svogliato, ripetente e per nulla brillante - continua Mugnai - ma sconta anche la debolezza politica della Toscana.

Provate a fare il confronto con Lazio o Veneto». E in effetti è una battaglia impari. Nel più grande programma di rilancio che il Paese abbia mai pianificato dal Dopoguerra a oggi, e che alla fine impegnerà 311 miliardi, sono pochissimi i riferimenti alle città della regione, due o al massimo tre i progetti indicati fra quelli che riceveranno fondi. Soprattutto nei capitoli dedicati ad infrastrutture e ambiente, quelli con interventi indicati perfino nelle mappe, il piatto toscano piange. E ancora una volta a rimetterci sembra essere la Costa, dato che gli unici finanziamenti dati per certi sono previsti per la tramvia di Firenze e un piccolo investimento per il **porto** di **Carrara**. Nulla per l' autostrada Tirrenica, nulla per la Grosseto-Fano, nulla per la riconversione della siderurgia a Piombino sebbene sia prevista invece la «decarbonizzazione dell' Ilva Taranto». Nulla per la tramvia di Pisa. Chi ha visto la bozza del 29 dicembre racconta addirittura di una beffa: in quella versione c' era il biogassificatore di Stagno, a Livorno. Dall' ultima versione è sparito. Nel capitolo dedicato alle "Infrastrutture per una mobilità sostenibile" c' è anche un riferimento alla «velocizzazione della linea tirrenica e adriatica da nord a sud», che dovrebbe avvenire «secondo il principio più elettronico e meno cemento» (sic!). Ecco, non solo è un principio non chiarissimo, ma di quel potenziamento poi non c' è più traccia nelle 167 pagine del documento. Neppure alla pagina 103, quando il piano si sofferma sul dettaglio delle «opere ferroviarie per la mobilità e la connessione veloce del Paese». Così, «i principali investimenti per l' alta velocità - si legge - riguardano la realizzazione di alcune tratte fondamentali: Napoli-Bari, Brescia-Verona-Vicenza-Padova e Salerno-Reggio Calabria». Sarebbe previsto pure «l' incremento e la velocizzazione di sei ulteriori tratte», ma nessuna è toscana. Per il nord ovest c' è il Terzo Valico dei Giovi per collegare la Liguria alle Alpi e a Milano ci sarà un quadruplicamento di linee ferroviarie Gallarate-Rho e Milano Rogoredo-Pavia. Per il nord-est c' è il completamento del tunnel del Brennero, l' alta velocità sulla Brescia-Verona-Vicenza-Padova; e se al centro Lazio, Abruzzo e Marche avranno treni veloci fra Roma e Pescara e fra Orte e Falconara, nelle schede non si parla più della tirrenica, ma di «velocizzazione del collegamento del versante adriatico con quello tirrenico». In pratica di unire le



coste. Perfino dal rafforzamento delle ferrovie regionali



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

siamo esclusi. Sono moltissimi gli investimenti al Sud, ma anche al centro e al nord. Sulla Toscana niente. Così si legge di fondi per la Torino Ceresse-Canavesana, la Udine-Cividale, la Bari-Bitritto, la Rosarno-San Ferdinando, la ferrovia Centrale Umbra, per le Nord in Lombardia, la Roma Lido, la Roma Viterbo, Circumvesuviana, la Circumtenea, Catanzaro-Cosenza, Ferrovie Appulo-Lucane, Ferrovie del Gargano e altre. Mai che sia citato un tratto nostrano. I porti d' Italia sono citati tutti. E oltre a un intervento per migliorare l' accessibilità al porto di Marina di Carrara, ci sarebbero adeguamenti per «l' ultimo miglio ferroviario o stradale», ma non per Piombino che l' attende da anni. Diviso in sei «missioni» (dalla salute alla digitalizzazione e cultura, dall' istruzione e ricerca a lavoro e famiglia), il Piano nazionale di ripresa e resilienza si basa su diversi canali di finanziamento: uno è quello del Next generation Eu (il Recovery fund), da cui arriveranno 223 miliardi, ma l' Italia si avvarrà anche dei soldi previsti dal bilancio dello Stato e dei fondi che la Commissione europea stanzerà per il settennio 2023-2027. Per molte missioni, a eccezione di un doveroso occhio di riguardo per il Mezzogiorno, i soldi verranno redistribuiti a seconda di quote prestabilite o comunque investiti per riforme nazionali. Ma per infrastrutture ed economia circolare molto è già definito. Certo, quello approvato dal Consiglio dei ministri non è un testo definitivo. Regioni, Comuni e Città metropolitane potranno farsi avanti con i propri progetti, ma per ora di Toscana pare essercene ben poca. «Molte poste di investimento sono state eliminate ma non significa che non ci siano i soldi - spiega Andrea Romano, deputato livornese del Pd - Certo, saranno oggetto di trattativa fra Regione e i ministeri». Insomma, Eugenio Giani dovrà farsi sentire a Roma. «Dovrà andare a pregare in turco - sintetizza uno dei suoi più stretti consiglieri - purtroppo paghiamo l' assenza di ministri toscani». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Sole 24 Ore

Livorno

Appalti: nel 2020 tira solo Fs, al via 46 cantieri nel 2021

Osservatorio Cresme. A sorpresa crescono del 9,9% i bandi di lavori nel 2020, ma senza ferrovie ci sarebbe un calo del 14,6% Tutte le opere in partenza quest' anno di Rfi (9,8 miliardi) e Anas

Giorgio Santilli

Il 2020 è stato anche per gli appalti di lavori pubblici un anno del tutto anomalo: ancora non si vedono gli effetti del decreto semplificazioni che consente di avviare lavori senza bandi di gara e quindi i bandi di gara hanno tenuto - nonostante la pandemia - con una crescita dell' importo totale messo a gara del 9,9%, 43,3 miliardi contro i 39,4 del 2019. Ma a guardare dentro questo dato sorprendente c' è esclusivamente la spinta del gruppo Fs e in particolare di Rfi. Il settore ferroviario ha infatti mandato in gara un importo poco meno di tre volte superiore a quello del 2019, passando da 4,8 a 13,8 miliardi. Le ferrovie rappresentano ora il 31,8% del mercato degli appalti mentre nel 2019 rappresentava il 12,2%. Se si aggiungono gli appalti Anas -che ha pubblicato bandi di gara per altri 5,7 miliardi in crescita del 32% - il gruppo Fs rappresenta oltre il 45% del mercato. Il traino delle opere ferroviarie sul totale degli appalti si può vedere anche da un altro conto: se al mercato complessivo togliamo gli appalti ferroviari, il mercato anziché crescere del 9,9% scende del 14,6%. È evidente quindi che la spinta -

venuta dallo stesso gruppo Fs e soprattutto dalla ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli - a scongelare il contratto di programma Rfi e a tradurre in appalti e cantieri quei finanziamenti ha prodotto i primi importanti risultati. Anche perché confermati da un altro documento riservato, stavolta contenente dati del piano industriale Fs elaborati dalla Struttura tecnica di missione del ministero delle Infrastrutture coordinata da Giuseppe Catalano. Il documento - formato da alcune carte d' Italia - evidenzia i cantieri aperti da Rfi e Anas nel 2020 e quelli che la programmazione Fs prevede siano aperti nel 2021 sulla base dell' avanzamento delle progettazioni, dei processi autorizzativi e delle stesse gare (ma anche dalla possibilità concessa dal decreto semplificazione di ridurre a sessanta giorni il tempo per l' affidamento). Le due carte principali riguardano i cantieri di Rfi e Anas. Rete ferroviaria italiana ha aperto 19 cantieri nel 2020 e ha in programma di aprirne 22 nel corso del 2021 per un valore complessivo delle opere che partono di 9,8 miliardi. Fra i primi ci sono il potenziamento della Gallarate-Laveno, la Brescia-Verona ad alta velocità, il nodo di Genova e il completamento delle gallerie del Terzo valico, la galleria Castello sull' Adriatica, la tratta Apice Hirpinia sulla Napoli-Bari (l' elenco completo nella mappa in alto sulla destra con il colore azzurro). Più interessante la lista dei cantieri che stanno per aprire: il 2° lotto costruttivo della Verona-Vicenza, il ponte Gardena sulla Fortezza-Verona, la velocizzazione dell' elettrificazione della Mestre-Ronchi sud, il collegamento ferroviario per l' aeroporto di Genova, l' adeguamento della Prato-Bologn (tratta Vernio-Prato), il collegamento del **porto di Livorno** con l' interporto di Guasticce, il raddoppio della Spoleto-Campello sulla Orte-Falconara, mentre nel Sud spiccano tre tratte della Napoli-Bari, due tratte della Potenza-Foggia (elettrificazioni), l' upgrade tecnologico della Sibari-Catanzaro-Lamezia Terme, il raddoppio della Giampileri-Fiumefreddo sulla Messina-Catania (l' elenco completo nella mappa in alto in colore verde). I numeri dell' Anas sono meno buoni dall' Osservatorio Cresme, con una riduzione dei bandi di gara del 33% (ma bisogna ricordare che De Micheli ha fatto forte pressing sull' Anas come su Rfi per utilizzare il Dl semplificazioni con affidamento di lavori anche senza bando di gara). Nella mappa l' Anas registra 19 opere cantierate nel 2020 (colore azzurro), 9 opere da cantierare nel 2021 (colore verde) e 15 opere da appaltare (colore



rosso), a conferma che la progettazione è a uno stadio meno avanzato.



Il Sole 24 Ore

Livorno

La terza carta d' Italia in basso evidenzia invece le 16 opere di trasporto rapido di massa (metropolitane in blu, tranvie e filovie in arancione) per cui è prevista l' apertura di cantieri nel 2021. Fra le opere principali la tratta Venezia-Colosseo della metro C di Roma, la M2 e la Milano-Lambrate nel capoluogo lombardo, la tranvia Leopolda-Piagge a Firenze, i cantieri archeologici Dante-Garibaldi a Napoli, il sistema ferroviario metropolitano a Reggio Calabria, la Circumetnea a Catania. De Micheli commenta i dati: «Rappresentano - dice - una forte crescita del numero dei cantieri, nonostante la pandemia. È un segnale molto importante per l' economia e dimostra che la ripresa è possibile nel segno del lavoro e dello sviluppo. Le opere pubbliche sono un traino fondamentale per tutto il sistema Italia ed in particolare per colmare il divario con il Mezzogiorno». De Micheli ribadisce anche che «l' impegno nel Recovery Plan è poderoso per tutto il Sud» e fa «un esempio per me fondamentale: in Calabria abbiamo deciso di investire complessivamente 2 miliardi e 900 milioni per le infrastrutture ferroviarie. Di questi - aggiunge De Micheli - un miliardo e 800 milioni serviranno per avviare la realizzazione della linea di Alta Velocità tra Salerno e Reggio Calabria». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Moby e Toremar, da oggi aprono le prenotazioni per la stagione estiva per l' Isola d' Elba

Le più belle spiagge dell' Elba; arrivi in tutti i porti e gli scali dell' isola a Portoferraio, Rio Marina e Cavo; viaggio in totale sicurezza, con tutte le garanzie offerte dalla figura del "care manager", un addetto specifico che controlla in ogni istante le norme su distanziamento, mascherine e precauzioni anti COVID; la massima comodità nello scegliere gli orari, con oltre cento corse al giorno fra Piombino e l' Isola d' Elba in alcuni periodi e la massima libertà anche nello scegliere i mezzi, con la possibilità di opzione fra l' aliscafo per i passeggeri a piedi, agile e veloce, o il tradizionale e comodissimo traghetto. E i migliori servizi di bordo disponibili anche su queste percorrenze. Addirittura, con l' opzione "Parti prima", c' è la possibilità di poter anticipare il proprio viaggio - ovviamente fatta salva la disponibilità di posti a bordo - evitando di attendere ore in banchina qualora ci si presenti all' imbarco in anticipo rispetto all' orario previsto. In una parola, anzi in due, Moby e Toremar. Che, da oggi, aprono le prenotazioni per la stagione estiva per l' Isola d' Elba. Come sempre, prenotare subito offre anche una serie di benefici ulteriori: dalla possibilità di trovare tariffe più convenienti con maggiore possibilità di scelta, alla certezza di poter viaggiare in tutta comodità nel giorno e nell' ora più comoda, del tutto compatibile con la propria permanenza sull' isola. Anche questa estate c' è un solo modo per dire "il miglior viaggio all' isola d' Elba": Moby e Toremar. Prenotando oggi, l' estate è già qui. Moby, Tirrenia-CIN e Toremar sono Compagnie del gruppo Onorato Armatori, da cinque generazioni sul mare e leader del trasporto marittimo passeggeri e merci. Primo al mondo per numero di letti e primo in Europa per capacità passeggeri, il gruppo occupa circa 5.800 addetti. Con le tre compagnie, il gruppo Onorato collega Sardegna, Sicilia, Corsica, Malta, Arcipelago Toscano e le isole Tremiti con 44 navi, con circa 41.000 partenze per 33 porti nel 2019. Attraverso Moby Spl, il Gruppo opera nel Mar Baltico offrendo un servizio di crociere tra i porti di San Pietroburgo, Helsinki, Stoccolma e Tallinn. I Fast Cruise Ferries del gruppo sono tra i primi al mondo per qualità: Moby è stata insignita, della prestigiosa Green Star sulle due navi ammiraglie ed è stata eletta dai passeggeri migliore compagnia di traghetti all' Italia Travel Awards 2017. Al gruppo Onorato fa capo anche una flotta di 17 rimorchiatori di ultima generazione che forniscono in nove porti italiani servizi quali assistenza alle manovre delle navi in **porto** e attività di salvataggio. Attraverso la controllata CPS srl, Tirrenia-CIN opera nel **porto** di Catania come impresa di imbarco e sbarco rotabili. Nel **Porto di Livorno**, inoltre, Moby controlla l' Agenzia Marittima Renzo Conti Srl e il Terminal ro/ro LTM autostrade del Mare Srl ed è azionista del terminal crociere **Porto 2000**.



Moby e Toremar, da oggi aprono le prenotazioni per la stagione estiva per l' Isola d' Elba

(Milano, 18 gennaio 2021) - Le più belle spiagge dell' Elba; arrivi in tutti i porti e gli scali dell' isola a Portoferraio, Rio Marina e Cavo; viaggio in totale sicurezza, con tutte le garanzie offerte dalla figura del "care manager", un addetto specifico che controlla in ogni istante le norme su distanziamento, mascherine e precauzioni anti COVID; la massima comodità nello scegliere gli orari, con oltre cento corse al giorno fra Piombino e l' Isola d' Elba in alcuni periodi e la massima libertà anche nello scegliere i mezzi, con la possibilità di opzione fra l' aliscafo per i passeggeri a piedi, agile e veloce, o il tradizionale e comodissimo traghetto. E i migliori servizi di bordo disponibili anche su queste percorrenze. Addirittura, con l' opzione "Parti prima", c' è la possibilità di poter anticipare il proprio viaggio - ovviamente fatta salva la disponibilità di posti a bordo - evitando di attendere ore in banchina qualora ci si presenti all' imbarco in anticipo rispetto all' orario previsto. In una parola, anzi in due, Moby e Toremar. Che, da oggi, aprono le prenotazioni per la stagione estiva per l' Isola d' Elba. Come sempre, prenotare subito offre anche una serie di benefici ulteriori: dalla possibilità di trovare tariffe più convenienti con maggiore possibilità di scelta, alla certezza di poter viaggiare in tutta comodità nel giorno e nell' ora più comoda, del tutto compatibile con la propria permanenza sull' isola. Anche questa estate c' è un solo modo per dire "il miglior viaggio all' isola d' Elba": Moby e Toremar. Prenotando oggi, l' estate è già qui. Moby, Tirrenia-CIN e Toremar sono Compagnie del gruppo Onorato Armatori, da cinque generazioni sul mare e leader del trasporto marittimo passeggeri e merci. Primo al mondo per numero di letti e primo in Europa per capacità passeggeri, il gruppo occupa circa 5.800 addetti. Con le tre compagnie, il gruppo Onorato collega Sardegna, Sicilia, Corsica, Malta, Arcipelago Toscano e le isole Tremiti con 44 navi, con circa 41.000 partenze per 33 porti nel 2019. Attraverso Moby Spl, il Gruppo opera nel Mar Baltico offrendo un servizio di crociere tra i porti di San Pietroburgo, Helsinki, Stoccolma e Tallinn. I Fast Cruise Ferries del gruppo sono tra i primi al mondo per qualità: Moby è stata insignita, della prestigiosa Green Star sulle due navi ammiraglie ed è stata eletta dai passeggeri migliore compagnia di traghetti all' Italia Travel Awards 2017. Al gruppo Onorato fa capo anche una flotta di 17 rimorchiatori di ultima generazione che forniscono in nove porti italiani servizi quali assistenza alle manovre delle navi in **porto** e attività di salvataggio. Attraverso la controllata CPS srl, Tirrenia-CIN opera nel **porto** di Catania come impresa di imbarco e sbarco rotabili. Nel **Porto di Livorno**, inoltre, Moby controlla l' Agenzia Marittima Renzo Conti Srl e il Terminal ro/ro LTM autostrade del Mare Srl ed è azionista del terminal crociere **Porto** 2000.



Centro Pagina

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Autorità Portuale, pronti 5 milioni per la manutenzione delle opere tra Marche e Abruzzo

Peppe Gallozzi

ANCONA - Buone notizie per l' **Autorità di sistema portuale** e, più ad ampio raggio, per il porto di Ancona . Sono stati stanziati infatti fondi per 5,52 milioni di euro che serviranno alla manutenzione ordinaria delle opere nei porti, a cavallo di Marche-Abruzzo , rispettivamente di Ancona-Falconara, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara e Ortona . Si tratta di fondi che arrivano dalla specifica richiesta di contributo Adsp (l' **Autorità portuale** appunto) al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti . Naturalmente, vista la situazione, il riscontro è stato ampiamente positivo. **Rodolfo Giampieri**, presidente dell' **Autorità Portuale del Mare Adriatico** Oltre al denaro appena citato, va considerato nel bilancio preventivo 2021 dell' **Autorità di sistema portuale** per la manutenzione anche un totale di 21.5 milioni complessivi , suddivisi in 1,5 per l' ordinaria e 20 per la straordinaria . A tutto ciò vanno aggiunti anche 30 milioni, di bilancio preventivo Adsp, per la realizzazione di opere di grande infrastrutturazione. Andando a commentare si tratta di un momento importante per i porti del centro Italia , un momento da cui si potrebbero gettare basi solide e durature per il futuro prossimo. I PROGETTI DEL

PORTO DI ANCONA Negli ultimi giorni il porto di Ancona, oltre al discorso fondi, è salito alla ribalta delle cronache per un paio di progetti di assoluta rilevanza nazionale ed internazionale che lo vedranno protagonista nei mesi a venire. Si tratta di " Buon vento " e del piano di ristrutturazione del " Mercato Ittico ". " Buon vento " è uno spazio web innovativo che sostanzialmente mira a raccontare economia, lavoro, cultura e storia del porto anconetano . Abbraccia in pieno il progetto "Remember" a livello europeo e punta forte alla valorizzazione del patrimonio culturale. Il porto, come è stato spesso definito, è oggi più che mai parte integrante e caratterizzante della città di Ancona, luogo di apertura al mondo, di sviluppo, di prospettive per il futuro . Il bando per il rifacimento del mercato Ittico, invece, è simbolo di un intervento in un luogo cardine dell' economia e del lavoro, identificazione collettiva di un' intera città come Ancona. Il rinnovamento della struttura farà sì che questo baluardo del capoluogo, di fronte alla Mole Vanvitelliana, possa essere uno spazio moderno e funzionale alle necessità odierne del mondo della pesca prestando attenzione al comparto del turismo e della digitalizzazione. Nelle adiacenze sarà anche realizzato un ristorante destinato a diventare uno dei cuori pulsanti di Ancona . IL BILANCIO DI **GIAMPIERI** Soddisfatto, e non potrebbe essere altrimenti per tutti i temi trattati, il presidente dell' **Autorità di sistema portuale mare Adriatico centrale Rodolfo Giampieri** : «È una grande soddisfazione che l' impegno dell' **Autorità di sistema portuale** venga riconosciuto dal ministero delle Infrastrutture con lo stanziamento di ulteriori risorse che potranno essere utilizzate per migliorare l' operatività di tutti i porti amministrati. Continua l' opera di miglioramento infrastrutturale grazie alla professionalità di tutta la struttura Adsp tesa a favorire le attività delle imprese portuali e dei lavoratori sempre con l' obiettivo di creare nuove prospettive di investimento e nuova occupazione». E sui progetti : «Con Buon Vento facciamo conoscere il porto di Ancona attraverso lo sguardo e le parole di chi lo vive ogni giorno, un porto in cui tante anime, specializzazioni e professionalità diverse lavorano in sintonia per costruire una prospettiva per il futuro. Il mercato ittico conserva tutta la sua valenza funzionale. Il progetto di riqualificazione rappresenta un rafforzamento e un miglioramento operativo e tecnologico di uno dei settori principali dell' economia **portuale**, quello della pesca».

Questa è una notizia che potrebbe interessarti. Continua a leggere su [l'Espresso](#). [Chiudi](#)

Autorità Portuale, pronti 5 milioni per la manutenzione delle opere tra Marche e Abruzzo

Calcoli che i porti di Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara e Ortona, 48,5 milioni complessivi, vanno il presidente dell'Autorità di sistema mare Adriatico, centro Rodolfo Giampieri.

di Peppe Gallozzi - 18 gennaio 2021



ANCONA - Buone notizie per l'Autorità di sistema portuale, più del solito raggio, per il porto di Ancona. Sono stati stanziati infatti fondi per 5,52 milioni di euro che serviranno alla manutenzione ordinaria delle opere nei porti, a cavallo di Marche-Abruzzo, rispettivamente di Ancona-Falconara, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara e Ortona. Si tratta di fondi che arrivano dalla specifica richiesta di contributo Adsp (l'Autorità portuale appunto) al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. Naturalmente, vista la situazione, il riscontro è stato ampiamente positivo.

Oltre al denaro appena citato, va considerato nel bilancio preventivo 2021 dell'Autorità di sistema portuale per la manutenzione anche un totale di 21,5 milioni complessivi, suddivisi in 1,5 per l'ordinaria e 20 per la straordinaria. A tutto ciò vanno aggiunti anche 30 milioni, di bilancio preventivo Adsp, per la realizzazione di opere di grande infrastrutturazione. Andando a commentare si tratta di un momento importante per i porti del centro Italia, un momento da cui si potrebbero gettare basi solide e durature per il futuro prossimo.

I PROGETTI DEL PORTO DI ANCONA



Rodolfo Giampieri, presidente dell'Autorità di sistema mare Adriatico

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Itticoltura concessione a rischio decadenza

IL PROGETTO Piscicoltura alla Frasca, concessione a rischio decadenza. Torna d' attualità il destino legato al progetto di itticoltura che dovrebbe nascere a Civitavecchia. Dopo l' ok della Regione per la concessione da 20 anni a un impianto di piscicoltura off shore, ora il Comune pressa la società incaricata di gestire l' attività, vale a dire la cooperativa Agricola Civita Ittica. Tutto è confinato all' ottemperanza di alcune prescrizioni che la stessa Pisana ha imposto con determina regionale il 17 luglio 2019. Palla che però ora è passata nelle mani del Pincio, a cui è stato trasferito l' esercizio delle funzioni sulla medesima concessione. Fra le disposizioni più importanti, quella sull' utilizzo di un porto per l' attività di itticoltura, che la Agricola Civita Ittica ha individuato nel vecchio scalo della centrale di Torre Nord, non più utilizzato. La cooperativa aveva reso noto che i lavori di riqualificazione sarebbero partiti dal momento in cui fosse stata data la concessione a mare. Ma nella prima indicazione la scadenza dei tempi per la sistemazione era prevista addirittura per febbraio-marzo 2020. Un impasse che perdura ancora oggi su un' operazione che fra l' altro in città ha fatto molto discutere e ha sollevato un polverone di polemiche, anche dal punto di vista politico. Ma perché il progetto rischia seriamente di essere cassato? Il Comune nei giorni scorsi, attraverso l' ufficio ambiente, ha scritto direttamente alla cooperativa, ma anche all' **Autorità di sistema portuale** e al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Motivo? Chiedere lumi sull' inattività della società che ha presentato il progetto (emersa da una recente visura camerale), ma soprattutto capire dov' è l' approdo di servizio all' impianto di cui si parla nel piano, visto che non risulta sia arrivato il semaforo verde sull' autorizzazione a utilizzare lo spazio di TvN. Il Comune ha concesso un massimo di dieci giorni per ottemperare alle richieste. Trascorso questo lasso di tempo, potrebbe scattare la dichiarazione di decadenza. Il termine scade proprio nella giornata odierna.

Pierluigi Cascianelli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Il futuro in 100 giorni

Il presidente Musolino: tutela per i 15 dipendenti

Cento giorni per definire il futuro della Gestione Terminal Civitavecchia. È il tempo che il neo presidente Pino Musolino ha dato per trovare una definizione alla vertenza che da tempo non fa dormire sonni tranquilli ai gruisti del porto. Ieri infatti il numero uno di Molo Vespucci, a seguito dei tre giorni di sciopero e dello stato di agitazione della Gtc, i rappresentanti dell'azienda, le organizzazioni sindacali e le rsa. Insieme è stata delineata una road map per definire entro il 30 aprile il futuro della società, mantenendo una condizione irrinunciabile: la tutela dei 15 dipendenti dell'azienda. A partire dalla prossima settimana sarà calendarizzata una serie di incontri con le aziende socie della Gtc, la Compagnia portuale e i sindacati per redigere un accordo quadro sul futuro della società e il ricollocamento dei lavoratori, in caso di liquidazione della stessa. Un futuro ancora tutto da delineare, ma con l'obiettivo principale di tutelare l'occupazione.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

«Importante il piano di mobilità»

Il sindacato auspica al più presto un incontro con Musolino

«L'anno sembra iniziato all'insegna di ottimi auspici per il porto di Civitavecchia: apprendiamo positivamente che la Regione Lazio e il neo-Presidente dell'Adsp, Pino Musolino, guardano nella stessa direzione, quella del potenziamento del traffico merci, che sollecitiamo da tempo come volano per l'economia del territorio regionale e nazionale». Lo dichiara il segretario generale della Fit-Cisl del Lazio, Marino Masucci, aggiungendo che «va fatto tutto il possibile per aumentare la competitività e la capacità logistica e di stoccaggio dei porti del nostro territorio, aumentando l'attrattività commerciale anche per quanto riguarda le merci del Canale di Suez». Data l'attuale vocazione «crocieristica del Porto di Civitavecchia, molte merci destinate al mercato romano e laziale arrivano via mare in porti di regioni limitrofe, che movimentano volumi maggiori 6 o 7 volte rispetto a quelli di cui si è occupato l'hub laziale nel 2019, per poi giungere su gomma sul nostro territorio». Masucci conclude auspicando un incontro con il numero uno di Molo Vespucci.



AdSP Tirreno centro settentrionale: Musolino, bene investimenti del Piano Mobilità, Trasporti e Logistica adottato da Regione

(FERPRESS) Roma, 18 GEN Il Presidente dell'Adsp del Mare Tirreno Centro Settentrionale **Pino Musolino** esprime grande soddisfazione per gli investimenti riguardanti il Network portuale e le sue infrastrutture di collegamento stradali e ferroviarie previsti nel Piano della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica della Regione Lazio. L'approvazione del piano dichiara **Musolino** rappresenta, con i suoi stanziamenti e progetti rivolti allo sviluppo degli scali del sistema, un segno reale dell'attenzione che il governo regionale sta dedicando per consentire una crescita significativa dei porti di Roma e del Lazio. Dobbiamo lavorare in stretta integrazione e con la massima intensità affinché gli obiettivi e i progetti elencati nel piano divengano realtà nel più breve tempo possibile, affinché il pieno potenziale dei nostri scali possa dispiegarsi al servizio dell'economia non solo della regione ma di tutto il Sistema-Paese. Tra gli interventi più importanti nel medio e lungo termine (ossia rispettivamente fino al 2030 ed al 2040) per complessivi 1,1 miliardi figurano quelli per la riqualificazione delle banchine e dei binari ferroviari interni al porto di Civitavecchia. «In particolare si legge nel piano la Darsena energetica riveste un carattere strategico in quanto consente l'ampliamento della capacità del porto per traffici multipurpose, tra cui container». L'obiettivo è quello di aumentare la capacità di traffico contenitori dello scalo fino a 700.000 teu. Oggi Civitavecchia movimentata poco più di 100.000 teu l'anno. Per l'esattezza, nel 2020 sono stati movimentati 106.305 teu, rispetto ai 112.249 dell'anno precedente.



Porto Civitavecchia: Masucci (Fit-Cisl Lazio), bene Piano Mobilità e volontà di potenziare traffico merci. Auspichiamo incontro con Musolino a breve

(FERPRESS) Roma, 18 GEN L'anno sembra iniziato all'insegna di ottimi auspici per il porto di Civitavecchia: apprendiamo positivamente che la Regione Lazio e il neo-Presidente dell'Autorità di sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, **Pino Musolino**, guardano nella stessa direzione, quella del potenziamento del traffico merci, che sollecitiamo da tempo come volano per l'economia del territorio regionale e nazionale. E' quanto dichiara il Segretario Generale della Fit-Cisl del Lazio, Marino Masucci, aggiungendo che va fatto tutto il possibile per aumentare la competitività e la capacità logistica e di stoccaggio dei porti del nostro territorio, aumentando l'attrattività commerciale anche per quanto riguarda le merci del Canale di Suez. Lo sblocco di 1,1 miliardi di investimenti fino al 2040 da parte della Regione Lazio per la riqualificazione della banchina e dei binari ferroviari dei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, si inserisce esattamente in questa direzione: quella del potenziamento dell'economia del mare e dell'intermodalità in una regione che ha nell'export il suo core-business. Data l'attuale vocazione crocieristica del Porto di Civitavecchia, molte merci destinate al mercato romano e laziale arrivano via mare in porti di regioni limitrofe, che movimentano volumi maggiori 6 o 7 volte rispetto a quelli di cui si è occupato l'hub laziale nel 2019, per poi giungere su gomma sul nostro territorio: si tratta di un paradosso logistico, ambientale e competitivo, che va affrontato con una giusta strategia. L'auspicio conclude il sindacalista è quello di incontrare nel breve termine il Presidente dell'Autorità Portuale, per poter avviare un dialogo condiviso e costruttivo riguardante non soltanto la pianificazione e le strategie, ma anche la stabilità e lo sviluppo dell'occupazione, il dumping contrattuale, i cambiamenti nel lavoro alla luce della rapida evoluzione tecnologica che investe il settore.



Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Darsena Energetica per arrivare a 700 mila TEU, la sfida di Civitavecchia nel Piano Mobilità

Al 2040 la Regione Lazio prevede fino a 1,1 miliardi di investimenti, dedicati alla riqualificazione delle banchine, ai binari ferroviari, e alla creazione di un polo container che decuplichi (quasi) il traffico attuale

Nel Piano mobilità, trasporti e logistica della Regione Lazio, adottato all' inizio dell' anno dalla Giunta, sono previsti ingenti investimenti per i porti del suo comprensorio, ovvero Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. 1,1 miliardi di euro, in due tranche ino al 2030 e al 2040. Tra gli interventi più importanti figurano quelli per la riqualificazione delle banchine e dei binari ferroviari interni al porto di Civitavecchia. «In particolare, spiega il presidente dell' Autorità di sistema portuale della Capitale, **Pino Musolino** - la Darsena energetica riveste un carattere strategico in quanto consente l' ampliamento della capacità del porto per traffici multipurpose, tra cui container». L' obiettivo è quello di aumentare la capacità di traffico contenitori dello scalo fino a 700 mila teu. Oggi Civitavecchia movimentata poco più di 100 mila TEU l' anno. Per l' esattezza, nel 2020 sono stati movimentati 106.305 TEU rispetto ai 112.249 dell' anno precedente. «L' approvazione del piano - conclude **Musolino** - rappresenta, con i suoi stanziamenti e progetti rivolti allo sviluppo degli scali del sistema, un segno reale dell' attenzione che il governo regionale sta dedicando per consentire una crescita significativa dei porti di Roma e del Lazio. Dobbiamo lavorare in stretta integrazione e con la massima intensità affinché gli obiettivi e i progetti elencati nel piano divengano realtà nel più breve tempo possibile, affinché il pieno potenziale dei nostri scali possa dispiegarsi al servizio dell' economia non solo della regione ma di tutto il Sistema-Paese».



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Il presidente dell' Adsp Pino Musolino soddisfatto per gli investimenti previsti nel Piano Mobilità della Regione «Lavoriamo affinché obiettivi e progetti divengano realtà nel più breve tempo possibile»

Lavorare in modo puntuale e sinergico in modo tale da rendere concreti tutti gli obiettivi contenuti nel Piano della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica della Regione Lazio, riguardanti il network portuale laziale. È questa la strada tracciata dal presidente dell' Adsp del MarTirreno Centro Settentrionale **Pino Musolino** che esprime grande soddisfazione per gli investimenti riguardanti il Network portuale e le sue infrastrutture di collegamento stradali e ferroviarie previsti nel documento. «L' approvazione del piano - dichiara **Musolino** - rappresenta, con i suoi stanziamenti e progetti rivolti allo sviluppo degli scali del sistema, un segno reale dell' attenzione che il governo regionale sta dedicando per consentire una crescita significativa dei porti di Roma e del Lazio. Dobbiamo lavorare in stretta integrazione e con la massima intensità affinché gli obiettivi e i progetti elencati nel piano divengano realtà nel più breve tempo possibile, affinché il pieno potenziale dei nostri scali possa dispiegarsi al servizio dell' economia non solo della regione ma di tutto il Sistema-Paese». Tra gli interventi più importanti nel medio e lungo termine (ossia rispettivamente fino al 2030 ed al 2040) per complessivi 1,1 miliardi figurano quelli per la riqualificazione delle banchine e dei binari ferroviari interni al porto di Civitavecchia. L' obiettivo cardine quello di aumentare la capacità di traffico contenitori dello scalo fino a 700.000 teu. Oggi Civitavecchia movimentata poco più di 100.000 teu l' anno. Per l' esattezza, nel 2020 sono stati movimentati 106.305 teu, rispetto ai 112.249 dell' anno precedente.



Musolino: "Dalla Regione massima attenzione per una crescita significativa dei Porti di Roma e del Lazio"

Il presidente dell' Adsp soddisfatto per gli ingenti investimenti previsti nel Piano della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica appena adottato dalla Giunta regionale. Civitavecchia, 16 gennaio - Il Presidente dell' Adsp del Mare Tirreno Centro Settentrionale **Pino Musolino** esprime grande soddisfazione per gli investimenti riguardanti il Network portuale e le sue infrastrutture di collegamento stradali e ferroviarie previsti nel Piano della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica della Regione Lazio. "L' approvazione del piano - dichiara **Musolino** - rappresenta, con i suoi stanziamenti e progetti rivolti allo sviluppo degli scali del sistema, un segno reale dell' attenzione che il governo regionale sta dedicando per consentire una crescita significativa dei porti di Roma e del Lazio. Dobbiamo lavorare in stretta integrazione e con la massima intensità affinché gli obiettivi e i progetti elencati nel piano diventino realtà nel più breve tempo possibile, affinché il pieno potenziale dei nostri scali possa dispiegarsi al servizio dell' economia non solo della regione ma di tutto il Sistema-Paese". Tra gli interventi più importanti nel medio e lungo termine (ossia rispettivamente fino al 2030 ed al 2040) per complessivi 1,1 miliardi figurano quelli per la riqualificazione delle banchine e dei binari ferroviari interni al porto di Civitavecchia. «In particolare - si legge nel piano - la Darsena energetica riveste un carattere strategico in quanto consente l' ampliamento della capacità del porto per traffici multipurpose, tra cui container». L' obiettivo è quello di aumentare la capacità di traffico contenitori dello scalo fino a 700.000 teu. Oggi Civitavecchia movimentata poco più di 100.000 teu l' anno. Per l' esattezza, nel 2020 sono stati movimentati 106.305 teu, rispetto ai 112.249 dell' anno precedente.



Massima attenzione per i porti di Roma e del Lazio

Il presidente Musolino soddisfatto per gli ingenti investimenti della Regione

Vezio Benetti

CIVITAVECCHIA Massima attenzione per i porti di Roma e del Lazio. Così il presidente dell'AdSp del mare Tirreno centro settentrionale Pino Musolino esprime grande soddisfazione per gli investimenti riguardanti il network portuale e le sue infrastrutture di collegamento stradali e ferroviarie previsti nel Piano della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica della Regione Lazio. L'approvazione del piano dichiara Musolino rappresenta, con i suoi stanziamenti e progetti rivolti allo sviluppo degli scali del sistema, un segno reale della massima attenzione dei porti di Roma e del Lazio che il governo regionale sta dedicando per consentire una loro crescita significativa. Dobbiamo lavorare in stretta integrazione e con la massima intensità affinché gli obiettivi e i progetti elencati nel piano divengano realtà nel più breve tempo possibile, affinché il pieno potenziale dei nostri scali possa dispiegarsi al servizio dell'economia non solo della regione ma di tutto il Sistema-Paese. Tra gli interventi più importanti nel medio e lungo termine (ossia rispettivamente fino al 2030 ed al 2040) per complessivi 1,1 miliardi figurano quelli per la riqualificazione delle banchine e dei binari ferroviari interni al porto di Civitavecchia. «In particolare si legge nel piano la Darsena energetica riveste un carattere strategico in quanto consente l'ampliamento della capacità del porto per traffici multipurpose, tra cui container». L'obiettivo è quello di aumentare la capacità di traffico contenitori dello scalo fino a 700.000 teu. Oggi Civitavecchia movimentata poco più di 100.000 teu l'anno. Per l'esattezza, nel 2020 sono stati movimentati 106.305 teu, rispetto ai 112.249 dell'anno precedente.



Civitavecchia, aumentare il traffico contenitori fino a 700mila teu

Approvazione Piano Mobilità, Trasporti e Logistica della Regione Lazio - Musolino, presidente **AdSP** Civitavecchia: "Lavorare affinché gli obiettivi e i progetti elencati nel piano divengano realtà nel più breve tempo possibile" - CIVITAVECCHIA - Il presidente dell'**Adsp** del Mare Tirreno Centro Settentrionale Pino Musolino esprime grande soddisfazione per gli investimenti riguardanti il Network portuale e le sue infrastrutture di collegamento stradali e ferroviarie previsti nel Piano della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica della Regione Lazio. L'approvazione del piano dichiara Musolino - rappresenta, con i suoi stanziamenti e progetti rivolti allo sviluppo degli scali del sistema, un segno reale dell'attenzione che il governo regionale sta dedicando per consentire una crescita significativa dei porti di Roma e del Lazio. Dobbiamo lavorare in stretta integrazione e con la massima intensità affinché gli obiettivi e i progetti elencati nel piano divengano realtà nel più breve tempo possibile, affinché il pieno potenziale dei nostri scali possa dispiegarsi al servizio dell'economia non solo della regione ma di tutto il Sistema-Paese. Tra gli interventi più importanti nel medio e lungo termine (ossia rispettivamente fino al 2030 ed al 2040) per complessivi 1,1 miliardi figurano quelli per la riqualificazione delle banchine e dei binari ferroviari interni al porto di Civitavecchia. «In particolare si legge nel piano la Darsena energetica riveste un carattere strategico in quanto consente l'ampliamento della capacità del porto per traffici multipurpose, tra cui container». L'obiettivo è quello di aumentare la capacità di traffico contenitori dello scalo fino a 700.000 teu. Oggi Civitavecchia movimentata poco più di 100.000 teu l'anno. Per l'esattezza, nel 2020 sono stati movimentati 106.305 teu, rispetto ai 112.249 dell'anno precedente.



Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Gestione Terminal Civitavecchia, ipotesi ricollocamento

Nelle prossime settimane la società dei gruisti del porto si confronterà con Compagnia portuale e sindacati per redigere un accordo

Una road map per definire entro il 30 aprile il futuro della Gestione Terminal Civitavecchia (GTC), la società di gruisti del porto della Capitale. L' Autorità di sistema portuale del Tirreno Centro-Settentrionale ha sottolineato in una nota la necessità di mantenere una «condizione irrinunciabile, la tutela dei 15 dipendenti dell' azienda», nel corso di in un incontro tenutosi oggi a Molo Vespucci tra il presidente dell' Adsp, **Pino Musolino**, i rappresentanti dell' azienda, le organizzazioni sindacali e le RSA. La prossima settimana saranno fissati una serie di incontri con le aziende socie della GTC, la Compagnia portuale e i sindacati per redigere un accordo quadro sul futuro della società e il ricollocamento dei lavoratori, in caso di una sua liquidazione.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

"Programmare lo sviluppo": tavola rotonda online con Tidei, Orneli e realtà produttive

CIVITAVECCHIA - "Programmare lo sviluppo: le istituzioni e le realtà produttive per il territorio". Di questo si parlerà oggi pomeriggio alle 18 nel corso della tavola rotonda online, sulle pagine Facebook @ItaliaVivaCivitavecchia e @TideiMaretta. Alla tavola rotonda, moderata dai coordinatori locali di Italia Viva Carlotta Berton e Alessio Gatti, parteciperanno Paolo Orneli (Assessore allo Sviluppo Economico della Regione Lazio), Ernesto Tedesco (Sindaco di Civitavecchia), **Pino Musolino** (Presidente Autorità di Sistema Portuale), Fabrizio Allegra (Amministratore delegato di Tirreno Power), Gaetano Evangelisti (Enel SpA - Responsabile relazioni istituzionali locali e associazioni di categoria) Luciano Mocci (DG Federlazio), Cristiano Dionisi (Presidente Unindustria Civitavecchia), Massimo Pelosi (Presidente Legacoop Lazio), Alessio Gismondi (Presidente CNA Civitavecchia).



Sarà mercoledì il giorno dell' audizione di Annunziata in Commissione

È stata calendarizzata per mercoledì l' audizione in commissione trasporti alla Camera di Andrea Annunziata, candidato proposto dal ministero dei trasporti, dopo l' intesa con la Regione Campania, per la presidenza dell' **Autorità Portuale** del Tirreno Centrale, che comprende gli scali di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. Annunziata sarà quindi ascoltato dalla commissione parlamentare che poi esprimerà un voto la settimana successiva. La commissione trasporti esprime un parere sul presidente indicato. ad Annunziata, nato a San Marzano del Sarno nel 1955, è stato parlamentare e poi sottosegretario ai Trasporti nel governo Prodi dal 2006 al 2008 e presidente dell' **Autorità portuale** di Salerno.



La Città di Salerno

Salerno

la nomina

Porto, Annunziata va alla Camera

Domani audizione in Commissione dell' avvocato che guiderà di nuovo l' Authority

S' avvicina a grandi passi la nomina di Andrea Annunziata a presidente dell' **Autorità** di **sistema** portuale del Mar Tirreno Centrale, che accorpa sotto un' unica governace i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. I giochi sono già fatti ma manca ancora l' ufficializzazione. Colpa della burocrazia e dei necessari passaggi parlamentari, dopo l' intesa tra Ministero e Regione. Al puzzle manca solo l' ultimo tassello, anche perché l' atto di nomina è stato già firmato dal ministro delle Infrastrutture, Paola De Micheli. E dopo il nulla osta da parte della Commissione del senato, adesso è il turno di quella della Camera. L' audizione, infatti, è fissata per domani, quando Annunziata sarà ascoltato dalla commissione parlamentare che poi esprimerà un voto la settimana successiva, dando un parere sul presidente indicato. Annunziata, dunque, prenderà il posto del presidente uscente, Pietro Spirito , il cui mandato è scaduto lo scorso 5 dicembre. Un ritorno, quello d' Annunziata, nella sua terra d' origine, dove potrà riprendere un lavoro che, soprattutto a Salerno, l' ha visto protagonista, dal 2008 al 2016, come presidente dell' **Autorità** portuale cittadina. E anche a Napoli il manager è conosciuto e

sostenuto da un nutrito gruppo d' imprenditori portuali. Avvocato e più volte parlamentare, Annunziata è anche stato sottosegretario ai Trasporti del governo targato Romano Prodi e sindaco di San Marzano sul Sarno. Se dovesse, come a questo punto sembra scontato, tornare a dirigere i porti in Campania, si troverebbe a gestire la partenza delle Zone economiche speciali che non solo ancora decollate a causa della pandemia in corso. Zes a cui lo stesso annunziata, quand' era presidente dell' **Autorità** portuale a Salerno, ha lavorato alacremente e che adesso sono diventate una realtà, seppure solo sulla carta. Nel porto salernitano, invece, si troverebbe ancora alle prese con una delle opere più importanti, Porta Ovest, il **sistema** di gallerie che collegherà l' area portuale all' autostrada, partita proprio sotto la sua presidenza e oramai in fase di ultimazione. E, inoltre, potrebbe anche timonare la conclusione del dragaggio dei fondali del bacino portuale. Un intervento che non fu possibile realizzare in breve tempo, come evidenziò Annunziata «a causa della burocrazia». (g.d.s.) ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

Immagine
non disponibile

Hub dell'energia pulita Cisl: asse con Ravenna

Solazzo: «L' esempio romagnolo per guardare allo sviluppo portuale» Investimenti per il riutilizzo dell' anidride carbonica e la produzione di idrogeno

Francesco TRINCHERA Un asse ideale tra Brindisi e Ravenna per guardare allo sviluppo portuale, facendo proprio il metodo della città a nord dell' Adriatico. Il segretario della Cisl Brindisi Taranto, Gianfranco Solazzo, ha lanciato l' idea di guardare all' esempio della città emiliano-romagnola per tracciare il futuro dello scalo brindisino in termini di programmazione. In particolare, Solazzo dice di essersi ispirato ad un editoriale pubblicato qualche giorno fa su una testata nazionale, dal titolo Ravenna hub dell' energia pulita. Il segretario della Cisl ricorda l' investimento di 3miliardi di euro sul polo dell' oil&gas candidando la città emiliano-romagnola a capitale italiana dell' energia pulita e riferimento nell' area del Mediterraneo per la decarbonizzazione e la transizione verso il green. Il sindacalista evidenzia che Eni finanzia un maxi-piano da 2 miliardi per la cattura e il riutilizzo dell' anidride carbonica mentre Saipem investirà 1 miliardo per lo sviluppo di soluzioni integrate per la produzione di idrogeno, con un parco eolico dotato di 56 turbine. Questo, secondo Solazzo, sarà possibile intanto per la disponibilità di grandi giacimenti naturali, con contenuto di gas naturale da milioni di anni (senza ribellioni di piazza!), che ora per una parte potranno essere riconvertiti ed allo stesso tempo per la presenza del **porto** che metterà a disposizione di Eni e Saipem le proprie filiere di competenze, per contribuire in modo decisivo al traghetamento del Paese intero verso la decarbonizzazione. Una visione di insieme tra le diverse realtà produttive ed istituzioni che, dice ancora l' esponente Cisl citando le parole del sindaco di Ravenna Michele De Pascale, guardano ad una partita che è sempre stata gestita all' unanimità, senza che si siano costituiti comitati cittadini, come in altre parti d' Italia, per bloccare le opere ed il Comune ha sempre agito come soggetto propulsore. Da qui l' idea di un gemellaggio tra Brindisi e Ravenna per essere opportunamente contagiati dalla volontà del fare e non certo della polemica e della paralisi a prescindere. Solazzo si sofferma poi sulla questione dei diversi fondi europei: per il sindacalista non sarà certo la mera evocazione a rendere un dato territorio meritevole dei fondi europei se a ciò non seguiranno progetti, senza i quali gli stessi fondi prenderebbero altre destinazioni, soprattutto se ognuno di questi sarebbe destinato cioè a tornare al mittente. Uno dei riferimenti è realizzazione del deposito di gas naturale liquefatto proposti da Edison, una delle tante testimonianze delle profonde difficoltà che la realizzazione di un investimento incontra in questo territorio. Il segretario della Cisl guarda poi al tema di innovazione digitalizzazione, soffermandosi sui finanziamenti europei (domanda in scadenza a febbraio) destinati agli European digital innovation hub, poli che dovranno fornire servizi tecnologici alle imprese per cui a disposizione ci sono 177,5 milioni di cui 80,5 milioni di risorse Ue e 97milioni di cofinanziamento nazionale integrabili anche con finanziamenti regionali. In quest' ambito, si richiama l' attenzione delle istituzioni per un' eventuale candidatura del Cetma eccellenza del territorio che potrebbe legittimamente aspirare ad essere uno dei poli nazionali di innovazione. Se la risposta fosse negativa la classe dirigente locale, per Solazzo, dovrebbe ritrovare quella pace sociale, senza cui non ci saranno risorse europee che tengano per Brindisi, per cui sarebbero necessari anche una forte attenzione istituzionale che deve riguadagnarsi ed un' altrettanto forte capacità di contrattazione territoriale su obiettivi condivisi. Sottolineando che nessuno si salva da solo, Cisl conclude ribadendo la propria disponibilità ad un Patto sociale che assuma l' obiettivo dello sviluppo



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

economico, ambientale ed occupazionale del territorio. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Patroni Griffi: «Idea fattibile E primi contatti già avviati»

«C'è un dialogo aperto sullo sviluppo green che coinvolge anche le università europee» «Nell'ambito del corridoio baltico-adriatico ho chiesto il prolungamento sino a Brindisi»

Non c'è solo una questione di metodo nel parallelo tra Brindisi e Ravenna che è stato lanciato dal segretario provinciale della Cisl Gianfranco Solazzo ma anche un rapporto fattuale che si sta cercando di tessere. Il presidente dell' **Autorità di Sistema portuale** del Mar Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, spiega che con il centro emiliano-romagnolo in questi giorni si sta già avviando un'interlocuzione: Lo sviluppo di Brindisi è sull'Adriatico e sui corridoi trasversali. Abbiamo già un accordo con Ancona e stiamo lavorando ad uno con Ravenna, a cui ci legano diversi elementi come quello relativo ai progetti sullo sviluppo dei porti green. Il riferimento è alla proposta internazionale Loop Ports, a cui partecipano alcune tra le più importanti università e porti europei. Altro legame, quello dell'autostrada del mare con Catania, nell'ottica del traffico dei rotabili: «Si tratta specifica - di quello maggiormente in crescita nell'Adriatico e di cui Brindisi potrebbe captare una grande quota nei prossimi anni, di circa il 20 per cento, pandemia permettendo». In quest'ottica, il presidente dell'Adspmam ha ricordato il ruolo strategico che potrebbe svolgere anche la piastra di Surbo, uno dei cardini (in ambito mare-ferro) di una strategia intermodale dell'economia dei trasporti assieme allo scambio mare-mare e gomma-mare, a cui si aggiungerebbero gli accordi con le **autorità** del Tirreno sempre nell'ottica traffico dei rotabili verso l'Europa centrale. Proprio nella giornata di ieri, ha detto ancora Patroni Griffi, c'è stata un'interlocuzione con il suo omologo dell'Authority ravennate (quella dell'Adriatico centro-settentrionale). «Ho chiesto sottolinea - di fare un incontro per porre le basi per un accordo di **Autorità di sistema** coordinato». I temi al centro saranno quelli relativi allo sviluppo industriale ma anche turistico, seguendo l'esempio della città emiliano-romagnola: «Entrambi spiega - possono coesistere senza cannibalizzarsi a vicenda». Ravenna è anche l'attuale termine del corridoio baltico-adriatico della core network (la rete principale) della Ten-T, l'insieme europeo di infrastrutture e trasporti. In questo contesto si parla da tempo di un possibile prolungamento del corridoio sino a Brindisi: «Nell'ambito di Espo (l'associazione dei porti europei, ndr) ho chiesto puntualizza Patroni Griffi ho chiesto che l'associazione riconoscesse per Brindisi la qualità di porto core». Restano, per il presidente dell'Adspmam, alcuni criteri da soddisfare: «Sono necessari precisa - un certo numero di tonnellate movimentate e soprattutto i servizi». In generale, il richiamo è a quanto emerso dall'analisi Swot (che mette insieme forze, debolezze, opportunità e minacce di un progetto) per il deposito di gas naturale liquefatto proposto da Edison: quest'ultimo, secondo il numero uno dell'Authority, risponde ad un'infrastruttura di cui i porti core debbano dotarsi entro il 2025 e «potrebbe compensare la riduzione della movimentazione delle merci e rafforzare la candidatura». Proprio sul deposito, come spiegato anche nella nota di Solazzo, si registrano divergenze con alcuni attori del territorio, ad esempio il Comune. Patroni Griffi ha detto di aver avuto in questi giorni un incontro due assessori di Palazzo di Città, Tiziana Brigante (delega ai Lavori Pubblici) e Mauro Masiello (Affari Legali) ed in generale, il presidente dell'Authority sembra non voler alzare i toni: «Sono sempre aperto è il commento - alla composizione dei rapporti. Abbiamo una strategia, è innegabile, saremmo molto contenti di trovare anche il Comune a sostegno ma anche di ascoltare le ragioni nell'ambito dello sviluppo del



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

rapporto tra porto e città». In questo contesto, il richiamo del numero uno dell' Adspmam è alla copianificazione che è previsto per legge: un punto di partenza, per Patroni Griffi, potrebbe essere il piano per porto e retroporto che è stato allestito dalla sottosegretaria al Mise Alessandra Todde. F.Tri. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Prete lavora al futuro del porto con infrastrutture e progetti Cis

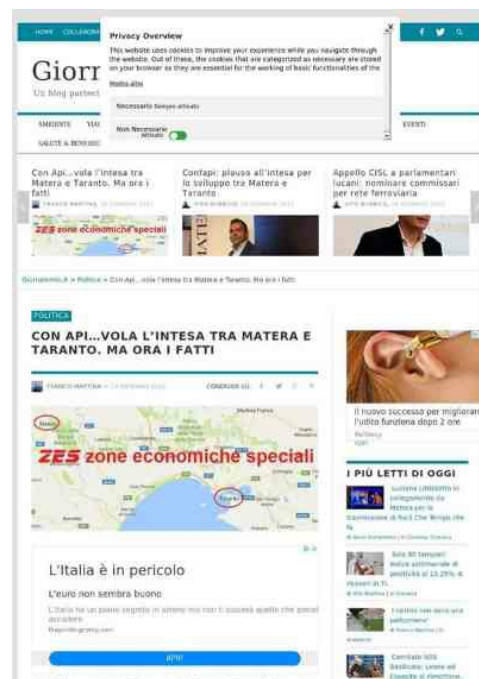
Confermato alla guida per il prossimo quadriennio dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ionio - Porto di Taranto, Sergio Prete ora dice la sua. «Ringrazio tutti coloro - afferma il presidente Prete - che, a vario titolo, hanno partecipato alla procedura di nomina oppure hanno sostenuto la mia candidatura. Nel prossimo quadriennio, la programmazione strategica dell'ente sarà imperniata lungo due linee di sviluppo principali e parallele: da un lato, la chiusura del ciclo di progetti già in essere, con l'ultimazione dei lavori di infrastrutturazione avviati e le attese ricadute in termini di crescita dei traffici e dell'occupazione, grazie alla sinergia con i programmi di sviluppo presentati dai nuovi importanti operatori presenti nel porto; dall'altro, l'avvio di nuove progettualità, sia di carattere infrastrutturale - come quelle legate al Cis Taranto o alla riqualificazione dell'area cerniera porto - città - che di processo, e che vedranno lo scalo di Taranto, anche grazie agli strumenti della Zes e della Zona Franca Doganale, protagonista di percorsi di innovazione e rigenerazione volti alla massima valorizzazione delle risorse marittime -portuali, industriali, logistiche e turistiche dell'ecosistema **portuale** jonico. L'obiettivo è tendere al modello 6.0 per trasformare lo scalo jonico in un porto aperto, polifunzionale, innovativo e sostenibile».



Con Api vola l' intesa tra Matera e Taranto. Ma ora i fatti

Confapi Matera a sostegno dell' intesa avviata tra i Comuni di Taranto e Matera nel solco di una intuizione avviata dal compianto e lungimirante direttore Franco Stella, che potrebbe portera - nell' ambito di un percorso concreto di cose da fare e da portare a termine- vantaggi per i due territori e per Puglia e Basilicata. I protocolli di intesa, gli accordi vanno bene, ma occorre essere operativi da una parte e dell' altra magari attivando un gruppo di lavoro che monitori il percorso, individui e concretizzi le priorità. Lo diciamo per passare dai parole ai fatti, mettendo da parte entusiasmi (legittimi) e i rischi di rallentamenti, incrostazioni, protagonismi che hanno lasciato per strada tante incompiute. A Confapi, al Comune di Matera e a quanti hanno senso pratico il compito di seguire questo percorso di collaborazione tra la Città dei Sassi e la Città dei Due Mari. Di carne al fuoco sulla graticola ce n' è tanta: Porto di Taranto e retroporto della provincia di Matera per la zona economica speciale, con le zone franca doganale di Ferrandina, il centro intermodale della Valbasento, la zona franca urbana di Matera, il sistema delle aree industriali e produttive del Materano - ma a patto che non si faccia un solo boccone del Consorzio di sviluppo industriale- e quella maglia di infrastrutture viarie e telematiche da potenziare, insieme all' offerta di servizi, che può dare una accelerata al progetto. Naturalmente al tavolo un cronoprogramma

COMUNICATO STAMPA Plaudiamo all' intesa tra i Comuni di Matera e Taranto, che dà seguito al percorso avviato da Confapi Matera. In un recente incontro col sindaco di Matera, Domenico Bennardi, e l' assessore alla Mobilità, Raffaele Tantone, Confapi Matera ha ribadito l' apprezzamento per l' avvio delle procedure che porteranno alla sottoscrizione di un protocollo d' intesa tra i Comuni di Matera e di Taranto in ordine alle opportunità di sviluppo dei rispettivi territori. Si tratta, infatti, di un percorso avviato qualche anno fa da Confapi Matera, nato da un' intuizione del Presidente della Provincia Franco Stella e su cui l' Associazione sta lavorando da tempo, grazie alla collaborazione col Presidente dell' Autorità Portuale di Taranto, **Sergio Prete**, appena confermato nell' incarico per il secondo mandato dal Ministro Paola De Micheli. Attraverso uno stretto rapporto sia con l' Autorità Portuale che con la consorella Confapi Taranto, l' Associazione intende favorire la creazione di un asse di sviluppo turistico e imprenditoriale che porti le merci industriali e le produzioni agricole del Metapontino e, più in generale, della provincia di Matera verso uno sbocco fondamentale quale è quello del Porto di Taranto, dove opera il colosso turco della logistica Yilport. In seguito questa iniziativa confluisce nella prima stesura della ZES Jonica, la Zona Economica Speciale che fa capo proprio al Porto di Taranto, poi confermata con tutti i successivi provvedimenti relativi. Secondo Confapi Matera questa è una delle poche opportunità per aprire una nuova stagione di sviluppo per la Valbasento, soprattutto ora che dopo 5 anni di fermo totale sono ripartite le attività del terminal container della città portuale, affidato in concessione a Yilport, sono stati riattivati i traffici internazionali e Taranto è ridiventata un hub strategico del Mediterraneo. Con l' istituzione della ZES Jonica in Valbasento e della Zona Franca Doganale a Ferrandina, la riattivazione della Pista Mattei a Pisticci Scalo e la presenza dell' interporto a Ferrandina, l' intera Valle e, con essa, il Metapontino e la provincia di Matera potrebbero assurgere a un nuovo ruolo nello sviluppo industriale e turistico. Per questo motivo Confapi plaude all' iniziativa dell' Amministrazione Comunale di Matera per una collaborazione col Comune di Taranto, città entrambe destinatarie di un Contratto Istituzionale di Sviluppo. L' Associazione, dunque, si dichiara pronta a contribuire per rendere effettiva questa collaborazione, dandole contenuti economici, industriali,





Giornale Mio

Taranto

18 gennaio 2021 Confapi Matera Ufficio Stampa.

Confapi: plauso all' intesa per lo sviluppo tra Matera e Taranto

Franco Martina

" In un recente incontro col sindaco di Matera, Domenico Bennardi, e l' assessore alla Mobilità, Raffaele Tantone, Confapi Matera ha ribadito l' apprezzamento per l' avvio delle procedure che porteranno alla sottoscrizione di un protocollo d' intesa tra i Comuni di Matera e di Taranto in ordine alle opportunità di sviluppo dei rispettivi territori. Si tratta, infatti, di un percorso avviato qualche anno fa da Confapi Matera, nato da un' intuizione del Presidente della Provincia Franco Stella e su cui l' Associazione sta lavorando da tempo, grazie alla collaborazione col Presidente dell' Autorità Portuale di Taranto, **Sergio Prete**, appena confermato nell' incarico per il secondo mandato dal Ministro Paola De Micheli." E' quanto reso noto con un comunicato in cui si aggiunge: " Attraverso uno stretto rapporto sia con l' Autorità Portuale che con la consorella Confapi Taranto, l' Associazione intende favorire la creazione di un asse di sviluppo turistico e imprenditoriale che porti le merci industriali e le produzioni agricole del Metapontino e, più in generale, della provincia di Matera verso uno sbocco fondamentale quale è quello del Porto di Taranto, dove opera il colosso turco della logistica Yilport.

In seguito questa iniziativa confluisce nella prima stesura della ZES Jonica, la Zona Economica Speciale che fa capo proprio al Porto di Taranto, poi confermata con tutti i successivi provvedimenti relativi. Secondo Confapi Matera questa è una delle poche opportunità per aprire una nuova stagione di sviluppo per la Valbasento, soprattutto ora che dopo 5 anni di fermo totale sono ripartite le attività del terminal container della città portuale, affidato in concessione a Yilport, sono stati riattivati i traffici internazionali e Taranto è ridiventata un hub strategico del Mediterraneo. Con l' istituzione della ZES Jonica in Valbasento e della Zona Franca Doganale a Ferrandina, la riattivazione della Pista Mattei a Pisticci Scalo e la presenza dell' interporto a Ferrandina, l' intera Valle e, con essa, il Metapontino e la provincia di Matera potrebbero assurgere a un nuovo ruolo nello sviluppo industriale e turistico. Per questo motivo Confapi plaude all' iniziativa dell' Amministrazione Comunale di Matera per una collaborazione col Comune di Taranto, città entrambe destinatarie di un Contratto Istituzionale di Sviluppo. L' Associazione, dunque, si dichiara pronta a contribuire per rendere effettiva questa collaborazione, dandole contenuti economici, industriali, turistici e culturali, e facendo della Basilicata una regione baricentrica nel Mezzogiorno."



Recovery Plan, il "giallo" del porto di Augusta

AUGUSTA Il Recovery Plan nazionale non comprende il progetto di valorizzazione del porto di Augusta, porto hub del Mediterraneo. Il sindaco di Augusta, Giuseppe Di Mare, ha scritto al presidente del Consiglio Giuseppe Conte ed al presidente della Regione Nello Musumeci per chiedere che sia inserito così come accaduto per Genova e Trieste. Dalla Regione l'assessore Marco Falcone ribadisce che «l'unico porto hub è il porto di Augusta: per i fondali, il traffico, per l'ampiezza e l'infrastrutturazione fatta». Ma il sindaco Di Mare chiede garanzie certe: «Abbiamo appreso che sono state delineate delle somme per alcuni porti, e parliamo di centinaia di milioni di euro. Ma nei documenti non leggiamo il nome di Augusta. Leggiamo di porto hub del Mediterraneo senza specificare il nome: purtroppo siamo abituati a non dare nulla per scontato. Questo territorio ha già subito troppo negli anni passati». L'amministrazione comunale ha chiesto «un incontro urgente per definire i progetti e gli investimenti del Recovery fund per lo sviluppo del porto di Augusta». L'assessore alle Politiche portuali Tania Patania ha dato vita ieri mattina ad un tavolo tecnico per un confronto con parti sociali e operatori del settore. Nel Recovery plan, alla voce "Porti e intermodalità", sono previsti 880 milioni di euro, mentre alla voce "Altri interventi su porti, infrastrutture e Reti Ten-T" sono previsti 3,2 miliardi di euro. Il porto di Augusta è «in linea con gli obiettivi della rete centrale Ten-T, oltre ad essere l'unico porto in Sicilia a svolgere sia la funzione cantieristica, sia industriale, che militare, potendo contare su una piattaforma logistica in grado di attrarre grandi quantità di container e smistarli con diverse modalità di trasporto». «Riteniamo fondamentale una presa di posizione unitaria che coinvolga istituzioni e parti sociali per sollecitare attenzioni concrete, partendo dai progetti già elaborati dall' **Autorità portuale**» ha dichiarato Luisella Lioni, commissaria della Uil di Siracusa-Ragusa-Gela e segretaria organizzativa della Uil Sicilia. «Il porto di Augusta è vocato a essere terminale delle navi portacontainer, che sempre di più attraversano il Mediterraneo. Il potenziamento di questo porto interessa non solo la raffinazione ma l'intera filiera logistica per lo sviluppo della nostra regione. È necessario, però, distinguere i progetti legati al potenziamento del porto con quelli dell'eventuale bonifica, che hanno criticità di altro tipo». Per il segretario generale della Cgil di Siracusa, Roberto Alosi, «servono progetti certi, in avanzata fase esecutiva e cantierabili. Compartecipazione di risorse e valutazione credibile dell'impatto su crescita e occupazione. Il tutto entro il 2026». a.r. Si parla soltanto di hub del Mediterraneo, allarmati sindaco e sindacati.



Recovery, la Uil: «Dimenticato il porto»

«Il Recovery Plan nazionale non comprende il progetto di valorizzazione del porto di Augusta, malgrado il suo evidente ruolo strategico nel Mediterraneo e la fame di infrastrutture di questa terra». Lo ha denunciato Luisella Lioni, commissario della Uil di Siracusa -Ragusa -Gela e segretaria organizzativa Uil Sicilia. «Riteniamo fondamentale - ha detto - una presa di posizione unitaria che coinvolga istituzioni e parti sociali per sollecitare attenzioni concrete, partendo dai progetti già elaborati dall' **Autorità portuale**».



La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

Lionti (Uil): «Porto di Augusta, struttura strategica dimenticata nel Recovery Plan» Alosi (Cgil): «Subito un cronoprogramma che non lasci spazio ad ambiguità»

«Il Recovery Plan nazionale non comprende il progetto di valorizzazione del Porto di Augusta, malgrado il suo evidente ruolo strategico nel Mediterraneo e la fame di infrastrutture di questa terra. Riteniamo fondamentale una presa di posizione unitaria che coinvolga istituzioni e parti sociali per sollecitare attenzioni concrete, partendo dai progetti già elaborati dall' **Autorità portuale**». A prendere posizione Luisella Lionti, commissaria della Uil di Siracusa-Ragusa-Gela e segretaria organizzativa della Uil Sicilia, che ha preso parte ieri al tavolo tecnico organizzato dal Comune di Augusta per discutere sul mancato inserimento del Porto di Augusta nel cosiddetto "Recovery Plan" o "Piano nazionale di Resistenza e Resilienza Next Generation Italia". Luisella Lionti afferma ancora: «Il porto di Augusta per collocazione geografica e soprattutto per la profondità dei fondali è vocato a essere terminale delle navi portacontainer, che sempre di più attraversano il Mediterraneo. Il potenziamento di questo porto interessa non solo la raffinazione ma l'intera filiera logistica per lo sviluppo della nostra regione. È necessario, però, distinguere i progetti legati al potenziamento del porto con quelli dell'eventuale bonifica, che hanno criticità di altro tipo. Rivendichiamo, comunque, azioni coerenti con le stesse indicazioni del Recovery Plan Italia, che nella cosiddetta missione 3 dedicata alle Infrastrutture per una Mobilità sostenibile indica come prioritaria la valorizzazione del ruolo dei porti del Sud Italia nei trasporti infra-mediterranei». Altrettanto critico l'intervento di Roberto Alosi, segretario generale della Cgil secondo cui servono progetti certi, in avanzata fase esecutiva e velocemente cantierabili. «Altresì, occorrono compartecipazione di risorse e valutazione credibile dell'impatto sulla crescita e sull'occupazione. Il tutto entro il 2026. Un cronoprogramma stringente che non lascia spazio a fraintendimenti ed ambiguità. Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Recovery Plan) non ammette deroghe o ritardi». Sparito dal radar della proposta nazionale di progettualità di ripresa, denuncia Alosi, il porto di Augusta rischia di andare incontro ad una sorte di tempesta perfetta per la sovrapposizione fra la fragilità del proprio progetto di rilancio in chiave Hub, l'emergenza lavoro, il disaccordo Governo-Regione e il mancato coinvolgimento del territorio in tutte le sue articolazioni sociali, istituzionali, e imprenditoriali. «La mancata realizzazione in tutti questi anni della connessione ferroviaria del porto con la rete regionale, l'assenza di coordinamento degli investimenti e l'inesistenza di adeguate infrastrutture dedicate allo scambio modale e all'interconnessione fra le reti, esprimono ritardi, disorganizzazioni e inefficienze tali da rendere marginale il Porto megarese nell'ambito delle nuove straordinarie risorse disponibili. Ma la madre di tutte le criticità è la situazione ambientale profondamente compromessa da oltre 25 anni di scarichi inquinanti nella rada e dalla sostanziale assenza delle operazioni di bonifica e di risanamento del fondo marino assolutamente necessario per raggiungere il pescaggio di almeno 20 metri di profondità necessario per accogliere le navi oceaniche e aprirne almeno un corridoio di transito. Una sconfitta non solo di chi ha governato in questi anni la politica **portuale** di Augusta ma, più in generale, di tutta la rappresentanza politica del territorio incapace, su un tema strategico di tale portata, di fare squadra e di portare a casa il risultato». Ma esprime anche la contraddizione di un governo nazionale, fa notare il sindacalista, che prima non



La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

si fa carico delle istanze del territorio e dopo lo esclude per mancanza di requisiti. «Tuttavia, al di là di ogni sterile localismo, si provi, se ancora in tempo, a costituire rapidamente una cabina di regia corale in grado di sostenere con forza la vocazione commerciale al porto di Augusta e a ricentralizzare a livello nazionale l'attenzione sulla sua rilevanza geo-strategica». L. S.

Redazione

Augusta, da porto hub delle nebbie

Servono progetti certi, in avanzata fase esecutiva e velocemente cantierabili. Altresì, occorrono compartecipazione di risorse e valutazione credibile dell'impatto sulla crescita e sull'occupazione. Il tutto entro il 2026. Un cronoprogramma stringente che non lascia spazio a fraintendimenti ed ambiguità. Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Recovery Plan) non ammette deroghe o ritardi. Sparito dal radar della proposta nazionale di progettualità di ripresa, il Porto di Augusta rischia di andare incontro ad una sorte di tempesta perfetta per la sovrapposizione fra la fragilità del proprio progetto di rilancio in chiave Hub, l'emergenza lavoro, il disaccordo Governo-Regione e il mancato coinvolgimento del territorio in tutte le sue articolazioni sociali, istituzionali, e imprenditoriali. La mancata realizzazione in tutti questi anni della connessione ferroviaria del porto con la rete regionale, l'assenza di coordinamento degli investimenti e l'inesistenza di adeguate infrastrutture dedicate allo scambio modale e all'interconnessione fra le reti, esprimono ritardi, disorganizzazioni e inefficienze tali da rendere marginale il Porto megarese nell'ambito delle nuove straordinarie risorse disponibili. Ma la

madre di tutte le criticità è la situazione ambientale profondamente compromessa da oltre 25 anni di scarichi inquinanti nella rada e dalla sostanziale assenza delle operazioni di BONIFICA e di risanamento del fondo marino assolutamente necessario per raggiungere il pescaggio di almeno 20 metri di profondità necessario per accogliere le navi oceaniche e aprirne almeno un corridoio di transito. Una sconfitta non solo di chi ha governato in questi anni la politica portuale di Augusta ma, più in generale, di tutta la rappresentanza politica del territorio incapace, su un tema strategico di tale portata, di fare squadra e di portare a casa il risultato. Ma esprime anche la contraddizione di un governo nazionale che prima non si fa carico delle istanze del territorio e dopo lo esclude per mancanza di requisiti. Tuttavia, al di là di ogni sterile localismo, si provi, se ancora in tempo, a costituire rapidissimamente, una cabina di regia corale in grado di sostenere con forza la vocazione commerciale al Porto di Augusta e a ricentralizzare a livello nazionale l'attenzione sulla rilevanza geo-strategica del Porto. "Il Recovery Plan nazionale non comprende il progetto di valorizzazione del Porto di Augusta, malgrado il suo evidente ruolo strategico nel Mediterraneo e la fame di infrastrutture di questa terra. Riteniamo fondamentale una presa di posizione unitaria che coinvolga istituzioni e parti sociali per sollecitare attenzioni concrete, partendo dai progetti già elaborati dall'Autorità portuale". Lo ha dichiarato Luisella Lioni, commissaria della Uil di Siracusa-Ragusa-Gela e segretaria organizzativa della Uil Sicilia, che ha preso parte oggi al tavolo tecnico organizzato dal Comune di Augusta per discutere sul mancato inserimento del Porto di Augusta nel cosiddetto "Recovery Plan" o "Piano nazionale di Resistenza e Resilienza Next Generation Italia". Luisella Lioni afferma ancora: "Il porto di Augusta per collocazione geografica e soprattutto per la profondità dei fondali è vocato a essere terminale delle navi portacontainer, che sempre di più attraversano il Mediterraneo. Il potenziamento di questo porto interessa non solo la raffinazione ma l'intera filiera logistica per lo sviluppo della nostra regione. È necessario, però, distinguere i progetti legati al potenziamento del porto con quelli dell'eventuale bonifica, che hanno criticità di altro tipo. Rivendichiamo, comunque, azioni coerenti con le stesse indicazioni del Recovery Plan Italia, che nella cosiddetta missione 3 dedicata alle Infrastrutture per una Mobilità sostenibile indica come prioritaria la valorizzazione del ruolo dei porti del Sud Italia nei trasporti infra-mediterranei".



Nei giorni scorsi la tavola rotonda organizzata dalla Cgil Sicilia a cui ha partecipato anche la ministra De Micheli

Dalle strade alle ferrovie, la "conta" dei ritardi siciliani

Mannino: "Mettere i trasporti sulla buona strada è il presupposto per il rilancio economico e sociale dell' Isola"

PALERMO - La tavola rotonda organizzata dalla Cgil Sicilia ha posto nuovamente all' attenzione dei vertici politici nazionali e regionali il ritardo infrastrutturale regionale. Il tema è stato discusso alla presenza della ministra dei Trasporti Paola De Micheli, l' assessore regionale Marco Falcone, Valerio Mele responsabile della Struttura territoriale Anas Sicilia, Roberto Pagone responsabile area sud investimenti Rfi, Giovanni Pistorio segretario della Fillea Sicilia, Stefano Malorgio segretario generale nazionale Filt, e Pasqualino Monti presidente dell' **Autorità Portuale** della Sicilia Occidentale. di una rete intermodale italiana e siciliana che funzioni molto bene. "Dobbiamo ribaltare la domanda e chiedere cosa possiamo offrire noi al mercato, perché i porti in Sicilia sono adeguati ma non grandi, non abbiamo un hub che può gestire traffici come Malta o Pireo. Per evitare gli errori del passato - ha evidenziato il presidente AdsP Mare della Sicilia Occidentale - è il caso di fare un ragionamento di accompagnamento delle aree alle spalle dei porti che possono svilupparsi da un punto di vista industriale. I fondi infrastrutturali devono provvedere a una politica fiscale e di industrializzazione, viceversa raccoglieremmo solo il 2025% degli investimenti fatti. In Sicilia l' alta velocità potrebbe diventare una realtà nel 2027. Stando alle informazioni fornite da Roberto Pagone della direzione investimenti Rfi Sicilia, i bandi di gara per la Catania -Palermo dovrebbe essere completati entro il 2021 per un completamento del progetto nel 2027. Ha affermato che il ritardo nella realizzazione dei raddoppi per la Catania -Palermo ha subito un rallentamento del processo autorizzativo dovuto al Covid-19. dal trasporto veloce. Riguardo la linea ferrata, non c' è un collegamento che avvicina il Sud-Est Sicilia a Palermo e viceversa. In Sicilia esistono oggi 570 km di autostrada e 3.591 km di strade statali, 16.660 km gestiti da comuni e aree metropolitane e 1900 punti critici sui viadotti. 2020 le somme destinate alla Sicilia sono triplicate e ci rendiamo conto che serve ripristinare l' autostrada Palermo Catania: su 250 milioni di euro qui destinati, 230 sono stati consuntivati. Tra le nuove opere la Palermo -Agrigento è interessata da un nostro tentativo di ripresa dei lavori ed effettivamente con la sinergia tra Regione e Ministero alcuni cantieri sono ripresi". Mele ha anche evidenziato l' ingresso di nuovi lavoratori Anas in Sicilia. Il deficit che interessa l' isola genera difficoltà sociali ed economiche, come dimostrato dal dossier video presentato ad apertura dell' incontro con la testimonianza di Concetta Basile di FP (Funzione pubblica) Cgil, costretta a percorrere Modica -Palermo in 8 ore, e del segretario generale Cgil Ragusa Giuseppe Scifo che ha sottolineato le difficoltà del mercato ortofrutticolo di Vittoria, secondo alla Spagna in Europa e primo in Italia. Vittoria fa viaggiare le merci solo su gomma e in un contesto infrastrutturale disastroso, cioè quello ibleo. La necessità di un confronto con le parti sociali nella realizzazione di tutti i piani di collegamento che interessano la Sicilia è stato appoggiato sia dalla ministro dei Trasporti Paola De Micheli che dall' assessore regionale alle Infrastrutture Marco Falcone. La ministra ha ricordato come mobilità e infrastrutture sono uno strumento di lotta alle disuguaglianze e ha evidenziato la possibilità di realizzare opere con scadenza a sei anni e non quindici grazie alle risorse del Recovery Fund e 80 miliardi di fondi europei extra disponibili per l' Italia.



Quotidiano di Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Anas ha fatto il punto sui piani sia per la manutenzione che per la realizzazione di nuove opere in Sicilia. In totale, come ha spiegato Valerio Mele, ci sono 1,7 miliardi per il miglioramento della rete esistente e 9 miliardi per la costruzione di nuovi tratti. Il tratto che interessa Vittoria non ha autostrade, il grosso dei trasporti passa dalla rete statale e viaggiare su quest'asse incide sia sulla pericolosità del transito, dato che i tir si spostano tra le automobili in strade piccole, sia sulla logistica costretta a realizzarsi in tempi ormai obsoleti e non competitivi per il mercato. La Sicilia è tagliata fuori dall'alta velocità e spesso perfino "In entrambe le circostanze - ha evidenziato il responsabile della Struttura territoriale Anas Sicilia - soffriamo l'assenza di una viabilità alternativa che rallenta e ostacola gli interventi sulla viabilità centrale. Alla Sicilia non dedichiamo più una manutenzione straordinaria, ma programmata, quindi la tendenza non è più intervenire sul danno. Dal 2018 al 2022, sulla questione che interessa i porti siciliani è invece intervenuto Pasqualino Monti, presidente dell'**Autorità Portuale** della Sicilia Occidentale. Evidenziando la posizione strategica della Sicilia, Monti ha spiegato la necessità. Nel suo intervento l'assessore regionale Falcone ha ricordato l'intenzione che fin dal 2018 ha animato il BUDGET POTENZIALE: 27.000 UBICAZIONE OTTIMALE: tutto il territorio DURATA DEL CONTRATTO: 6 + 6 anni COSA OFFRE: assistenza agli anziani, servizi domestici, colf, badanti e baby sitter. BUDGET POTENZIALE: 20.000,00 - 30.000,00 UBICAZIONE OTTIMALE: fronte strada, zone di passaggio UBICAZIONE OTTIMALE: tutta Italia DURATA DEL CONTRATTO: 6 anni Governo Musumeci e il suo operato in assessorato a favore della riapertura dei cantieri fermi. Il più importante è ritenuto la Siracusa -Gela, da cronoprogramma sviluppato fino a Modica nel 2022 e negli anni successivi verso Ragusa e Gela. "Al 31 maggio 2021 con l'apertura della Rosolini-Ispica spero sia solo un brutto ricordo una provincia di Ragusa senza neppure un chilometro di autostrade", ha dichiarato Falcone. La Cgil ha sollecitato il finanziamento degli assi viari Ragusa - Catania e Gela -Agrigento -Trapani, la conclusione delle manutenzioni e della riqualificazione dell'A19, della Palermo Agrigento, della Nord -Sud e il potenziamento del collegamento della Statale Agrigento- Caltanissetta, perché ha spiegato il segretario Cgil Sicilia Alfio Mannino: "Mettere i trasporti sulla buona strada è il presupposto per il rilancio economico e sociale della Sicilia. Significa fare della Sicilia una grande piattaforma logistica da e per l'Europa verso l'Asia e tutto il Mediterraneo. Significa avere un trasporto pubblico locale moderno, sostenibile e che colleghi adeguatamente le aree periferiche a quelle urbane della Sicilia". Al termine dell'incontro è intervenuto Maurizio Landini, sottolineando la necessità di ridurre i tempi degli investimenti e auspicando un ruolo importante della pubblica amministrazione. "Ecco perché - ha detto il segretario generale Cgil - bisogna investire sulla riforma della Pa, affinché le scelte e le opere vengano concretamente realizzate. Serve una visione di sistema, l'Europa pone nuove condizioni legando i finanziamenti ai risultati e questa nuova modalità deve essere una spinta a riformare la nostra pubblica amministrazione". Chiara Borzi Twitter: @ChiaraBorzi.

LOGISTICA

Nuove rotte intermodali tra Italia e Scandinavia

Dal 1° febbraio via al treno che collegherà l'interporto di Verona con Lubecca Ferrovia del Brennero unica alternativa per aggirare i blocchi austriaci ai Tir

Marco Morino

milano Nuova rotta intermodale (treno+nave) tra Italia e Scandinavia, via Brennero. Ne dà notizia il portale online «TrasportoEuropa.it». La società intermodale tedesca Kombiverkehr potenzia il trasporto su rotaia tra Italia e Scandinavia con l'attivazione, a partire dal prossimo 1° febbraio, di un treno diretto tra l'interporto Quadrante Europa di Verona e lo scalo tedesco Skandinavienkai di Lubecca, da dove le unità di carico potranno imbarcarsi per destinazioni scandinave e baltiche. Infatti, da Lubecca si possono raggiungere direttamente i porti finlandesi di Uusikaupunki, Turku, Hanko e Helsinki, Liepaja in Lettonia e Kleipeda in Lituania. Il collegamento avrà frequenza di tre viaggi la settimana in ciascuna direzione, con partenza da Verona il lunedì, giovedì e sabato e da Lubecca il martedì, giovedì e sabato. I treni potranno trasportare rimorchi con altezza di quattro metri, container (anche tank) e casse mobili con destinazione il porto di Lubecca o direttamente i terminal scandinavi, usando una sola prenotazione e una sola fattura. Con il nuovo servizio, Kombiverkehr offrirà da Verona undici partenze settimanali verso la Svezia e nove verso la Finlandia. «Il nuovo treno diretto e i tempi di trasferimento coordinati con le compagnie di traghetti di Skandinavienkai a Lubecca consentono di ridurre i tempi di transito tra Italia e Svezia a meno di 48 ore e sui servizi finlandesi a 72 ore. Sono tempi praticamente impossibili da raggiungere con i camion su strada» spiegano fonti della compagnia tedesca. La società sottolinea anche l'aspetto ambientale del servizio: «Il trasporto su treno di un semirimorchio da 28 tonnellate in un solo viaggio di andata dal Nord Italia a Hallsberg in Svezia, per esempio, consente un risparmio di 2,8 tonnellate di anidride carbonica, ossia oltre il 60 per cento. La combinazione di una ferrovia a basse emissioni intrinseche con la trazione elettrica e di traghetti di ultima generazione, alcuni dei quali con motori elettrici, rende il bilancio di carbonio di questi mezzi di trasporto molto positivo». Il nuovo servizio intermodale con la Scandinavia, accende i riflettori, una volta di più, sulla necessità di sviluppare il corridoio ferroviario del Brennero, parte integrante del più ampio corridoio europeo Scandinavo-Mediterraneo. La ferrovia rappresenta la sola alternativa credibile al trasporto stradale, oggetto di continue e logoranti dispute con l'Austria, sempre pronta a ostacolare, con l'introduzione di nuovi divieti, il transito dei Tir italiani. La politica ostruzionistica di Vienna sta causando enormi problemi, sia alle nostre imprese dell'autotrasporto merci, sia all'export italiano diretto verso i mercati del Centro e Nord Europa. Oggi le merci che viaggiano via ferrovia attraverso il valico internazionale del Brennero sono circa il 26% del totale. Una quota ancora insufficiente se l'obiettivo è garantire una mobilità sostenibile attraverso le Alpi. Per trasportare sempre più merci su rotaia invece che su gomma, e quindi ridurre l'impatto ambientale sui territori, serve una nuova infrastruttura ferroviaria, moderna ed efficiente: per questo è in costruzione il tunnel di base del Brennero da Fortezza (Bolzano) a Innsbruck, mentre per superare più agevolmente il valico alpino è in progettazione il quadruplicamento dell'intera tratta ferroviaria Verona-Monaco di Baviera, le cosiddette tratte d'accesso nord e sud. Ma soprattutto servono politiche armonizzate tra le regioni e gli Stati, finalizzate a promuovere l'intermodalità, l'innovazione, la digitalizzazione, con l'



obiettivo comune di rendere il trasporto su rotaia efficiente, competitivo e sostenibile. Infine, va segnalato che la rotta per la Scandinavia può sfruttare anche il corridoio Adriatico-Baltico con la rotta ferroviaria che passa da Tarvisio. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porti tassati, Munari: UE sbaglia. Zunarelli: No al piano B. Duci: Il ricorso? Utile a prendere tempo / Il dibattito

Genova E' tardivo ma necessario, anzi obbligatorio il ricorso dell'Italia alla Corte di Giustizia europea contro la decisione della Commissione di imporre la rimozione dell'esenzione dall'imposta sulle società (IRES) per le Autorità di Sistema Portuale (AdSP). Su questo punto, sembrano essere tutti d'accordo. E' sull'utilità del ricorso che giuristi e cluster del mare si dividono. La Commissione sbaglia, per questo motivo possiamo vincere, dice Francesco Munari, professore ordinario di Diritto dell'Unione Europea, Diritto transnazionale dell'ambiente e Diritto marittimo all'Università di Genova. Esperto in materia antitrust/regolazione, infrastrutture e trasporti. La battaglia è difficile, ma francamente è prematuro pensare ad un piano B, avverte Stefano Zunarelli, tra i più noti esperti europei di Diritto dei Trasporti e della Navigazione. La decisione europea contiene una serie di errori, i più evidenti sono i cosiddetti criteri del vantaggio economico per le AdSP, puntualizza Davide Maresca, managing partner dello studio legale Maresca&Partners, specializzato in materia di aiuti di Stato, concorrenza e regolazione delle infrastrutture di trasporto. Il ricorso di Roma contro Bruxelles? E' utile, ma solo per prendere tempo, risponde Gian Enzo Duci, vice presidente di Confrtrasporto, past president di Federagenti e managing director ESA Group. ShipMag riprende alcuni passaggi significativi emersi durante il webinar Tassazione porti e governance portualità. Senza chiarezza e progettualità industriale, quale chiarezza?, organizzato giovedì scorso, 14 gennaio, per i 20 anni di Assiterminal. FRANCESCO MUNARI RISPONDE Perché la Commissione Europea sbaglia a voler tassare i porti italiani? Nei nostri porti c'è ancora un sistema, sebbene non perfetto, abbastanza stabile nell'ambito del quale al vertice c'è il ministero che dialoga con le Autorità di Sistema portuale. Poi, c'è l'attività imprenditoriale privatizzata che opera nei porti da decenni. Nel mirino di Bruxelles non ci sono però solo i canoni demaniali ma anche tutte le altre tasse: portuali, ancoraggio e merci. Cioè qualunque tassa di scopo che un ordinamento legittimamente può imporre. In che misura la Commissione Europea sbaglia? E' come se noi dicessimo che i Comuni italiani sono imprese nella misura in cui fanno pagare la Tari piuttosto che gli spazi comunali per i gazebo esterni. Allora, questa può essere intesa come attività d'impresa, trasformando i Comuni in imprese. E tutti i trasferimenti tra Stato e Comuni diventano aiuti? Quindi, l'effetto della decisione della Commissione è quella di aver sbagliato completamente prospettiva. Nel senso che le Autorità di Sistema Portuale sono enti pubblici non economici. Lo dice la legge. Non esiste un precedente della Corte di Giustizia che nega questa aspetto. L'esclusione della natura tributaria dei canoni demaniali e di tutte le altre tasse portuali è un altro svarione, visto che la Commissione considera un'eccezione ingiusta il fatto che una amministrazione non paghi le tasse e non si rende conto che nessuna amministrazione paga le tasse nel nostro Paese. A chi rispondono le AdSP? Le Autorità di Sistema Portuale fanno capo a tutti gli effetti al MIT, anche dal punto di vista del patto di stabilità e dei bilanci. Sono vere e proprie amministrazioni. Le AdSp non possono fare quello che vogliono con le loro entrate, ma devono rispettare regole stringenti che sono determinate dalla loro natura e quindi non c'è alcun onere aggiuntivo per lo Stato, visto che fanno capo al MIT. L'altro errore dal punto di vista tecnico è quello della natura selettiva del regime di tassazione delle AdSP, secondo cui le Autorità italiane sarebbero avvantaggiate rispetto ad altri. Ma altri chi? Se le imprese terminaliste concessionarie, come tutti sanno, sono società che pagano le tasse sul reddito di impresa. Quindi, non c'è nessuna distorsione del mercato? Le distorsioni sulla concorrenza, che vengono assunte come qualificanti nella decisione della Commissione, sono assolutamente inesistenti. Le AdSP non concorrono con nessuno perché il demanio è tutto dello Stato. Quindi



Ship Mag

Focus

semplicemente le **AdSP** non svolgono attività di impresa e quindi non competono con le imprese portuali, né c'è una contendibilità del bene demanio o del bene sul quale si trovano i porti perché è tutto demaniale. E quindi non c'è nemmeno alcuna natura selettiva. STEFANO ZUNARELLI RISPONDE Gli argomenti in difesa dei porti italiani sono forti oppure no? Sono decisamente forti. Le **AdSp** sono enti strumentali dello Stato e sono assoggettate ad un penetrante indirizzo di controllo da parte del MIT. Quindi, qualificarle come imprese è assolutamente una forzatura. Non vi è tanto meno una distorsione della concorrenza per effetto dell'esclusione delle **AdSp** dal pagamento delle imposte sulle società. Non solo, la lettura che dà la Commissione del regime fiscale italiano ignora completamente il fatto che le **AdSP**, per come sono strutturate oggi nella legge italiana, sono assolutamente riconducibili alle categorie di soggetti che sono esentate dal pagamento delle imposte sulle società ai sensi dell'ordinamento generale tributario italiano. Quante possibilità ha l'Italia di vincere la partita contro la Commissione Europea? E' inutile nascondersi, la battaglia sarà durissima. Per questo motivo, occorrerà far valere con molta forza i nostri argomenti nelle sedi giurisdizionali europee competenti. In questo senso, il precedente francese non aiuta. Penso che in questo momento sia prematuro pensare ad un piano B, in tutta franchezza: perché gli elementi su cui bisogna ragionare sono sul fatto che oggi sia i dritti portuali e simili che quelli di concessione siano configurati come entrate dirette delle **AdSp**. Paradossalmente, se queste entrate fossero dello Stato e poi venissero girate alle **AdSP**, le obiezioni della Commissione sarebbero assolutamente superate. E' un inutile appesantimento del sistema, tuttavia dovrebbe essere riproposta con forza questa argomentazione che porta ad escludere la ricostruzione effettuata dalla Commissione. E' un'ipotesi di lavoro su cui si potrebbe iniziare a ragionare. DAVIDE MARESCA RISPONDE In che punto giudica la decisione della Commissione Europea più vulnerabile? La decisione della Commissione contiene una serie di errori, alcuni più evidenti di altri. Ad esempio, gli stessi criteri di applicazione dell'art. 107 del Trattato, in particolare la norma con cui vengono accertate le violazioni degli aiuti di Stato: i cosiddetti criteri del vantaggio economico. Vantaggio che oggi le **AdSp** non hanno perché non sono libere di spendere e di investire come Bruxelles invece sembra paventare nella sua decisione. Un punto, questo, sul quale la Commissione sembra molto poco convincente. Perché? Questa valutazione non è stata accertata, nel senso che non c'è stata da parte della Commissione una seria ricostruzione dei fatti. Ricostruzione che stabilisse in modo chiaro e trasparente in che misura il mercato dei porti sia rilevante in Italia. Bensì la Commissione paventa che ci sia una ipotetica rilevanza in termini di concorrenza del traffico prodotto sui terminal italiani rispetto al traffico prodotto da terminal presenti in altri Stati membri. Ma non c'è un collegamento tra il traffico prodotto dalle **AdSP**, perché sappiamo tutti che sono i terminalisti a farlo. Sotto questo profilo vedo profonde debolezze. In tema di porti c'è stata di recente una sentenza contro la Francia. Può avere un peso sul giudizio dell'Italia? Ovviamente, non aiuta anche se la Francia ha un sistema portuale diverso da quello italiano. Ma è evidente che il Tribunale dell'Unione ha oggi un orientamento più vicino a quello della Commissione Europea. Però, non rappresenta l'ultimo grado di giudizio, poi c'è quello della Corte di Giustizia. Quindi, gli strumenti giuridici da utilizzare sono diversi. GIAN ENZO DUCI RISPONDE Per difendere i nostri porti serve andare in giudizio? Sì, ma solo per prendere tempo. Per spostare nella mani di altri la partita che si sta giocando ora. Detto questo, a me non sembra che l'Unione Europea abbia preso di mira in maniera diretta la natura giuridica dei nostri porti. In realtà, Bruxelles ha identificato alcune attività come economiche e altre no. Le seconde non vanno chiaramente tassate, tra cui ci sono i servizi di sicurezza, però le prime sì. In questo caso, l'Italia è indifendibile? Premesso che l'Italia ha avuto tanti anni per difendere le sue posizioni in Europa. Ma non l'ha fatto o l'ha fatto male. Ora la posizione italiana è molto più difficile da difendere, visto che prima si discuteva solo dei canoni demaniali, poi nel mirino sono finite anche le tasse portuali, considerate anch'esse attività economica. Che cosa accade negli altri Paesi UE? Su 27 Paesi UE, 22 hanno i porti marittimi. Su 22 di essi, se si esclude l'Italia, quindi 21, vedono la contabilità degli organi che regolano e

gestiscono i porti con modalità privatistica. Su 22 Paesi, 19 prevedono il pagamento delle imposte su alcuni redditi prodotti dalle Autorità portuali. Dei 3 Paesi che non li pagano, c'è l'Italia. Degli altri due non ho riferimenti quindi li ho derubricati. Spero di sbagliarmi ma credo che sarà molto difficile recuperare posizioni contro



Ship Mag

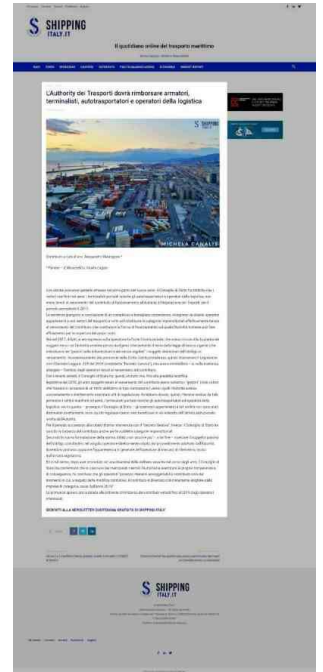
Focus

la Commissione e difendere la nostra posizione come abbiamo fatto fino ad oggi Di che numeri stiamo parlando? Se prendiamo i numeri 2018 del ministero, relativi ai porti italiani, vediamo che le **AdSP** italiane, in maniera aggregata, hanno generato ricavi di poco superiori al miliardo di euro. Se prendiamo tutte le entrate canoni demaniali, tasse portuali e trasferimenti da parte dello Stato . notiamo che i canoni hanno generato circa 160 milioni e le tasse portuali circa 323 milioni di euro di ricavi nel 2018. Considerato che le **AdSP** pagano già oggi le tasse, circa 16 milioni due anni fa, l'interesse della UE dovrebbe cubare intorno a 500-600 milioni di euro. Se ci fossimo difesi prima e seriamente, l'interesse sarebbe stato assai più piccolo .

L'Authority dei Trasporti dovrà rimborsare armatori, terminalisti, autotrasportatori e operatori della logistica

Contributo a cura di avv. Alessandro Malangone * * Partner E.Morace&Co. Studio Legale

Con alcune pronunce gemelle emesse nei primi giorni del nuovo anno, il Consiglio di Stato ha stabilito che i vettori marittimi ed aerei, i terminalisti portuali nonché gli autotrasportatori e operatori della logistica, non erano tenuti al versamento del contributo di funzionamento all'Autorità di Regolazione dei Trasporti, per il periodo precedente il 2019. Le sentenze giungono a conclusione di un complesso e travagliato contenzioso, intrapreso da diversi operatori appartenenti a vari settori del trasporto e volto ad individuare le categorie imprenditoriali effettivamente tenute al versamento del contributo, che costituisce la forma di finanziamento sul quale l'Autorità torinese può fare affidamento per la copertura dei propri costi. Già nel 2017, difatti, si era espressa sulla questione la Corte Costituzionale, che aveva circoscritto la platea dei soggetti verso cui l'Autorità avrebbe potuto rivolgersi, interpretando il testo della legge all'epoca vigente (che individuava nei gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati i soggetti destinatari dell'obbligo di versamento). Successivamente alla pronuncia della Corte Costituzionale era, quindi, intervenuto il Legislatore con il Decreto Legge n. 109 del 2018 (cosiddetto Decreto Genova), che aveva rimodellato e, nella sostanza, allargato l'ambito degli operatori tenuti al versamento del contributo. Con i recenti arresti, il Consiglio di Stato ha, quindi, statuito che, fino alla predetta modifica legislativa del 2018, gli unici soggetti tenuti al versamento del contributo erano soltanto i gestori (cioè coloro che fossero in possesso di un titolo abilitativo di tipo concessorio) verso i quali l'Autorità avesse concretamente e direttamente esercitato atti di regolazione. Avrebbero dovuto, quindi, ritenersi esclusi da tale perimetro i vettori marittimi ed aerei, i terminalisti portuali nonché gli autotrasportatori ed operatori della logistica: ciò in quanto prosegue il Consiglio di Stato gli esercenti appartenenti a tali ambiti non sono stati destinatari direttamente incisi da atti regolatori bensì meri beneficiari in via indiretta dell'attività istituzionale svolta dall'Autorità. Per il periodo successivo alla citata riforma intervenuta con il decreto Genova, invece, il Consiglio di Stato ha sancito la debenza del contributo anche per le suddette categorie imprenditoriali. Secondo la nuova formulazione della norma, difatti, non occorre più a tal fine ricercare il soggetto passivo dell'obbligo contributivo nel singolo operatore direttamente colpito dal provvedimento adottato dall'Autorità, dovendosi piuttosto appurare l'appartenenza in generale dell'operatore al mercato di riferimento inciso dall'attività regolatoria. Ed in tal senso, dopo aver proceduto ad una disamina delle delibere assunte nel corso degli anni, il Consiglio di Stato ha confermato che in ciascuno dei menzionati mercati l'Autorità ha esercitato le proprie competenze e, di conseguenza, ha concluso che gli operatori possono ritenersi assoggettabili a contributo solo dal momento in cui, a seguito della modifica normativa, il contributo è diventato concretamente esigibile dalle imprese di categoria, ossia dall'anno 2019. Le pronunce aprono ora la strada alle richieste di rimborso dei contributi versati fino al 2019 dagli operatori interessati.



Informazioni Marittime

Focus

Assiterminal chiede centralizzazione ristori terminal portuali

Becce denuncia l' assenza dei tagli ai canoni di concessione previsti dal decreto Ristori. L' iniziativa affidata alle singole autorità di sistema portuale

Una pianificazione centralizzata da parte del ministero dei Trasporti per ristorare i terminal portuali, intervenendo sul taglio dei canoni di concessione. Ma velocemente, senza andare in ordine sparso lasciando l' iniziativa alle singole autorità di sistema portuale. Lo chiede Assiterminal, nel corso di un convegno tenutosi la settimana scorsa. «Siamo ancora lontani da un risultato apprezzabile che peraltro è affidato alle singole autorità e non c' è un' iniziativa guida da parte del ministero delle infrastrutture», spiega il presidente Luca Becce. Nell' anno appena passato i terminal portuali italiani che movimentano merce hanno perso tra il 15 e il 20 per cento del traffico, fino a «situazioni estreme come quella dell' attività crocieristica, azzerata», ha affermato Becce. Per gli operatori del terminal ro-ro, container o delle stazioni marittime, tra gli altri, il governo ha previsto una serie di agevolazioni - inserite nel decreto "Ristori" - come la riduzione del canone di concessione, che dovrebbe avere una franchigia del 20 per cento. Questo significa che «chi ha perso il 21 per cento dei volumi e del fatturato rispetto all' anno precedente avrebbe una riduzione dell' 1 per cento. È una soluzione che ci lascia un po' perplessi: perdere il 20 per cento dei volumi e del fatturato è pesante, ma almeno è una regola uguale per tutti». - credito immagine in alto.



Volkswagen, traghetti green con biofuel da scarti alimentari

Trasportate 250mila auto risparmiando in un anno 52mila ton CO2

Cinquantaduemila tonnellate in meno immesse nell' atmosfera ogni anno: questo importante risultato è stato ottenuto dal Gruppo Volkswagen per ridurre l' impatto della filiera produttiva intervenendo sul sistema di trasporto delle auto via nave all' interno dell' Europa. Affidandosi a carburante MR1-100 a base di olio vegetale esausto (proveniente dalle industrie alimentari e della ristorazione) la Casa di Wolfsburg è intervenuta sulle grandi navi traghetto - con capacità di 3.500 veicoli a viaggio - rendendo molto più 'verdi' le consegne di 250mila auto, tra i porti di Emden in Germania, Setubal in Portogallo, Santander in Spagna e Dublino in Irlanda. Volkswagen è la prima Casa automobilistica a utilizzare questo perfezionato biocarburante (simile all' E10 impiegato per le auto) nelle sue navi per alcune rotte marittime europee.

"In questo modo - ha detto Thomas Zernechel, responsabile della logistica del Gruppo Volkswagen - sfruttiamo i vecchi oli a un successivo utilizzo rispettoso del clima. Con l' 85% in meno di emissioni di CO2 rispetto ai combustibili fossili convenzionali, il contributo alla protezione del clima è enorme". Il carburante è prodotto dalla società olandese GoodFuels di Rotterdam e la compagnia di navigazione F. Laeisz di Amburgo - che opera per Volkswagen - può utilizzare l' MR1-

100 senza modifiche al motore, in questo caso un MAN da circa 20.000 Cv di potenza. L' iniziativa va oltre quanto già deciso dai legislatori che da quest' anno impongono alle compagnie di navigazione di usare per le loro flotte di navi combustibili con un limite di zolfo dello 0,5%, ben al di sotto del precedente 2,5%. Inoltre nelle zone costiere si applica ora lo 0,1%. Questo - si legge nella nota di Volkswagen - non è un problema per le navi che utilizzando l' MR1-100, in quanto il nuovo biocarburante non emette ossidi di zolfo. Rappresentando il 90% del commercio globale, il trasporto marittimo è la spina dorsale del commercio mondiale. Per il Gruppo Volkswagen, diverse centinaia di servizi di linea e undici navi per il trasporto di automobili si muovono ogni giorno negli oceani del mondo. Ogni anno vengono spedite 2,8 milioni di nuove auto. Il Gruppo Volkswagen, un pioniere nella mobilità rispettosa del clima, mira a ridurre le proprie emissioni totali di CO2 del 30% per ogni veicolo prodotta, per essere CO2 neutrale nel 2050. In questo ambito rientra anche l' iniziativa di Volkswagen Group Logistics che ha iniziato a utilizzare bisarche alimentate con metano liquefatto (GNL) per trasportare veicoli nell' Europa del Nord e in Centro America. Dotati di motori DualFuel di MAN Energy Solutions, in futuro potranno anche utilizzare GNL generato da fonti rinnovabili, rendendoli completamente rispettosi del clima. Inoltre, il Gruppo Volkswagen intende passare completamente all' elettricità verde per i movimenti di trasporto ferroviario con DB Cargo in Germania entro l' inizio del 2021.



Crociere, Msc conferma la ripartenza il 24 gennaio

Grandiosa tornerà a navigare per crociere settimanali da Genova

(ANSA) - GENOVA, 18 GEN - Msc Crociere conferma che riprenderà le crociere il 24 gennaio. La nave Msc Grandiosa tornerà a navigare con partenza da Genova per crociere settimanali nel Mediterraneo Occidentale. La conferma arriva con una nota della compagnia in seguito al nuovo Dpcm del 15 gennaio che autorizza la ripartenza delle crociere dopo la sospensione nel periodo delle festività natalizie e di fine anno. "L' ultimo decreto ministeriale ha autorizzato la ripresa delle operazioni di crociera sotto la tutela del protocollo di salute e sicurezza che era stato sviluppato e autorizzato dalle autorità italiane la scorsa estate. Da agosto, MSC Crociere ha già accolto in sicurezza oltre 30.000 ospiti a bordo delle sue due navi" sottolinea la compagnia spiegando che la nave applicherà rigorosamente il protocollo che prevede, fra l' altro, tampone per tutti i passeggeri e l' equipaggio prima dell' imbarco, igienizzazione di tutti i bagagli e il braccialetto per effettuare in modalità contactless dall' apertura della porta della cabina ai pagamenti. (ANSA).



Msc Crociere conferma: riprenderà a navigare il 24 gennaio

Con l' ammiraglia Msc Grandiosa, dopo Dpcm che consente di ripartire

Roma, 18 gen. (askanews) - In seguito all' ultimo Dpcm che consente alle crociere di ripartire grazie al protocollo di salute e sicurezza, domenica prossima Msc Grandiosa, l' ammiraglia del gruppo, riprenderà le crociere settimanali già programmate nel Mediterraneo occidentale, dopo la sospensione temporanea delle festività natalizie. Msc Crociere, riporta un comunicato, ha confermato oggi che la nave tornerà a navigare a partire dal 24 gennaio. L' ammiraglia della Compagnia riprenderà a offrire crociere settimanali lungo il consueto itinerario in Mediterraneo occidentale, in partenza ogni domenica da Genova con una tappa anche a La Valletta (Malta). L' ultimo decreto ministeriale, si legge, ha autorizzato la ripresa delle operazioni di crociera sotto la tutela del protocollo di salute e sicurezza che era stato sviluppato e autorizzato dalle autorità italiane la scorsa estate. Da agosto, MSC Crociere ha già accolto in sicurezza oltre 30.000 ospiti a bordo delle sue due navi. Durante le festività natalizie e di fine anno fino all' emanazione dell' ultimo decreto ministeriale, le crociere erano state temporaneamente sospese a causa delle misure restrittive relative alla mobilità sull' intero territorio nazionale. Msc Grandiosa, precisa la compagnia, applicherà rigorosamente il protocollo di salute e sicurezza di Msc Crociere che prevede lo screening universale di tutti i passeggeri e membri dell' equipaggio prima dell' imbarco tramite tampone Covid-19 antigene, igienizzazione di tutti i bagagli a mano e da stiva, misure igienico-sanitarie e di pulizia rafforzate in tutta la nave, il distanziamento sociale a bordo, l' uso di mascherine nelle aree pubbliche fornite quotidianamente dalla compagnia. Inoltre, a tutti gli ospiti viene consegnato un braccialetto MSC for Me in omaggio, che consente di effettuare tutte le operazioni in modalità contactless, come l' apertura della porta della cabina o i pagamenti, e contribuisce anche di tracciare, se necessario, i contatti di prossimità. I rigorosi e precisi standard del protocollo per la salute e la sicurezza vengono applicati in modo analogo anche per tutte le escursioni a terra, conclude la società crocieristica, dove gli ospiti permangono all' interno della cosiddetta "social bubble", proteggendo sia loro stessi che le comunità locali che li ospitano durante le visite a terra.



Notiziario Assoporti

Focus

Focus atti parlamentari

GAZZETTA UFFICIALE

ITALIA

DECRETO DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI 14 gennaio 2021 Ulteriori disposizioni attuative del decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2020, n. 35, recante «Misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19», del decreto-legge 16 maggio 2020, n. 33, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 luglio 2020, n. 74, recante «Ulteriori misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19», e del decreto-legge 14 gennaio 2021 n. 2, recante «Ulteriori disposizioni urgenti in materia di contenimento e prevenzione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e di svolgimento delle elezioni per l'anno 2021».

Pubblicato nella [GU Serie Generale n.11 del 15-01-2021 - Suppl. Ordinario n. 2](#)

EUROPA

Nulla da segnalare

GOVERNO

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE e TRASPORTI

Migranti: aggiornamento elenco unità navali per affidamento servizi assistenza e sorveglianza sanitaria

I soggetti interessati potranno presentare le istanze entro il 19 gennaio

15 gennaio Il Mit ha previsto di procedere all'aggiornamento dell'Elenco di unità navali battenti bandiera italiana e/o comunitaria (di seguito Elenco) di cui [all'Avviso prot. n. 21838 del 5 settembre 2020](#), pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea in data 9 settembre 2020. Il proposito è quello di ricorrere a tale Elenco per affidare il servizio di assistenza e sorveglianza sanitaria dei migranti soccorsi in mare o giunti sul territorio nazionale a seguito di sbarchi autonomi nell'ambito dell'emergenza relativa al rischio sanitario connesso all'insorgenza di patologie derivanti da agenti virali trasmissibili dichiarato con delibera del Consiglio dei ministri del 31 gennaio 2020 e, da ultimo, prorogato, con delibera del Consiglio dei Ministri nella seduta del 13 gennaio 2021, fino al 30 aprile 2021. Il servizio potrà essere esteso anche ai migranti che giungono sul territorio nazionale in modo autonomo attraverso le frontiere terrestri, ove non sia possibile individuare altre aree o strutture da adibire ad alloggi. Al fine di procedere con l'aggiornamento dell'Elenco di unità navali battenti bandiera italiana e/o comunitaria cui ricorrere per affidare il servizio di assistenza e sorveglianza sanitaria dei migranti soccorsi in mare o giunti sul territorio nazionale a seguito di sbarchi autonomi o attraverso le frontiere terrestri nell'ambito dell'emergenza relativa al rischio sanitario connesso all'insorgenza di patologie derivanti da agenti virali trasmissibili dichiarato con delibera del Consiglio dei ministri del 31 gennaio 2020, è necessario avviare la procedura per la presentazione delle relative istanze da parte dei soggetti interessati. Tale procedura, espletata in attuazione dei Decreti del Capo Dipartimento della protezione civile n. 1287 del 12 aprile 2020, n. 2944 del 18 agosto 2020 e n. 3012 del 29 agosto 2020, nonché degli atti connessi e successivi, è volta alla catalogazione degli assetti navali disponibili, in modo da poter fronteggiare con tempestività le ricorrenti emergenze sanitarie derivanti dall'arrivo dei migranti sul territorio nazionale. Gli operatori economici interessati



devono presentare apposita istanza, secondo il modello Allegato 3, al presente Avviso entro le ore 10.00 del giorno 19 GENNAIO 2021.

Per approfondimenti clicca [qui](#)

Pubblicato il volume 1 su 'Osservatorio sulle tendenze di mobilità durante l'emergenza sanitaria del COVID-19

Predisposto per monitorare evoluzione, tendenze e esigenze settore trasporti

13 gennaio - Con riferimento al settore dei trasporti e della logistica, la diffusione globale del COVID-19 ad inizio 2020 ha proposto un nuovo elemento di profonda criticità ed incertezza per il nostro Paese.



Notiziario Assoporti

Focus

.. l'Europa e il mondo intero e che ha modificato radicalmente i possibili scenari produttivi, economici e sociali nazionali ed internazionali sia di breve che di lungo periodo. Per meglio comprendere e quindi anticipare le conseguenze di tale crisi pandemica sul settore dei trasporti, il presente report riporta i risultati dell'Osservatorio sulle tendenze di mobilità predisposto dalla Struttura Tecnica di Missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'Alta sorveglianza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al fine di monitorare l'evoluzione, le tendenze e le esigenze del settore dei trasporti e della logistica italiana, anche per meglio pianificare, programmare e gestire gli investimenti nelle infrastrutture e nei servizi di trasporto.

[Qui è disponibile il volume integrale.](#)

MINISTERO DELL'INTERNO

Nulla da segnalare

MINISTERO DELL'AMBIENTE

Il ministro Costa in audizione: L'ambizione climatica elemento essenziale della ripresa post-Covid

2021 anno cruciale per l'ambiente, con la pre-Cop, la Cop 26 e la Cop 15

12 gennaio Un anno cruciale per il clima e l'ambiente, il 2021, come ha annunciato oggi in audizione il ministro dell'Ambiente Sergio Costa, nella seduta comune delle commissioni Ambiente del Senato e della Camera. Sono in programma, pur con l'incertezza dovuta al Covid-19, l'assemblea della Nazioni Unite per l'ambiente, la conferenza Onu sugli oceani, le tre Conferenze delle Parti delle tre convenzioni figlie della conferenza di Rio del 1992: quella sul cambiamento climatico (la Cop 26), quella sulla biodiversità (la Cop 15) e quella sulla desertificazione (la Cop 15 anche in questo caso). Inoltre, come ha ricordato il ministro, sono previsti il congresso dell'Unione internazionale per la conservazione della natura (Iucn), il summit delle Nazioni Unite sui sistemi alimentari e un summit sull'adattamento promosso dall'Olanda, ma altre iniziative di primo piano è prevedibile che vengano lanciate nel corso dei mesi. Ricordo che, sempre quest'anno, prende avvio il decennio dell'Onu per il ripristino dell'ecosistema. Costa ha osservato che il nuovo scenario pandemico porta un elemento che inevitabilmente finirà sul tavolo della Youth4Climate, della pre-Cop e della Cop26: l'ambizione climatica dovrà auspicabilmente diventare un elemento essenziale delle misure e dei piani per la ripresa post-Covid. La pre-Cop sarà ospitata a Milano dal 30 settembre al 2 ottobre. Lì, ha evidenziato il ministro, puntiamo a portare, a livello di ministri, Paesi chiave come Cina, India, Brasile, Indonesia, Russia, Sud Africa, Arabia Saudita. Averli alla pre-Cop ci consentirebbe di giocare con efficacia e profitto il ruolo di facilitatori' della Cop vera e propria. Alcuni li ho incontrati, altri li incontrerò nelle prossime settimane, andando di persona, un segnale importante in questo momento difficile. Tra l'altro, il ministro sarà in febbraio a Washington per incontrare l'omologo statunitense, una volta completata la formazione del nuovo governo Usa, che assume una conformazione più favorevole dopo la dichiarazione del presidente eletto Biden di voler rientrare nell'accordo di Parigi, cosa che salutiamo con favore. Per quanto riguarda la Youth4Climate, Costa ha notato che i temi che stanno emergendo sono i temi che fanno parte dell'agenda della Cop26: l'ambizione innanzitutto, che è peraltro la questione maggiormente sentita dalle giovani generazioni che ci spingono a fare di più e presto. Inoltre, l'intuizione di saldare Youth4Climate alla pre-Cop finirà per dare maggior risalto a quest'ultima, che normalmente è un evento di proporzioni molto più contenute rispetto alla Cop vera e propria. Costa ha poi voluto segnalare la sottoscrizione, avvenuta nel dicembre scorso, di un accordo di cooperazione con la direttrice generale dell'Unesco, Audrey Azoulay, per dare vita a una task force internazionale per la difesa e la conservazione delle riserve naturali e degli ecosistemi, l'attuazione del programma sperimentale Caschi Verdi per l'ambiente e lo sviluppo della prima rete di esperti altamente qualificati in campo ambientale. Ci proponiamo di fare di questa rete di esperti ha concluso il

ministro - un deliverable', ossia un prodotto, della ministeriale Ambiente del G20 che terremo a Napoli il prossimo 22 luglio. Ne ho già parlato con la mia omologa francese, che mi ha assicurato di considerare con spirito favorevole l'adesione della Francia all'iniziativa. Ne parlerò anche con gli altri colleghi dei Paesi G20.

MINISTERO DELLA DIFESA

Nulla da segnalare

AGENZIE E AUTORITA'

AGCM

Nulla da segnalare

ART

Comunicato stampa congiunto ADM-ART: l'Autorità di regolazione dei trasporti e l'Agenzia Dogane e Monopoli stipulano protocollo d'intesa triennale

15 gennaio - Il Presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART), Nicola Zaccheo e il Direttore dell'Agenzia Dogane e Monopoli (ADM), Marcello Minenna, hanno firmato ieri un [protocollo](#)



Notiziario Assoporti

Focus

d'intesa della durata di tre anni con cui si definisce il quadro della collaborazione tra l'Autorità e l'Agenzia, avviando così un percorso condiviso e una sinergia strategica per una più efficace azione di ART e ADM in ambiti attinenti alle rispettive sfere di attività e di interesse comune. L'Autorità e l'Agenzia perseguono, infatti, interessi spesso convergenti, riferibili rispettivamente alla regolazione economica dei trasporti, con particolare riguardo all'accesso alle infrastrutture, ed ai controlli delle merci e passeggeri che circolano sul territorio. Sulla base del protocollo, che rafforza preesistenti rapporti di collaborazione, ART e ADM coopereranno nelle materie di comune interesse attraverso interventi istituzionali, la segnalazione reciproca di ipotesi di violazione di norme alla cui applicazione le parti sono rispettivamente preposte, lo scambio di pareri e avvisi, la collaborazione nell'elaborazione di segnalazioni al Parlamento e al Governo e, nell'ambito di indagini conoscitive, iniziative congiunte in materia di enforcement, vigilanza e controllo, nonché la collaborazione scientifica. ART e ADM si scambieranno reciprocamente e periodicamente informazioni sulle linee generali di intervento, potranno costituire gruppi di lavoro e svolgere altre attività di collaborazione, anche informale. Ambedue potranno effettuare ispezioni congiunte relativamente a fattispecie di interesse comune, eventualmente avvalendosi anche del Corpo della Guardia di Finanza.

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna

Approvato il Piano Operativo Triennale 2021 2023 e gli ATF di Cagliari ed Olbia

14 gennaio - Archiviato il 2020, l'**AdSP** del Mare di Sardegna volge lo sguardo al prossimo triennio per portare a termine i progetti avviati e pianificare la graduale rivoluzione dei porti sardi in chiave infrastrutturale, funzionale, occupazionale, tecnologica e ambientale. Un'agenda corposa, quella prevista nel Piano Operativo Triennale 2021 2023, approvato, questa mattina, dal Comitato di Gestione, previa consultazione con l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, insieme agli Adeguamenti Tecnico Funzionali (ATF) ai Piani Regolatori di Cagliari ed Olbia. Un POT, quello approvato, che assume una valenza fortemente strategica, nel quale le esperienze maturate nel passato triennio hanno saputo virtuosamente fondersi in una dimensione sistemica, del tutto inedita e complessa, quale quella introdotta dal D.lgs 169/2016 che ha unito, sotto un'unica cabina di regia, le due ex Autorità Portuali. Una fase, quella tra il 2018 ed il 2020, nel corso della quale l'**AdSP** del Mare di Sardegna ha raggiunto un'identità unica ed inedita, e la cui immediata operatività ha consentito il raggiungimento di importanti riconoscimenti a livello nazionale per il più elevato indice di performance (studio presentato nella Napoli Shipping Week 2020), tempestività nei pagamenti (classifica MEF 2019) e volumi di traffici passeggeri e merci registrati (Bollettino Statistico **Assoporti**), senza dimenticare la tenuta sui traffici (- 14 % sulle merci, 40% sui passeggeri) alla crisi generata dal Covid. Vivacità che non è venuta meno neanche di fronte al lockdown nazionale, nel corso del quale, oltre all'attività ordinaria, sono state portate avanti importanti partite, quali, ad esempio, le gare d'appalto per la piena operatività dei servizi e la salvaguardia di tutti i posti di lavoro nel porto di Olbia Isola Bianca dopo la scadenza della concessione della Sinergest Spa; ma anche e soprattutto la call internazionale, ancora in via di definizione, per il rilascio in concessione del terminal contenitori del Porto Canale di Cagliari, la madre di tutte le battaglie dell'Ente. Impegno, quest'ultimo, che, nella programmazione del prossimo triennio, viene eletto come la priorità più urgente e rilevante, sul quale si intensificheranno tutte le azioni necessarie ad assicurare al comparto dei contenitori la maggiore capacità di attrazione possibile in un mercato globale molto complesso, ma ancora competitivo. Fulcro del nuovo Piano Operativo Triennale è la pianificazione delle funzioni future dei sette porti di sistema. Processo che si integrerà ed articolerà nel redigendo Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS), attraverso il quale verrà definito un criterio guida comune per implementare la capacità infrastrutturale di attrazione e generazione dei traffici; perfezionare ed incrementare i servizi ai passeggeri; adottare in tutti gli scali e nelle aree demaniali di competenza un

green deal per l'efficientamento energetico e la promozione dell'utilizzo di carburanti a basse emissioni solforose. Non ultimo, favorire l'iniziativa privata, in particolare quella legata al comparto nautico e dei servizi, con rideterminazione, riqualificazione ed infrastrutturazione delle aree dedicate alla cantieristica, alla diportistica e agli spazi commerciali. Rivoluzionarie le proposte del POT, che vengono metaforicamente espresse nel potenziale generato dalla propulsione un'E.L.I.C.A, acronimo che riassume 5 strategie politiche di intervento: Ecosostenibilità, Lavoro, Innovazione, Condivisione, Accessibilità. In particolare, per



Notiziario Assoporti

Focus

Cagliari, la pianificazione per il prossimo triennio prevede il graduale trasferimento del traffico Ro-Ro e Ro-Pax dal porto storico all'avamposto ovest del porto canale (quello est sarà dedicato alla cantieristica nautica); la riqualificazione del terminal crociere e la riorganizzazione dei varchi di security e di accesso; il potenziamento infrastrutturale del porto canale con prolungamento delle banchine rinfuse, l'allargamento della canaletta di accesso e l'infrastrutturazione degli spazi retrobanchina. Tutta l'area del porto storico cagliaritano verrà destinata a nautica da diporto, con la riqualificazione dell'ex stazione marittima che diventerà area dedicata ai servizi al turismo. Olbia riconferma la sua vocazione al traffico passeggeri e mezzi commerciali. Oltre agli interventi di dragaggio e riqualificazione delle banchine dell'Isola Bianca e del porto industriale Cocciani, si prevede una totale revisione e razionalizzazione delle aree di accesso portuale e della viabilità, un'apertura della stazione marittima e delle attività commerciali alla libera fruizione, la riqualificazione dei servizi ai passeggeri e ai crocieristi. Relativamente alla nautica, l'idea progettuale prevede il rilancio del Molo Brin verso il diportismo, la creazione di un distretto della cantieristica nell'area ex Palmera, la progettazione di una canaletta di servizio per le imbarcazioni e la razionalizzazione delle concessioni per nautica nelle due anse del porto interno. Relativamente a Porto Torres, il POT prevede la tanto attesa separazione dei traffici commerciali da quelli dedicati alle rinfuse, con il trasferimento delle Ro-Pax dall'ASI al porto civico che, nell'ambito del massiccio intervento di realizzazione dell'Antemurale, verrà sottoposto a dragaggio per favorire l'ormeggio anche di navi da crociera e ad una revisione totale dei servizi ai passeggeri con l'acquisizione del terminal passeggeri e suo collegamento con l'area sterile, la riqualificazione dell'ex mercato ittico in centro direzionale con uffici dell'AdSP, cluster portuale e pesca. Rivoluzione anche per lo scalo di Golfo Aranci che punta a liberarsi dalla servitù dei binari delle FS e del cavalcavia, che sarà sostituito con un progetto di nuova viabilità alternativa e funzionale condiviso con Comune e Provincia. Per il porto è previsto l'allungamento della banchina dedicata ai traghetti, l'approfondimento dei fondali per rendere agevole l'accosto di navi da crociera di medie dimensioni e l'ottimizzazione dei servizi della stazione marittima. Relativamente alla nautica, il POT dà ampio spazio alla concertazione con l'amministrazione comunale per lo sviluppo di nuove attività di rimessaggio e l'individuazione di aree dedicate alla nautica turistica. Il porto di Oristano Santa Giusta conferma la vocazione merci alla rinfusa, con il potenziamento dei banchinamenti esistenti e delle aree retroportuali, ma apre anche all'ipotesi di traffico ro-ro e ai collegamenti ferro mare con il ripristino della banchina esistente ed il raccordo con la dorsale ferroviaria. Particolare attenzione, visti i risultati positivi del 2019, verrà dedicata al comparto crocieristico con l'individuazione di un'apposita banchina e relativi servizi ai passeggeri. Su Portovesme il prossimo triennio sarà decisivo per la creazione di una nuova banchina dedicata ai collegamenti con Carloforte e al dragaggio dei fondali. Interventi che consentiranno la definitiva eliminazione della commistione con i traffici merci ed il pieno utilizzo, con il completamento ed i dragaggi degli specchi acquei, della banchina est. Non ultimo lo scalo di Santa Teresa per il quale si prevede il prolungamento dell'attuale banchina per consentire la sosta di due unità e la realizzazione di un nuovo piazzale per i mezzi in imbarco. Pianificazione, ma anche tecnologia e sicurezza, con il potenziamento dei servizi di vigilanza su tutti gli scali attraverso un progetto di security su dimensione regionale che prevede, tra l'altro, l'introduzione dell'automazione degli accessi in tutti i porti per passeggeri, trasportatori ed operatori. Nel corso delle riunioni odierne, confermato il pieno raggiungimento degli obiettivi conferiti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al Presidente per l'anno 2020, sono stati adottati anche gli Adeguamenti Tecnico Funzionali ai piani regolatori di Cagliari ed Olbia. Provvedimenti che, una volta ottenuto il parere favorevole del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, conferiranno una nuova destinazione di turismo nautico da diporto alla Marina di Cagliari ed al Molo Brin di Olbia. Il Piano Operativo Triennale approvato oggi spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna esprime una visione di compiuta consapevolezza e maturità. Siamo alla fase di passaggio dalla creazione di un'identità originale ad una pianificazione

che, forte dell'esperienza e dello stress test sugli scali di competenza, ci conduce a definire i ruoli di ciascuna realtà in base alle reali vocazioni. E' un piano che trasformerà l'AdSP da mero gestore di infrastrutture nelle quali si ricevono e rilasciano flussi di traffico, a promotore di una più ampia ed articolata dimensione



Notiziario Assoporti

Focus

economico-sociale, che interessa la logistica, i servizi, la trasformazione industriale, l'energia, la sostenibilità, l'innovazione tecnologica e, soprattutto, l'occupazione. Una macchina che oggi può dire di aver concluso il suo rodaggio e che, con l'impegno del personale tutto e la sempre presente collaborazione degli organi di governo, di controllo e del cluster portuale, si prepara a sviluppare le più alte prestazioni.

Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Orientale

Nulla da segnalare

Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio

Il Presidente Sergio Prete riconfermato alla guida dell'**AdSP** del Mar Ionio.

15 gennaio - Con Decreto n. 14 del 14 gennaio 2021, la Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, ha nominato il Prof. Avv. Sergio Prete Presidente dell'**AdSP** del Mar Ionio Porto di Taranto per il prossimo quadriennio. Il Decreto di nomina giunge in esito ai lavori dell'VIII Commissione del Senato della Repubblica e della IX Commissione della Camera dei Deputati che, nei giorni scorsi, hanno reso parere favorevole in merito alla proposta di nomina. Ringrazio tutti coloro afferma il Presidente Prete - che, a vario titolo, hanno partecipato alla procedura di nomina oppure hanno sostenuto la mia candidatura. Nel prossimo quadriennio, la programmazione strategica dell'Ente sarà imperniata lungo due linee di sviluppo principali e parallele: da un lato, la chiusura del ciclo di progetti già in essere, con l'ultimazione dei lavori di infrastrutturazione avviati e le attese ricadute in termini di crescita dei traffici e dell'occupazione, grazie alla sinergia con i programmi di sviluppo presentati dai nuovi importanti operatori presenti nel porto; dall'altro, l'avvio di nuove progettualità, sia di carattere infrastrutturale - come quelle legate al CIS Taranto o alla riqualificazione dell'area cerniera porto-città - che di processo, e che vedranno lo scalo di Taranto, anche grazie agli strumenti della ZES e della Zona Franca Doganale, protagonista di percorsi di innovazione e rigenerazione volti alla massima valorizzazione delle risorse marittime-portuali, industriali, logistiche e turistiche dell'ecosistema portuale jonico. L'obiettivo è tendere al modello 6.0 per trasformare lo scalo jonico in un porto aperto, polifunzionale, innovativo e sostenibile.

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

Dibattito Pubblico diga foranea. Approfondimento sullo sviluppo economico

14 gennaio - Venerdì 15 gennaio, dalle ore 17 alle 19, si svolge il secondo dei quattro incontri pubblici dedicati alla realizzazione della nuova diga foranea del porto di Genova L'incontro ha l'obiettivo di inquadrare l'opera nel contesto più ampio di sviluppo territoriale ed economico, anche in relazione ad altre infrastrutture in programma o in fase di realizzazione.

Per maggiori approfondimenti clicca [qui](#)

Dune di Pra': completata la fase 1

13 gennaio - Il Presidente Paolo Emilio Signorini e il Sindaco di Genova Marco Bucci, accompagnati dall'assessore allo sviluppo portuale del Comune di Genova Francesco Maresca, hanno effettuato un sopralluogo al cantiere delle Dune presso la Fascia di rispetto di Pra' per fare il punto con gli uffici tecnici sullo stato di avanzamento dei lavori per la realizzazione del Parco delle Dune L'intervento ha il duplice obiettivo di creare una zona filtro" tra area portuale e

area cittadina integrando le attività del porto nel contesto urbano. Il Parco delle Dune sarà un vero e proprio polmone verde che contribuirà a riqualificare ulteriormente la delegazione del ponente genovese. Dopo il completamento e la sistemazione della passeggiata con alberature e ampie porzioni verde pubblico (la cosiddetta fase Dune 1 del progetto) ora si parte con la fase Dune 2 che vedrà la realizzazione di dune alte tra i dieci e i quindici metri per unire, grazie a una cucitura verde e dal forte impatto estetico, il porto alla porzione di ponente della città. Dopo l'indizione del bando di gara, potrà essere aperto il cantiere che entro la fine della prossima primavera consegnerà alla delegazione un'area verde per il tempo libero e le attività sportive. Un ideale proseguimento della passeggiata che consente un ulteriore ampliamento del parco urbano e che avrà al proprio interno quattro piazze a disposizione della cittadinanza. Il Presidente Paolo Emilio Signorini: Il progetto Dune fa parte di un insieme di interventi che l'Autorità portuale, la Regione e il Comune stanno realizzando per valorizzare l'ambiente e la salute dei cittadini nell'interfaccia tra Porto e Città; aree verdi e di mitigazione dell'inquinamento acustico, elettrificazione delle banchine e riqualificazione di spazi dismessi migliorano la vita degli abitanti e la percezione dell'importanza da parte di Genova del suo

Notiziario Assoporti

Focus

porto. Una prima parte della riqualificazione delle Dune di Pra' è già stata fatta ha dichiarato il sindaco Marco Bucci e ci accingiamo a realizzare la seconda, che ci auguriamo verrà completata in un anno e pochi mesi. Un'area verde estremamente utile alla delegazione, ma anche a tutta la città, dove si potrà trascorrere il tempo libero e praticare diverse attività sportive. Il parco ha anche lo scopo di creare una barriera, un filtro tra la zona residenziale e industriale, mitigando l'impatto acustico e visivo. Con i nuovi lavori completeremo le opere già realizzate arrivando sino a metà del Canale di Calma come chiedono da tempo i residenti. Sin da inizio mandato - ha dichiarato l'assessore allo Sviluppo economico portuale e logistico Francesco Maresca - il progetto delle Dune ha rappresentato un obiettivo importante, per rendere sempre più sostenibile il rapporto tra città e porto. Si tratta di continuare a favorire il porto, la sua economia e il lavoro, all'interno di una città accogliente, che salvaguarda l'ambiente, la vivibilità e la salute. L'intervento è inserito nel programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto (ex art 9bis Decreto Genova Legge n. 130/2018).

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

Nulla da segnalare

Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale

Musolino: Dalla Regione massima attenzione per una crescita significativa dei Porti di Roma e del Lazio.

16 gennaio Il Presidente dell'**Adsp** del Mare Tirreno Centro Settentrionale Pino Musolino esprime grande soddisfazione per gli investimenti riguardanti il Network portuale e le sue infrastrutture di collegamento stradali e ferroviarie previsti nel Piano della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica della Regione Lazio. L'approvazione del piano dichiara Musolino - rappresenta, con i suoi stanziamenti e progetti rivolti allo sviluppo degli scali del sistema, un segno reale dell'attenzione che il governo regionale sta dedicando per consentire una crescita significativa dei porti di Roma e del Lazio. Dobbiamo lavorare in stretta integrazione e con la massima intensità affinché gli obiettivi e i progetti elencati nel piano divengano realtà nel più breve tempo possibile, affinché il pieno potenziale dei nostri scali possa dispiegarsi al servizio dell'economia non solo della regione ma di tutto il Sistema-Paese. Tra gli interventi più importanti nel medio e lungo termine (ossia rispettivamente fino al 2030 ed al 2040) per complessivi 1,1 miliardi figurano quelli per la riqualificazione delle banchine e dei binari ferroviari interni al porto di Civitavecchia. «In particolare si legge nel piano la Darsena energetica riveste un carattere strategico in quanto consente l'ampliamento della capacità del porto per traffici multipurpose, tra cui container». L'obiettivo è quello di aumentare la capacità di traffico contenitori dello scalo fino a 700.000 teu. Oggi Civitavecchia movimentata poco più di 100.000 teu l'anno. Per l'esattezza, nel 2020 sono stati movimentati 106.305 teu, rispetto ai 112.249 dell'anno precedente.

Incontro tra il Presidente dell'**AdSP**, Pino Musolino, e il Direttore Marittimo del Lazio, Francesco Tomas

14 gennaio - Si è tenuto questa mattina presso la sede della Direzione Marittima di Civitavecchia il primo incontro di lavoro tra il neo Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale, Pino Musolino, ed il Comandante del porto di Civitavecchia, Francesco Tomas. L'incontro è stata l'occasione per trattare alcuni dei temi di maggior rilievo che caratterizzano lo scalo di Civitavecchia, nel solco di quella consolidata collaborazione che contraddistingue i rapporti tra le due Autorità. Piena convergenza è stata registrata sulla consapevolezza che il porto, pesantemente colpito dalla sospensione dei servizi delle navi da crociera ed il suo rilevante indotto, debba lavorare anche per affermarsi su ulteriori e differenziate linee di sviluppo, sapendo cogliere le opportunità finanziarie dei recenti

importanti stanziamenti e valorizzare le capacità produttive e lavorative del territorio. In tal senso, il Comandante Tomas ha confermato al Presidente Musolino come l'Autorità Marittima intenda propositivamente accompagnare le scelte commerciali e strategiche dell'Autorità di sistema, con il comune obiettivo di coniugare la sicurezza produttiva garantita dalla Capitaneria di porto con l'azione di programmazione, gestione, sviluppo e promozione dell'Ente di molo Vespucci. Una governance condivisa quindi che, nel rispetto dei rispettivi compiti istituzionali, riesca a fornire quelle risposte e quegli strumenti auspicati dagli operatori portuali e dal cluster marittimo per superare il delicato periodo in corso ed imprimere un concreto slancio alle indubbie potenzialità del porto di Civitavecchia. Ho partecipato al Comandante Tomas ha dichiarato il Presidente Musolino le linee guida delle azioni che intendo intraprendere per il rilancio del porto di Civitavecchia da



Notiziario Assoporti

Focus

quasi un anno soffocato dagli effetti della pandemia. Con grande piacere ho potuto constatare una piena sintonia di intenti con il Direttore Marittimo del Lazio col quale, sono certo, avrò modo di lavorare proficuamente sia all'interno del Comitato di Gestione che per la soluzione delle diverse problematiche che interesseranno i porti del network. Al termine del cordiale e proficuo incontro, il Comandante Tomas ha fatto dono al Presidente del libro *Caesarem Vehis*, opera letteraria realizzata dal Sottocapo della Capitaneria di porto Andrea Giattini e presentato nello scorso mese di giugno. Un'opera che, nel ripercorrere, dalle sue prestigiose origini traianee, la significativa storia del monumentale porto di Civitavecchia, ben richiama l'esigenza di garantirne il rilievo e la prosperità.

Musolino al lavoro per riequilibrare i conti dell'ente

14 gennaio - Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha autorizzato l'esercizio provvisorio per l'**Adsp** del Mare Tirreno Centro Settentrionale, a seguito della mancata approvazione del bilancio di previsione 2021, che aveva preceduto la nomina del nuovo Presidente Pino Musolino. L'amministrazione, pur potendo spendere mensilmente quanto era stanziato mese per mese per il 2020, in questa fase ha voluto prudenzialmente vincolare le uscite dell'ente al rendiconto dello scorso anno, anziché alle previsioni, quindi di fatto autolimitandosi nella spesa dei primi mesi dell'anno. Abbiamo ritenuto - dichiara il presidente Pino Musolino - con la evidente volontà di dare un segno tangibile, di operare in modo estremamente prudente rispetto all'esercizio provvisorio, per impostare quel percorso di risanamento del bilancio dell'Ente necessario per poter aspirare a lavorare con serenità per il futuro. Si tratta di un chiaro segnale di come si stia operando per raggiungere prima possibile l'equilibrio economico-finanziario dell'ente, in modo da poter approvare il bilancio di previsione 2021, facendo così ripartire l'**Adsp** anche dal punto di vista della capacità di spesa e di investimento.

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

Adsp mare Adriatico centrale: ottenuti altri 5,52 mln da Ministero Infrastrutture

14 gennaio - All'Autorità di sistema portuale ulteriori fondi per 5,52 milioni di euro. Le risorse arrivano, anche quest'anno, dalla richiesta di contributo **Adsp** al ministero delle Infrastrutture e Trasporti, che ha avuto riscontro positivo con il decreto di erogazione del fondo perequativo destinato alle Autorità portuali nazionali. L'importo complessivo sarà utilizzato per interventi di manutenzione ordinaria sulle infrastrutture dei sei porti di competenza, Pesaro, Ancona-Falconara Marittimo e San Benedetto del Tronto nelle Marche, Pescara e Ortona in Abruzzo. Al contributo ministeriale di più di 5 milioni di euro si aggiungeranno le risorse già stanziate nel bilancio di preventivo 2021 dell'Autorità di sistema portuale per la manutenzione, per un totale di 21,5 milioni complessivi di cui 1,5 milioni per l'ordinaria e 20 milioni per quella straordinaria. A queste si affiancano i 30 milioni, sempre da bilancio preventivo **Adsp**, per la realizzazione di opere di grande infrastrutturazione. E' una grande soddisfazione che l'impegno dell'Autorità di sistema portuale venga riconosciuto dal ministero delle Infrastrutture con lo stanziamento di ulteriori risorse che potranno essere utilizzate per migliorare l'operatività di tutti i porti amministrati dice il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Rodolfo Giampieri -, continua l'opera di miglioramento infrastrutturale grazie alla professionalità di tutta la struttura **Adsp** tesa a favorire le attività delle imprese portuali e dei lavoratori sempre con l'obiettivo di creare nuove prospettive di investimento e nuova occupazione.

Porto di Ancona: Buon Vento, il racconto di economia, lavoro, cultura e storia

13 gennaio - È il saluto che passa di bocca in bocca tra gli uomini e le donne che tentano le imprese in mare. Buon

Vento è l'auspicio che le correnti sappiano guidare il cammino dei naviganti alla meta scelta. È il nome scelto per raccontare e valorizzare l'incontro fra l'economia e il lavoro, la cultura e la storia del porto di Ancona in una visione di futuro. Con immagini, parole, suoni, testi, interviste ai protagonisti della vita dello scalo, Buon Vento, voluto dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale e presentato oggi in una conferenza stampa, valorizza in un ambiente digitale le tante anime che compongono questa importante realtà produttiva delle Marche, riferimento economico e culturale europeo, nazionale e regionale. L'iniziativa, coordinata da Cristiana Colli, giornalista e curatrice di eventi e rassegne culturali, è parte del progetto europeo Remember, finanziato dal Programma di cooperazione transfrontaliera Italia-Croazia con l'obiettivo di unire otto porti delle due sponde dell'Adriatico: Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Fiume, Zara, Spalato e Dubrovnik, per riscoprire e trasmettere il patrimonio culturale comune costruito



Notiziario Assoporti

Focus

attraverso la condivisione dello stesso mare. Ogni settimana il sito <https://buonvento.portoanticoancona.it>, on line da oggi, sarà arricchito dei tantissimi materiali fotografici, audio, video, testi elaborati nell'ultimo anno. Un biglietto da visita del porto di Ancona, una preziosa raccolta che permetterà a chiunque di poter scoprire, da qualsiasi parte del mondo, cos'è e come funziona lo scalo, quali sono la sua storia, le sue ricchezze artistiche, architettoniche, nonché le persone che vivono il porto. Buon Vento potrà essere utilizzato anche come strumento didattico e informativo on line per questo periodo virtuale, in attesa di poter tornare a vivere esperienze dirette di conoscenza, anche per le scuole che negli anni hanno partecipato a Ti porto in porto, le visite guidate gratuite nello scalo dorico per gli alunni delle primarie delle Marche. Con Buon Vento facciamo conoscere il porto di Ancona attraverso lo sguardo e le parole di chi lo vive ogni giorno afferma il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Rodolfo Giampieri -, un porto in cui tante anime, specializzazioni e professionalità diverse lavorano in sintonia per costruire una prospettiva per il futuro, per il lavoro, per essere protagonisti economici e sociali della città e della regione in un ambito internazionale. Con Buon Vento, che è l'anteprima del museo virtuale che realizzeremo con gli altri porti dell'Adriatico con il progetto Remember, raccontiamo la trasformazione dello scalo, che raffigura l'essenza di un porto che vive in simbiosi con la città e si trasforma con lei. Una presenza che contribuisce ad aumentare l'autorevolezza di un territorio che è riferimento e cuore di una condivisione più ampia, quella della Macroregione Adriatico Ionica. Buon Vento è un grande lavoro di visione che dimostra, ancora una volta, che soltanto stando dentro una rete si riesce a crescere con forza, allargando i propri orizzonti. Buon Vento ha un doppio pregio ha detto l'assessore al Porto del Comune di Ancona, Ida Simonella -, legge il lavoro in un porto in chiave diversa, enfatizzandone l'enorme valore culturale; usa linguaggi nuovi, video, web, social, per raccontare e per rendere questa lettura patrimonio di tutti. Arriva nei giorni in cui Ancona si gioca la possibilità di diventare la Capitale della cultura 2022. Quella del porto è "cultura" per eccellenza di questa città. Il porto è un ecosistema aperto al mondo, è un'infrastruttura utile che interpreta il suo ruolo di produzione del valore con contenuti materiali e immateriali, con azioni di networking su scala continentale e adriatica nella dimensione macro regionale, cittadina e territoriale - ha detto Cristiana Colli, curatrice del progetto -, un hub del valore che accompagna la trasformazione e contribuisce a determinare la capacità competitiva dei soggetti e dei territori dentro un nuovo modello di sviluppo. Buon Vento è il racconto della trasformazione e delle qualità intrinseche delle economie, delle memorie di luogo, delle tante e diverse progettualità che, tutte insieme, costituiscono un capitale cognitivo pregiato e altamente competitivo. Alla conferenza stampa hanno partecipato anche Carlo Birrozzi, direttore Iccid-Istituto centrale catalogo e documentazione Mibact, e Antonio Pignataro, presidente Gruppo ormeggiatori porto di Ancona.

Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale

Daniele Rossi confermato alla guida dell'**AdSP** del Mare Adriatico centro settentrionale per i prossimi quattro anni

13 gennaio - In data odierna è stato notificato al Dottor Daniele Rossi il Decreto firmato dalla Ministra De Micheli, con il quale è nominato Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale per il prossimo quadriennio.

Grazie al progetto europeo SusPort e' arrivata in Autorita' Portuale la prima vettura elettrica

13 gennaio - E' stata consegnata questa mattina la prima autovettura elettrica acquistata dall'Autorità di Sistema Portuale grazie alle risorse messe a disposizione dal Progetto Europeo SUSPORT, SUSTainablePORTs. Il nuovo veicolo andrà a sostituire un'automobile a gasolio attualmente in uso, garantendo un minore impatto ambientale grazie alla considerevole diminuzione di emissioni di CO2 del nuovo mezzo. La vettura, che da oggi circolerà con i loghi dell'Autorità di Sistema Portuale e del Progetto SUSPORT riprodotti sulle proprie portiere, permette infatti di percorrere 420 km a trazione completamente elettrica e con zero emissioni di CO2. L'Autorità di Sistema Portuale

partecipa al Progetto SUSPORT, cofinanziato dal programma di cooperazione transfrontaliera Interreg VA Italia-Croazia CBC proprio con l'obiettivo di incrementare l'efficienza energetica e la sostenibilità ambientale all'interno dei porti coinvolti nel Progetto. Nei prossimi mesi, sempre grazie a questo Progetto Europeo sarà acquistata una seconda vettura elettrica utilizzata anch'essa per lo svolgimento delle attività dell'Ente, in sostituzione dei veicoli con motori alimentati a gasolio e a benzina attualmente in uso e saranno realizzate due colonnine per la ricarica (alimentate



Notiziario Assoporti

Focus

con pannelli solari) e collocate nei pressi della sede dell'Ente.

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

Rifunzionalizzazione del bacino alti fondali del porto di Manfredonia: mercoledì 13 gennaio alle ore 11.30 la presentazione del progetto

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

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

Nulla da segnalare

Commissione Trasporti

Next TRAN meeting

14-01-2021 - 09:26

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 25 January 2021 from 10.30 to 12.00, from 13.45 to 16.15 and from 16.45 to 18.45 and Tuesday 26 January 2021 from 9.30 to 10.30 (coordinators) and from 10.30 to 12.30. The meeting will be webstreamed.

[TRAN committee meetings 2021](#) (PDF - 57 KB)

[TRAN work in progress \(situation 14.01.2021\)](#) (PDF - 98 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

Nulla da segnalare

EVENTI

Nulla da segnalare

