



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 05 gennaio 2021**



Prime Pagine

| | | |
|------------|--|----|
| 05/01/2021 | Corriere della Sera Prima pagina del 05/01/2021 | 7 |
| 05/01/2021 | Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 05/01/2021 | 8 |
| 05/01/2021 | Il Foglio Prima pagina del 05/01/2021 | 9 |
| 05/01/2021 | Il Giornale Prima pagina del 05/01/2021 | 10 |
| 05/01/2021 | Il Giorno Prima pagina del 05/01/2021 | 11 |
| 05/01/2021 | Il Manifesto Prima pagina del 05/01/2021 | 12 |
| 05/01/2021 | Il Mattino Prima pagina del 05/01/2021 | 13 |
| 05/01/2021 | Il Messaggero Prima pagina del 05/01/2021 | 14 |
| 05/01/2021 | Il Resto del Carlino Prima pagina del 05/01/2021 | 15 |
| 05/01/2021 | Il Secolo XIX Prima pagina del 05/01/2021 | 16 |
| 05/01/2021 | Il Sole 24 Ore Prima pagina del 05/01/2021 | 17 |
| 05/01/2021 | Il Tempo Prima pagina del 05/01/2021 | 18 |
| 05/01/2021 | Italia Oggi Prima pagina del 05/01/2021 | 19 |
| 05/01/2021 | La Nazione Prima pagina del 05/01/2021 | 20 |
| 05/01/2021 | La Repubblica Prima pagina del 05/01/2021 | 21 |
| 05/01/2021 | La Stampa Prima pagina del 05/01/2021 | 22 |
| 05/01/2021 | MF Prima pagina del 05/01/2021 | 23 |

Trieste

| | | |
|------------|--|----|
| 05/01/2021 | Il Piccolo Pagina 1 Porto vecchio nobilitato da un viale monumentale | 24 |
| 05/01/2021 | Il Piccolo Pagina 20 Viale monumentale e parco archeologico per collegare Porto vecchio e centro città | 25 |

GIOVANNI TOMASIN

Venezia

| | | |
|------------|--|----|
| 05/01/2021 | Corriere del Veneto Pagina 7 Mose, tagliati i consulenti Primi risparmi: mezzo milione | 26 |
|------------|--|----|

| | | | |
|------------|---|-------------------------|----|
| 05/01/2021 | Il Gazzettino Pagina 35 | <i>ROBERTA BRUNETTI</i> | 27 |
| <hr/> | | | |
| 05/01/2021 | Il Gazzettino Pagina 35 | | 29 |
| <hr/> | | | |
| 05/01/2021 | La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 16 | <i>ROBERTA DE ROSSI</i> | 30 |
| <hr/> | | | |
| 05/01/2021 | La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 17 | <i>ALBERTO VITUCCI</i> | 32 |
| <hr/> | | | |
| 05/01/2021 | La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 17 | <i>ALBERTO VITUCCI</i> | 34 |
| <hr/> | | | |

Savona, Vado

| | | | |
|------------|-----------------------------|------------------|----|
| 04/01/2021 | Ildenaro.it | | 35 |
| <hr/> | | | |
| 04/01/2021 | Messaggero Marittimo | <i>Redazione</i> | 36 |
| <hr/> | | | |
| 04/01/2021 | Ship Mag | | 37 |
| <hr/> | | | |
| 04/01/2021 | Shipping Italy | | 38 |
| <hr/> | | | |

Genova, Voltri

| | | | |
|------------|---|----------------------------|----|
| 05/01/2021 | Il Secolo XIX Pagina 22 | <i>MATTEO DELL' ANTICO</i> | 39 |
| <hr/> | | | |
| 05/01/2021 | Il Resto del Carlino Pagina 8 | | 40 |
| <hr/> | | | |
| 05/01/2021 | La Stampa (ed. Savona) Pagina 40 | <i>ALESSANDRA PIERACCI</i> | 42 |
| <hr/> | | | |
| 04/01/2021 | FerPress | | 44 |
| <hr/> | | | |

Ravenna

| | | | |
|------------|--|--|----|
| 05/01/2021 | Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 10 | | 45 |
| <hr/> | | | |
| 05/01/2021 | Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 35 | | 46 |
| <hr/> | | | |
| 04/01/2021 | ravennawebtv.it | | 47 |
| <hr/> | | | |

Marina di Carrara

| | | | |
|------------|---|-------------|----|
| 05/01/2021 | Il Tirreno (ed. Massa-Carrara) Pagina 22 | <i>L.B.</i> | 48 |
| <hr/> | | | |
| 05/01/2021 | La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 34 | | 49 |
| <hr/> | | | |

Piombino, Isola d' Elba

| | | | |
|------------|---|----------------------|----|
| 05/01/2021 | Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 8 | <i>GUIDO FIORINI</i> | 50 |
| <hr/> | | | |
| 05/01/2021 | Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 8 | | 52 |
| <hr/> | | | |
| 05/01/2021 | Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 13 | | 53 |
| <hr/> | | | |

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

| | | | |
|------------|----------------------|-----------------------------|----|
| 04/01/2021 | Centro Pagina | <i>Annalisa Appignanesi</i> | 54 |
| <hr/> | | | |

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

| | | | |
|------------|--|--|----|
| 05/01/2021 | Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 31 | | 55 |
| <hr/> | | | |
| 04/01/2021 | La Provincia di Civitavecchia | | 56 |
| <hr/> | | | |
| 04/01/2021 | La Provincia di Civitavecchia | | 57 |
| <hr/> | | | |

Napoli

| | | | |
|------------|--|---------------------------|----|
| 05/01/2021 | La Repubblica (ed. Napoli) Pagina 6 | | 60 |
| <hr/> | | | |
| 05/01/2021 | Corriere del Mezzogiorno Pagina 9 | | 61 |
| <hr/> | | | |
| 05/01/2021 | Il Mattino (ed. Napoli) Pagina 24 | | 63 |
| <hr/> | | | |
| 05/01/2021 | Il Riformista (ed. Napoli) Pagina 1 | | 65 |
| <hr/> | | | |
| 05/01/2021 | La Repubblica (ed. Napoli) Pagina 7 | | 66 |
| <hr/> | | | |
| 05/01/2021 | La Repubblica (ed. Napoli) Pagina 7 | | 67 |
| <hr/> | | | |
| 04/01/2021 | Anteprima 24 | | 69 |
| <hr/> | | | |
| 04/01/2021 | ArteMagazine | <i>Redazione</i> | 70 |
| <hr/> | | | |
| 04/01/2021 | corriere.it | | 71 |
| <hr/> | | | |
| 04/01/2021 | Cronache Della Campania | <i>Chiara Carlino</i> | 72 |
| <hr/> | | | |
| 04/01/2021 | FanPage | <i>Pierluigi Frattasi</i> | 73 |
| <hr/> | | | |

| | | | |
|------------|------------------------|------------------------|----|
| 04/01/2021 | Napoli Flash 24 | <i>Siria Moschella</i> | 74 |
| <hr/> | | | |
| 04/01/2021 | Napoli Flash 24 | <i>redazione</i> | 75 |
| <hr/> | | | |
| 04/01/2021 | Napoli Village | | 76 |
| <hr/> | | | |
| 04/01/2021 | Stylo 24 | | 77 |
| <hr/> | | | |
| 04/01/2021 | Vesuvio Live | <i>Daniela Dalli</i> | 78 |
| <hr/> | | | |

Brindisi

| | | | |
|------------|--|-----------|----|
| 05/01/2021 | Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) | Pagina 10 | 80 |
| <hr/> | | | |
| 04/01/2021 | Informazioni Marittime | | 82 |
| <hr/> | | | |

Taranto

| | | | |
|------------|---|----------|----|
| 05/01/2021 | Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) | Pagina 8 | 83 |
| <hr/> | | | |
| 05/01/2021 | Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) | Pagina 8 | 85 |
| <hr/> | | | |

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

| | | | |
|------------|---|---------------------|----|
| 05/01/2021 | Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) | Pagina 27 | 86 |
| <hr/> | | | |
| 05/01/2021 | Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) | Pagina 27 | 88 |
| <hr/> | | | |
| 05/01/2021 | Il Quotidiano della Calabria | Pagina 18 | 89 |
| <hr/> | | | |
| 04/01/2021 | Ansa | | 90 |
| <hr/> | | | |
| 04/01/2021 | FerPress | | 91 |
| <hr/> | | | |
| 04/01/2021 | giornaledicalabria.it | | 92 |
| <hr/> | | | |
| 04/01/2021 | Il Lametino | | 93 |
| <hr/> | | | |
| 04/01/2021 | Informare | | 94 |
| <hr/> | | | |
| 04/01/2021 | Informazioni Marittime | | 95 |
| <hr/> | | | |
| 04/01/2021 | LaC News 24 | <i>di Redazione</i> | 96 |
| <hr/> | | | |
| 04/01/2021 | Messaggero Marittimo | <i>Redazione</i> | 97 |
| <hr/> | | | |

| | | | |
|--|-----------------------|---------------------------|-----|
| 04/01/2021 | Newz | | 98 |
| Gioia Tauro, avviata la gara pubblica per il bacino di carenaggio | | | |
| 04/01/2021 | Reggio Tv | <i>Redazione ReggioTV</i> | 99 |
| Porto di Gioia Tauro, gara pubblica per il bacino di carenaggio | | | |
| 04/01/2021 | Ship Mag | | 100 |
| Gioia Tauro, Authority: cercasi azienda per il bacino di carenaggio da acquistare | | | |
| 04/01/2021 | Shipping Italy | | 101 |
| Gateway ferroviario di Gioia Tauro: pubblicato dalla port authority invito ad altri potenziali interessati | | | |
| 04/01/2021 | Shipping Italy | | 102 |
| Bacino di carenaggio a Gioia Tauro: bandita la gara per individuarlo sul mercato | | | |
| 04/01/2021 | Stretto Web | | 103 |
| Gioia Tauro, l' Autorità portuale avvia la gara per l' acquisto del bacino di carenaggio | | | |
| 04/01/2021 | Zoom 24 | <i>redazione</i> | 104 |
| Gioia Tauro, Autorità portuale: passo importante per realizzazione polo cantieristico | | | |

Catania

| | | | |
|--|-----------------------|-----------------------------|-----|
| 05/01/2021 | La Sicilia | Pagina 15 | 105 |
| «Serve un presidente di alta professionalità» | | | |
| 04/01/2021 | New Sicilia | <i>Redazione NewSicilia</i> | 106 |
| Autorità portuale della Sicilia orientale: appello alla politica della Ugl di Catania sul cambio del vertice | | | |
| 04/01/2021 | Nuovo Sud | | 107 |
| Ugl di Catania: "Serve una persona competente al vertice dell' Autorità portuale" | | | |
| 04/01/2021 | Sicilia Report | <i>Redazione CT</i> | 108 |
| Cambio vertice all' Autorità portuale della Sicilia orientale: l' appello alla politica della Ugl | | | |

Focus

| | | | |
|--|-------------------------------|-----------|-----|
| 05/01/2021 | Il Giornale | Pagina 21 | 109 |
| «I nostri uomini e donne le leve per costruire la prossima ripartenza» | | | |
| 04/01/2021 | Informazioni Marittime | | 110 |
| Un fondo da 12 milioni per smantellare le navi nei porti | | | |
| 20/12/2020 | maritimecyprus.com | | 111 |
| Brexit: Maritime and port sector changes coming into effect on January 1, 2021 | | | |
| 04/01/2021 | Notiziario Assoporti | | 113 |
| Focus atti parlamentari | | | |

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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

Prolife
INTEGRATORI DI FERMENTI
LATTICI VIVI



Aveva 90 anni
Addio a Franco Loi
il cantore di Milano
di **Paolo Di Stefano**
alle pagine 30 e 31



Oggi in edicola
La genialità di Raffaello
nel terzo volume
della collana di Daverio
in vendita a 5,90 euro
più il prezzo del quotidiano

Prolife
D 1000
VITAMINA D a sostegno
del sistema immunitario

Consiglio dei ministri nella notte per il decreto sulle restrizioni: weekend in arancione. Londra richiude tutto

Scuola, il caos della riapertura

Scontro nel governo, deciso il rinvio all'11. E le Regioni vanno in ordine sparso

QUEI DUBBI DA CHIARIRE
di **Luigi Ripamonti**

C'è stato il tempo della speranza, poi quello dell'attesa febbrile, infine il V-day, che avrebbe dovuto essere l'inizio di una nuova era: finalmente si sarebbe vista la luce in fondo al tunnel. Luce che continua a esserci, sia ben chiaro, ma che è già offuscata. Le fanno da tenda delusioni nutrite, fra l'altro, di classifiche variamente compilate in cui l'Italia, o le regioni che la compongono, si piazzano più o meno male rispetto alla «concorrenza» nel ritmo di immunizzazione. Con relative proteste, recriminazioni, accuse, a volte giustificate, altre volte informate magari da una certa superficialità di giudizio. Si potrebbe chiosare evocando il Manzoni de «ai posteri l'ardua sentenza» su ciò che è stato fatto e sarà fatto, o, al contrario, il Churchill del «Fare del proprio meglio a volte non basta, bisogna fare il necessario». Il punto è che il necessario deve sposarsi con il possibile. Questo non per assolvere coloro che hanno la responsabilità di perseguire obiettivi quanto mai urgenti e fondamentali, ma per richiamarli piuttosto a un atto di coraggio nel chiarire qual è la reale situazione a proposito dei vaccini contro Covid-19. C'è bisogno di speranza, ma non bisogna cadere nella tentazione di alimentare un ottimismo ingenuo.

continua a pagina 22

di **Gianna Fregonara**
Monica Guerzoni
e **Florenza Sarzanini**

GLI APPROFONDIMENTI

CICILIANO (CTS)
«No al blocco totale Zona bianca, è presto»
di **Florenza Sarzanini**
a pagina 5

IL PIANO, LA FORMAZIONE
Le 150 ore digitali per chi cerca lavoro
di **Rita Querzè**
a pagina 27

IL CASO DELL'ASSESSORE LOMBARDO
Gallera, giorni contati Lega per il rimpasto
di **Giampiero Rossi**
a pagina 9

LA LETTERA
Ecco come funzionerà il piano vaccinazioni
di **Domenico Arcuri**
a pagina 7



Crisi L'intesa difficile con Renzi
«Pronto a rafforzare la mia squadra»:
le mosse di Conte

di **Marco Galluzzo** e **Monica Guerzoni**

Il premier Giuseppe Conte prova a scongiurare la crisi di governo e a ricucire lo strappo con Matteo Renzi. Si dice pronto a «rafforzare la squadra» del suo esecutivo. Ma altre operazioni «sono irrisolvibili».

alle pagine 10 e 11 **Trocino**

LETIZIA MORATTI PARLA DELLA COMUNITÀ
«San Patrignano? Salvata dai ragazzi»

di **Elisabetta Soglio**

«L a mia Sanpa — dice Letizia Moratti — salvata dai ragazzi. Un errore ridurre la Comunità alla storia di Mucciolò».

a pagina 19

MILANO, AGOSTINA BELLI E I DELITTI ANNI 70
«Mia madre uccisa come la sua amica»

di **Andrea Galli**

Milano e l'ipotesi di un serial killer anni 70, parla l'attrice Agostina Belli: «Mia mamma era amica di un'altra delle vittime. Inchieste chiuse troppo in fretta, credo oggi sia doveroso riesaminare i fascicoli».

a pagina 18

Stati Uniti **Guiderà la Camera. Domani la ratifica della vittoria di Biden**



Nancy Pelosi, 80 anni, speaker della Camera americana, per la quarta volta apre i lavori al Congresso di Washington

La forza di Nancy Pelosi
rieletta speaker a 80 anni
di **Giuseppe Sarcina**

Per la quarta volta sarà la speaker della Camera di Washington. Esordì quando presidente era George W. Bush. Ma la carriera politica di Nancy Pelosi, 80 anni, iniziò molto prima: nel 1987, la prima volta al Congresso. Adesso dice che non si ricandiderà.

a pagina 14

Alessandra e Ernst Knam
Knam & Knam
Con noi tutti possono diventare pasticceri
Prefazione di DAVIDE OLDANI

in libreria **SOLFERINO**

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

Amen (e Awoman)

Il primo cretino dell'anno, direi per distacco, si chiama Emanuel Cleaver («Clever» in inglese significa intelligente, deve essere stata quella «a» aggiunta in mezzo a fregarlo). Viene da Kansas City, come l'americano di Alberto Sordi, ed è il deputato democratico che alla riapertura del Congresso degli Stati Uniti ha concluso una preghiera pubblica con la formula «Amen and Awoman». Pensava che il «men» di Amen stesse per «uomini» e ha creduto di bilanciarne la portata sessista declinandolo anche al femminile (sia pure al singolare, chissà perché). Naturalmente non tutti sono tenuti a sapere che Amen deriva dall'ebraico «così è» e con uomini e donne non c'entra nulla, ma se c'è qualcuno che ne dovrebbe essere vagamente a conoscenza, ebbene quel qualcuno è proprio Emanuel Cleaver. Nella vita fa il pastore metodista. Non oso immaginare che cosa possa inventarsi quando sale sul pulpito: chiamerà la Madonna Mauomo e il Padreterno Genitore E?

Nel suo atteggiamento ipocritamente progressista c'è un paradosso ulteriore. La presunzione che parole appartenenti a culture antichissime derivino dall'inglese moderno rivela una visione imperialista dell'alfabeto e magari anche di tutto il resto. Per molto meno, le persone che il pastore Cleaver vorrebbe ingraziarsi con i suoi contorcimenti verbali hanno battuto giù delle statue. Per sua fortuna mi sento di escludere che a qualcuno possa venire in mente di erigerne una a lui. Amen.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

INNOVATION GIULIANI IN DERMATOLOGIA

X-yde crema difende la tua pelle

RIEQUILIBRA IL MICROBIOTA CUTANEO
REINTEGRA LA BARRIERA
PROMUOVE LE DIFESE IMMUNITARIE DELLA PELLE





Ladro ruba 30mila euro da un armadietto della Direzione di Polizia criminale. Le telecamere erano spente. Meno male che è un luogo di "massima sicurezza"



Martedì 5 gennaio 2021 - Anno 13 - n° 4

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 9,70 con il libro "Afghanistan"

MIRACOLO A MILANO
Gallera, altri flop: fa il 5% di vaccini e chiede lo Sport
SPARCIARI A PAG. 6

GENOVA, NUOVE ACCUSE
Aspi, pm contro i tecnici del Mit: omessi controlli
GRASSO A PAG. 13

VERITÀ CONTRO BUGIE
12700 navigator preparati e utili: perché cacciarli?
DOMENICO DE MASI A PAG. 8-9

TRATTATIVA SU REPORT
Supertestimone: "L'agenda rossa ce l'ha Graviano"
LO BIANCO A PAG. 16 CON UN COMMENTO DI MARCO LILLO A PAG. 11

LETTERE MUSICALI
"Egr. sig. Verdi, rivoglio indietro i soldi dell'Aida"
Guido Biondi

Aprile 1962, Keith Richards ha 18 anni. Scrive una lettera a sua zia Patty e descrive l'incontro con un ragazzo con cui formerà un sodalizio durato una vita intera, Mick Jagger. Quattro mesi dopo, i Rolling Stones si esibiscono al Marquee di Londra per la prima volta. Shaun Usher ha raccolto 30 lettere e scritti evocanti segreti e relazioni tra gli artisti e i loro interlocutori.
PAG. 19



STALLO La trattativa continua: via dal Recovery la cybersecurity
Conte va a vedere, Renzi spara alto e i suoi temono per il posto
Palazzo Chigi apre a una serie di richieste del presunto alleato. Ma nessuno si illude che sarà semplice sminare il terreno. E pure il Colle considera rischiose eventuali dimissioni del premier
DE CAROLIS, MARRA E SALVINI A PAG. 2-3
IL PREMIER FACCIA DI TUTTO PER EVITARE LE ELEZIONI ADESSO
BARBARA SPINELLI A PAG. 3

Nessuno tocchi Gallera
Marco Travaglio
Si come corre voce che la Lega voglia privarci di Giulio Gallera, lo diciamo chiaro e forte: non ci provate. In tempi così cupi, manca solo che ci venga a mancare la nostra prima fonte di buonumore. E perché, poi? Perché - dicono i leghisti - "le sue dichiarazioni non sono state condizionate e non rappresentano il pensiero del governo della Lombardia". Ma scherziamo? Avete mai visto un comico che concorda battute, gag e sketch con un partito? Non contenti di avergli chiuso i teatri, ora vorrebbero pure imbrigliare la sua creatività artistica. E poi come sarebbe che le sue dichiarazioni non rappresentino il pensiero della giunta? E chi lo decide, il pensiero: Fontana dalle Bahamas o da un caveau svizzero? Gallera è il miglior rappresentante del pensiero (si fa per dire) del governo (si fa sempre per dire) lombardo. E non si vede cos'abbia detto di strano rispetto ai suoi standard. Ha solo raccontato alla Stampa che "abbiamo medici e infermieri con 50 giorni di ferie arretrate. Non li faccio rientrare per un vaccino nei giorni di festa" e ovviamente non è vero. Ma perché: le cazzate che han detto lui e Fontana nell'ultimo anno erano forse vere e concordate con la Lega? Poi ha rivelato che "abbiamo preparato un'agenda" e li ha scoperto che "il 31 era l'ultimo giorno dell'anno". Fatto vero, fra l'altro, anche se l'ha notato solo lui: infatti altre Regioni hanno seguito a vaccinare pure il 31, decuplicando le dosi iniettate dal famoso modello Lombardia. E lui giustamente se l'è presa con quelle che han fatto meglio (tutte, salvo Molise, Calabria e Sardegna): "Agghiacicante. Han fatto la corsa per dimostrare di essere più bravi di chi si chi". Cioè di lui. Anche qui ha ragione da vendere: ma come, invece di stare tutti fermi in attesa che la Lombardia tornasse dalle ferie, si mettono a vaccinare medici, infermieri e anziani pure il 31 per farla sfuggire? Ma si fa così? Non è sportivo. Si chiama recidiva: certe Regioni hanno persino comprato i vaccini antinfluenzali solo per spartanare la Lombardia che invece, furba lei, aveva evitato. Basta, c'è un limite a tutto. Noi siamo con lui. E lanciamo una petizione a nome di tutto il mondo dell'avanspettacolo: "Giù le mani da Gallera". A meno che non si trovi un altro assessore alla Sanità che non conosce la legge 833/1978 "Istituzione del Servizio Sanitario nazionale". O chiama "ospedale" il baraccone di Bertolaso in Fiera. O impone le maschere all'aperto, ma precisa che vanno bene pure "sciappe e foulard". O, sull'indice RO a 0,5, spiega che "ora bisogna trovare due persone infette allo stesso momento per infettare me". O vanta, tra le referenze, quella di "Cavaliere del Bollo Misto". Un altro cabarettista così deve ancora nascere. Guai a chi lo tocca.

LE SOLITE REGIONI VENETO, FRIULI, LIGURIA E ALTRE CINQUE
Nord: scuole chiuse e piste da sci aperte



LE NUOVE MISURE
DAL 7 AL 15 VIETATI GLI SPOSTAMENTI TRA REGIONI. CHIUSURE NEL WEEKEND. ISS E UNIVERSITÀ MILANO: IN CLASSE SOLO L'1-2% DI TUTTI I FOCOLAI
DELLA SALA, GIARELLI, MANTOVANI E RONCHETTI A PAG. 4-5
LE NOSTRE FIRME
Padellaro Contano i soldi a pag. 2 • Ranieri L'education di Renzi a pag. 11
Scanzi Il leader del nulla a pag. 11 • Corrias Quel trono di Muccioli a pag. 17

LONDRA VS. WASHINGTON
Assange non verrà estradato negli Usa: "Rischia di morire"
MAURIZI A PAG. 15



UNA FUSIONE "IMPARI"
Peugeot si pappa Fca: Stellantis parlerà francese
BOFFANO E BORZI A PAG. 7

La cattiveria
Nuove misure dal 7 gennaio. Italia Viva sarà zona marrone
WWW.FORUM.SPINOZA.IT





il Giornale



MARTEDÌ 5 GENNAIO 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 3 - 1,50 euro*

www.ilgiornale.it

ESN 1324971 | Sede: tel. 055/260401

GOVERNO PARALIZZATO

GUERRA DI POLTRONE CONTE PRONTO A CEDERE TUTTO

Scontro sul rimpasto: Di Maio è sulle barricate Chiusure, nuova stretta a spostamenti e weekend

di Augusto Minzolini

Anche alla vigilia dell'Epifania il sottosegretario per i rapporti con il Parlamento, Gianluca Castaldi, tenta di decifrare l'orientamento dei pochi presenti (...)

segue a pagina 3
servizi da pagina 2 a pagina 10

DUE LEADER DIMEZZATI

SFIDA TOTALE

A SPESE NOSTRE

di Alessandro Sallusti

Conte prova a resistere ma la sua strada si fa sempre più stretta. Per non fare le valigie e lasciare Palazzo Chigi pare sia disposto ad accettare quasi tutto ciò che gli sta chiedendo Matteo Renzi, con il quale ha ingaggiato un duello che non si può chiudere con un accordo bonario e tombale, al massimo con una tregua per evitare danni immediati e irreversibili. La lacerazione tra Conte e Renzi è infatti così profonda e personale che può essere sì suturata, non rimarginata e guarita. Questo per dire che anche nell'ipotesi che nelle prossime ore la faccenda si chiuda in qualche modo non aspettiamoci un rilancio dell'azione di governo degna di questo nome.

Facciamo l'ipotesi che Conte ceda alla gran parte delle richieste di Renzi, dal Mes al piano per ottenere gli aiuti europei del Recovery, dal cedere la delega sui servizi segreti a qualche poltrona in più ai renziani. Ci troveremo nella duplice e non simpatica condizione di avere da una parte un premier dimezzato e non più credibile e dall'altra la linea del governo nelle mani di un partitino del due per cento, Italia Viva, nato in laboratorio dalla scissione di un partito uscito sconfitto alle ultime elezioni (il Pd a guida renziana).

In qualsiasi democrazia occidentale è un fatto che non potrebbe mai accadere. Ma siamo in Italia e pare normale che un premier mai eletto, senza partito e spuntato dal nulla, Conte, e un politico del due per cento, Renzi, si accordino - nonostante la disistima reciproca - per governare la settima potenza del mondo.

Se questa fosse la soluzione della crisi, auguri agli italiani, anche perché la guerra tra Conte e Renzi andrà avanti fino a che ne rimarrà uno solo dei due. Ma detto ciò, bravi loro che riescono a tenere sotto scacco la politica italiana. Fanno più paura i timori dei Cinque Stelle e del Pd a prendere una iniziativa politica degna di questo nome. I due principali partiti della maggioranza danno l'impressione di essere paralizzati, storditi e in balla degli eventi. Al confronto di Zingaretti e Di Maio, Renzi e Conte sembrano due giganti della politica intesa come gestione del potere.

E almeno uno dei due, Renzi, sicuramente lo è. Peccato per lui che non abbia più armate parlamentari né consenso popolare. Peccato insomma che pensi solo a sopravvivere quando potrebbe mettere a disposizione la sua baratura per ben altre missioni.

NAPOLI, SOLIDARIETÀ DOPO LO CHOC

Nessuno tocchi gli angeli delle consegne

di Francesco Maria Del Vigo



VERGOGNA Il video della brutale aggressione

Dietro quegli scatoloni gialli - o verdi o rossi - che girano vorticosamente per le strade delle nostre metropoli ci sono delle spalle. Spesso affaticate. E quelle spalle appartengono a degli uomini. Con le loro storie. Gianni ha 52 anni, due figlie e non ha un lavoro. Fino a quattro anni fa faceva il macellaio in un supermercato. Poi è diventato un esuberante. Anzi a dire il vero un lavoratore, più o meno, lo ha: ogni giorno fa il rider, per mettere insieme il pranzo con la cena, quella cena calda che molti (...)

segue con Uva a pagina 16

RIAPERTURE E RETROMARCE

La farsa della scuola e i ragazzi presi in giro

di Claudio Brachino

Il testo più importante della scuola italiana? La favola di Collodi, nel senso che le bugie sono ormai così tante che la punta del naso di Pinocchio ha toccato il cielo, anche se il cielo è di carta, come nell'illusione di Pirandello. Due autori grandissimi, da amare nella vita adulta, ma che ho conosciuto fra i banchi. Chissà se mio figlio potrà avere queste, e altre, reminiscenze di uno dei periodi più belli della vita e più importanti per la formazione intellettuale, etica, civica dell'individuo. Al momento (...)

segue a pagina 6

la lettera

Il blocco sfratti è una trappola per il ceto medio

di Matteo Salvini

Caro direttore, il governo è paralizzato e la maggioranza litiga per le poltrone mentre milioni di italiani sono angosciati. Non parlo solo dei cittadini che rischiano di ricevere cartelle esattoriali (l'altro giorno Stefano Pedica del Pd, che ringrazio per l'onestà intellettuale, ha detto: «Devo dare ragione a Salvini che da tempo solleva questo problema»). Potrei parlare dei ristori in ritardo, delle incertezze sanitarie, dei timori sulle nuove chiusure, del caos nella scuola o di tanti altri temi: ma in questa occasione vorrei sottolineare con forza il dramma che si consuma sulla casa. Il governo ha deciso di prolungare fino al 30 giugno il blocco degli sfratti interessati da sentenze definitive. La norma sembrerebbe un aiuto alle categorie più deboli colpite dalla crisi causata dal Covid-19, e invece è una punizione per i proprietari che nella stragrande maggioranza sono pensionati o famiglie del ceto medio. Persone (...)



segue a pagina 5

LE MOSSE DEL CENTRODESTRA

«Forza Italia è in crescita» Recovery, piano di Berlusconi

Sabrina Cottone

Ammonticchiate le duecentocinquanta pagine del Recovery Plan ombra, le proposte di Forza Italia per contribuire dall'opposizione a costruire il piano per i 209 miliardi di fondi europei che, se ben utilizzati, possono aiutare a far ripartire il Paese. A fianco, i progetti di riforma fiscale, burocratica, giudiziaria e sanitaria. «Noi siamo pronti, abbiamo le idee chiare, i nostri dipartimenti hanno lavorato molto seriamente e nei prossimi giorni metteremo le

nostre proposte a disposizione del Paese» dice il Cavaliere. E in collegamento con il coordinamento azzurro delle Marche Silvio Berlusconi ripropone la collaborazione al governo sul Recovery Fund: «Cresce anche in Europa la preoccupazione per l'utilizzo che ne verrà fatto, varato anche su nostra insistenza, non può finire disperso in mille rivoli di spesa assistenziale o clientelare». Intanto Forza Italia risale nei sondaggi e torna sopra quota 10 per cento.

a pagina 12

SI DEI SOCI A FCA-PSA

Sorge Stellantis Il 16 gennaio fusione al via

di Pierluigi Bonora

È arrivato il sì dei soci alle nozze Fca-Psa. Nasce Stellantis, fusione al via il 16 gennaio: «Puntiamo a 5 miliardi di sinergie». Debutto a Piazza Affari il 18.

a pagina 18

*IN ITALIA FATE SAIUVE ECCEZIONI TERRITORIALI VEDI GERENZA SERVIZIO INVIARE IN UN BUON... (CITAZIONE IN SPERANZA DI UN C...)

IL MUSICAL SULLA BBC ACUSATO DI MISOGINIA

«Grease» nel mirino #MeToo «Va bandito dalla televisione»

di Alessandro Gnocchi

Un'opera irresponsabile, ignobile, forse criminale. Un'opera misogina, simbolo dell'oppressione patriarcale. Un'opera che alterna omofobia a incitamenti allo stupro. Voi pensavate che Grease fosse un'innocua commedia musicale, nostalgica e un po' ridicola, con quelle brillantine di John Travolta fuori tempo massimo nel 1978 (...)

segue a pagina 17

AL CONGRESSO USA STRAVOLTA LA PREGHIERA

Se amen diventa «awoman» Ultimo delirio di genere

di Giuseppe Marino

Non c'è ombra di ironia nella voce di Emanuel Cleaver, deputato democratico del Missouri, quando pronuncia il finale a sorpresa della preghiera di inaugurazione del 117esimo Congresso degli Stati Uniti: «Amen and awoman». Difficile credere che il deputato e pastore metodista a Kansas City, non sappia che amen non è la crisi (...)

segue a pagina 23

CELLULARI A SINGHOZZO

Pirati di dati e reti in tilt: il lunedì nero della telefonia

di Marcello Zacché

a pagina 16

In edicola tutti i segreti a quattro zampe



IL GIORNO

MARTEDÌ 5 gennaio 2021
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Milano, salgono a sei le denunce

**Altre due ragazze:
«Stordite e violentate
da mister Startup»**

Giorgi a pagina 13



Milano, il caso Imane Fadil

**Nuova perizia
sulla morte
della modella**

Servizio a pagina 13



Spostamenti vietati e scuole nel caos

Il governo prolunga le restrizioni natalizie: zone gialle rafforzate nei giorni feriali, zona arancione il fine settimana
Superiori a macchia di leopardo: alcune regioni aprono subito, altre (Marche, Veneto e Friuli) a febbraio. Renzi accelera sulla crisi

Servizi
da p. 3 a p. 7

Il dibattito innescato da Netflix

**San Patrignano
L'altra faccia
della serie tv**

Beppe Boni

Vincenzo Muccioli non fu un santo, forse nemmeno un eroe, ma sicuramente non fu un assassino, né un sequestratore di persone con un cupo mantello sulle spalle e oscuri interessi nascosti chissà dove a San Patrignano, la comunità che in quarant'anni su un percorso accidentato e difficile ha salvato la vita a oltre ventimila ragazzi caduti nelle foibe della droga. Nella storia della prima Sanpa, nata sul colle diventato città della speranza, Vincenzo Muccioli divise l'Italia per la singolarità di quella strana famiglia che salvava i tossici con un mix di metodi spicci e, come amava dire lui, di «iniezioni di amore», mentre lo Stato se la cavava col metadone o poco più, senza una visione strategica.

Continua a pagina 2

**NAPOLI, CINQUANTENNE PICCHIATO E DERUBATO DELLO SCOOTER
«IO SFAMO I MIEI FIGLI. I RAGAZZI DELLA BABY GANG? MI FANNO PENA»**

VITA DA RIDER



Gianni Lanciano, 50 anni, e le fasi della rapina

Femiani
a pagina 11



DALLE CITTÀ

Milano

**Rimpasto Regione
Sanità a un tecnico
E Gallera tratta
un altro assessorato**

Anastasio nelle Cronache

Milano

**Gioco folle
Accoltellato
dal suocero**

Palma nelle Cronache

Milano

**Razzia di gioielli
per mezzo milione
Due condanne**

Giorgi nelle Cronache



L'accusa: pubblicità al parrucchiere. Lei nega

**Messa in piega galeotta
Ministra nella bufera**

Ponchia a pagina 18



Nuova serie tv col personaggio nato nel 1960

**Bozzetto e il signor Rossi
«Un pasticciere digitale»**

Papini a pagina 25

**DIFENDITI CON
SUSTENIUM IMMUNO**

ADULTI JUNIOR

**PER SOSTENERE LE DIFESE IMMUNITARIE
DI TUTTA LA FAMIGLIA.**

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI!
COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SAURO.





Speciali

DOMANI Benedetto Vecchi, un anno dopo. Piattaforme digitali, tecnoutopie, passione noir. Testi inediti per tornare su temi scottanti



Visioni

SANPA Ascesa, trionfo e crollo di Vincenzo Muccioli e dell'Italia anni '80 nella docuserie su Netflix Andrea Colombo pagina 12



L'Ultima

PAPUA Sacerdoti uccisi dall'esercito. Altro che religione, i soldati eliminano chi difende le terre degli indigeni Emanuele Giordana pagina 16

il manifesto

quotidiano comunista

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

MARTEDÌ 5 GENNAIO 2021 - ANNO LI - N° 3

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

7 E 8 GENNAIO ITALIA IN GIALLO «RAFFORZATO», 9 E 10 TUTTI IN ARANCIONE

Cambia l'Rt, parametri più severi

Consiglio dei ministri in notturna, ieri, per definire il decreto legge con le nuove misure anti Covid, che partiranno giovedì prossimo. Da quanto si apprende (la riunione in serata era ancora in corso) nessuna «zona bianca» verrà inserita: la riapertura di bar, ristoranti, palestre, cinema, teatri e musei (più la libera circolazione delle persone) per le aree virtuose non è nell'immediato orizzonte. La bozza di il prevede l'abbassamento della soglia dell'Rt per entrare nelle zone arancione e rossa. Venerdì ci sarà la cabina di regia con

nuovi dati sul contagio: i colori delle regioni saranno stabiliti con i nuovi parametri, più restrittivi, dell'Rt. Zona gialla «rafforzata» il 7 e l'8 gennaio in tutta Italia: riapriranno bar e ristoranti fino alle 18. Il 9 e 10 gennaio in arancione.

RIAPERTURA DELLE SCUOLE GIOVEDÌ 7 Nove regioni in ordine sparso Lezioni in presenza in Campania forse dal 25 e aperture graduali dall'11, Veneto, Friuli, Marche il 31. Ciciliano (Cis): «Il problema non è riaprire le

scuole ma cercare di tenerle aperte». Sul sito de il manifesto la protesta dei docenti romani. «Priorità alla scuola» torna in piazza. CICCARELLI PAGINA 2



Georgia alle urne E Trump telefonò al governatore: «Trovami i voti»

ROBERTO ZANINI PAGINA 9

Julian Assange foto di Kirsty Wigglesworth/AP



La variante inglese

In un carcere di sicurezza americana «Assange può suicidarsi»: così Londra nega l'estradizione negli Usa, dove il fondatore di WikiLeaks rischia 175 anni di condanna per «spionaggio», in realtà per avere rivelato gli orrori delle guerre in Iraq e Afghanistan pagine 8, 9, 14

Casa bianca

L'ultimo golpe che fa esplodere i Repubblicani

FABRIZIO TONELLO

Crrollano i templi, scompaiono gli imperi, sprofondano nel mare le antiche civiltà e anche per creature assai fragili come i partiti politici viene il momento del giudizio finale.

— segue a pagina 9 —

Sinistra

Come colmare il deficit di rappresentanza

GIANNI CUPERLO

L'orizzonte è scomparso, denunciano sul manifesto del 17 dicembre Ardeni e Bonaga. Come se non avessimo più domani, somigliamo a nave nella nebbia ferma in rada senza prospettiva, e si suppone senza rotta.

— segue a pagina 15 —

Corvi



GOVERNO

Il premier apre a Iv e punta sul rimpastino



Modifiche al Recovery plan, aperture sulla delega ai servizi segreti, qualche innesto nel governo. Il premier spera che Renzi si accontenti perché vuole evitare quello che chiede Iv: che si arrivi a un Conte ter con l'apertura formale della crisi. Ma l'avvocato non si fida. E il Pd è con lui. CARUGATI, COLOMBO A PAGINA 5

Governo

Perché la crisi va portata in Parlamento

GAETANO AZZARITI

Il presidente del consiglio ha «minacciato» di parlamentarizzare la crisi: dovrebbe farlo. Un modo per interrompere la spirale che ci sta portando fuori controllo, frutto di una gestione non trasparente della crisi annunciat.

— segue a pagina 14 —

all'interno

Gb Contagi record, Johnson richiude tutto. Studenti a casa

LEONARDO CLAUSI

PAGINA 4

Ue Pochi vaccini, Bruxelles si difende. Macron sott'attacco

ANNA MARIA MERLO

PAGINA 4

Fca Al via la fusione con Psa, ma Stellantis parla francese

MASSIMO FRANCHI

PAGINA 6

Recovery plan

Le strutture, che già abbiamo, per vigilare

È in corso una talvolta caotica discussione su come si debbano impegnare i fondi europei destinati alla green economy, e come sappiamo una quantità di progetti diversi è stata presentata.

— segue a pagina 15 —

10,05
9 770025 215000
vece Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Dm/CRM/23/2103





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CODICE NF 4

Fondato nel 1892



Martedì 5 Gennaio 2021

Commenta le notizie su ilmattino.it

A RECLA E PRODA, "IL MATTINO" - "IL CORAIO", EURO 1,20

Giallo in Cina

Il mistero di Jack Ma scomparso il miliardario che dà fastidio al potere
Flavio Pompetti a pag. 13



Il futuro azzurro

Gattuso, intesa con Dela ma vuole garanzie sul progetto-Napoli
Pino Taormina a pag. 16



Un mese di weekend arancioni

►Estesi i divieti: la stretta durerà tutto gennaio, vietati gli spostamenti tra le regioni. Confermato il coprifuoco fino alle 22. Sì a visite a parenti e amici ma sempre in due

Povera scuola

IL GOVERNO INDECISO DISORIENTA I GIOVANI

Carlo Nordio

«Questo governo va avanti in uno strano paradosso: deciso solo a essere indeciso, risoluto ad essere irrisolto, solido per fluidità, capace solo nell'impotenza». Non sono i rimproveri di Renzi a Conte, ma quelli indirizzati da Churchill all'inetto Stanley Baldwin il 12 Novembre 1936. Ma si adattano bene all'assente strategia del nostro governo contro il Covid. Purtroppo, dopo aver compromesso, con gli oscillanti apri e chiudi una serie di attività produttive, ora questa indecisione vulnera uno dei cardini dello Stato, cioè la Scuola. Nessuno, fino alla decisione di ieri sera, era in grado di capire cosa sarebbe accaduto dopo queste singolari vacanze di Natale. La ministra Azzolina voleva riaprire a tutti i costi. Gli esperti dicevano che sarebbe stato un suicidio. Il Veneto, il Friuli, le Marche, la Sardegna e il Lazio avevano già deciso di fare di testa loro. È solo a quel punto il governo si è ridestato. Va detto che questo andamento esitante e confuso era ampiamente prevedibile, e si era già manifestato in quella tela di Penelope costruita dal disfare quello che era stato fatto poco prima, da parte delle stesse persone.

Continua a pag. 35

La brutale aggressione di Napoli: presi i baby-rapinatori



Il rider Gianni Lanciolo (nel tondo) esce dalla Questura con il suo scooter

Gianni e gli altri: le nostre vite da rider tra botte, caporalato e paghe da fame

Leandro Del Gaudio

Le immagini choc della rapina: in sei contro un rider, a Napoli, per rapirgli lo scooter. Fermati gli autori, solidarietà alla vittima, scooter recuperato. È la scoperta di una categoria a rischio.

A pag. 12

Il raid e il web

FILMARE VA BENE DENUNCIARE È MEGLIO

Leandro Del Gaudio a pag. 34

Gentili, Guasco, Mangani, Massi e Petrucci da pag. 2 a 5

Licei, ipotesi rientro dal 25

Ritorno in classe nel caos Campania, via a scaglioni

Elena Romanazzi

Ritorno a scuola, è caos: scontro notturno nel governo. Possibile rinvio all'11 o al 18. In Campania piano per ripartenza a scaglioni dopo il 7 gennaio: rientro dall'11 fino al 25 con le Superiori.

A pag. 6

Il governo

Rimpastone la trincea del premier

►Renzi spinge, il Pd tratta ma Conte non si fida di Iv

«Conte sarà costretto a cedere e cederà». Alla fine di una giornata di trattative serrate Renzi è convinto che il premier scenderà a più miti consigli. La richiesta del leader di Iv è netta: «Il premier deve dimettersi, poi ci sarà un nuovo esecutivo». Non basta un rimpastone con pochi ritocchi della squadra. Per il senatore di Rignano il presidente del Consiglio non ha altra scelta, altrimenti il 7 gennaio le ministre di Italia Viva faranno un passo indietro. Il Pd tratta, ma il premier non si fida del partito di Renzi.

Pappalardo e Pucci alle pagg. 8 e 9

La fusione Fca-Peugeot

Nasce il colosso Stellantis

Pomigliano-Melfi le nuove sfide



Il dado è tratto. Le assemblee degli azionisti di Fca e Psa tenutasi in contemporanea hanno dato il via libera quasi all'unanimità alla fusione del secolo. Mai due gruppi tanto grandi si erano messi insieme. Unendo le proprie forze e unificando le attività hanno fatto nascere Stellantis, quarto costruttore automotive del pianeta. Nuove sfide anche per gli stabilimenti di Pomigliano d'Arco e Melfi.

Santonastaso e Ursicino alle pagg. 10 e 11

L'analisi

IL MATRIMONIO OBBLIGATO CON IPOTECA

Oswaldo De Paolini

La gestazione è stata lunga e un po' sofferta, ma alla fine il via libera dei soci alle nozze Fca-Psa è giunto: da ieri il settore auto europeo vanta un nuovo colosso, Stellantis, il quarto in ordine d'importanza nella classifica mondiale. D'ora in poi marchi come Fiat, Alfa Romeo, Maserati, Jeep, Ram, Peugeot, Citroen, Opel e DS si presenteranno al mercato sotto una sola bandiera.

È presto per dire se i colori dominanti saranno quelli del tricolore italiano o francese.

Continua a pag. 35

Napoli, l'incubo della lupara bianca

Va a trattare il debito con il clan «Sparito nel nulla da un mese»

Giuseppe Crimaldi

La sua ultima apparizione risale al 2 dicembre: «Sto uscendo, ci vediamo stasera», le parole dette alla moglie. Da allora di R.T., 32enne napoletano residente al Vasto, si sono perse le tracce. È dietro questo mistero spunta un'ombra nera: quest'uomo incensurato - che dopo aver perso il lavoro non riusciva più a sostenere se stesso e la sua famiglia - era finito nelle mani degli usurai. Aveva contratto debiti

che in pochi mesi sarebbero lievitati a dismisura, esponendolo ad interessi impossibili da onorare. Di lui non si hanno più notizie; e tra le piste investigative si comincia a prendere in considerazione l'ipotesi di un omicidio. Una lupara bianca in seguito all'ipotesi della richiesta di trattare sul debito. Dopo la denuncia della moglie le prime indagini, suffragate da una dichiarazione del fratello dello scomparso: «Era indebitato fino al collo».

In Cronaca

DIFENDITI CON SUSTENIUM IMMUNO

ADULTI JUNIOR

PER SOSTENERE LE DIFESE IMMUNITARIE DI TUTTA LA FAMIGLIA.

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.





Il Messaggero

PROSECCO DOC

€ 1,40 ANNO 143-N° 4

NAZIONALE



Martedì 5 Gennaio 2021 • S. Amelia

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

L'attore romano Parla Christian De Sica «Che spettacolo i 70 anni Ma a questa età prendo ancora la paghetta» Satta a pag. 23



Calciomercato nel vivo Roma, sbarcato Pinto e Dzeko chiede rinforzi Lotito va a Formello scossa a Inzaghi & C. Nello Sport



Il Messaggero Casa BENvenuto messaggerocasa.it

Il caos istrusione Le incertezze del governo e i giovani disorientati

Carlo Nordio

Questo governo va avanti in uno strano paradosso: deciso solo a essere indeciso, risoluto ad esser irrisoluto, solido per fluidità, capace solo nell'impotenza... Va detto che questo andamento esitante e confuso era ampiamente prevedibile...

Scuola, l'ipotesi del rinvio Stretta sugli spostamenti

►Verso la riapertura dal 18 gennaio dopo la fuga in avanti dei governatori Per tutto il mese vietati i trasferimenti tra regioni e weekend "arancioni"

ROMA Scuola, slitta la riapertura. Lazio, Marche, Friuli, Veneto e Sardegna pronte a eludere il 7 gennaio. Il governo tenta una mediazione: «A scuola il 18». Cdm nella notte, un di per estendere le chiusure. La stretta durerà tutto gennaio; spostamenti vietati tra regioni, i weekend tutti "arancioni". Dal fine settimana torna l'Italia a 3 colori ma con nuovi parametri. Gentili, Malfetano, Pirone e Scarpa alle pag. 2, 3 e 4

Le prime dosi ancora da somministrare

Andreoni: «Vaccini, non c'è il piano B e il 70% di copertura è un miraggio»

ROMA «Vaccini, il 70% di copertura è un miraggio. È mancato un piano B». Così il direttore di Malattie Infettive di Tor Vergata Massimo Andreoni a Il Messaggero: «Si doveva valutare la possibilità di intoppi per la produzione e per le autorizzazioni». Massi e Melina alle pag. 6 e 7

Stop in Germania

Lockdown Europa E Londra ordina: Dad fino a febbraio

ROMA Da Berlino a Londra, mezza Europa si blocca. Mangani a pag. 5

La fusione Fca-Psa Nasce Stellantis nozze obbligate con una ipoteca

Oswaldo De Paolini

La gestazione è stata lunga e un po' sofferta, ma alla fine il via libera dei soci alle nozze Fca-Psa è giunto: da ieri il settore auto europeo vanta un nuovo colosso, Stellantis, il quarto in ordine d'importanza nella classifica mondiale. D'ora in poi marchi come Fiat, Alfa Romeo, Maserati, Jeep, Ram, Peugeot, Citroen, Opel e DS e altri minori si presenteranno al mercato sotto una sola bandiera. Continúa a pag. 14 Ursicino a pag. 15

Il film cult in onda sulla Bbc e il web insorge: «Omofobi e razzisti»



La strana sorte di Grease ora è accusato di sessismo

Olivia Newton John e John Travolta in Grease Pierantozzi a pag. 11

Mancano i decreti: gennaio senza bonus per auto e cellulari

►Scadenze a rischio per i provvedimenti che prevedono il sì di diversi ministeri

ROMA Cellulari, auto e rubinetti, a gennaio saltano i bonus tanto attesi e previsti in manovra. Per attivare gli incentivi mancano infatti i decreti attuativi di diversi ministeri. Alcuni hanno un termine di 30 giorni, altri di 60. Ma le scadenze sono a rischio: alcuni provvedimenti esecutivi richiedono anche il "concerto" di più ministri, il che allunga ulteriormente i tempi. Bisozzi a pag. 9

Fino a 9 miliardi Recovery, in arrivo più soldi per sanità istrusione e Comuni

ROMA Recovery, fino a 9 miliardi di extra per Sanità, istrusione e Comuni. Confermati gli investimenti per la Capitale. Bassi e Dimto a pag. 9

Dopo i dissidi con Pechino nessuna notizia del n. 1 di Alibaba Mistero cinese: sparito il tycoon Jack Ma

Flavio Pompetti

Dove è finito Jack Ma, e in che condizioni si trova? Il creatore del gigante cinese della distribuzione digitale Alibaba è sparito dalla circolazione negli ultimi due mesi, dopo aver pronunciato un discorso pubblico a Shanghai che aveva attirato le ire della direzione del partito comunista. Jack Ma non è un semplice imprenditore di successo, un pensionato 56enne con 48 miliardi di dollari in tasca. Nell'ultimo decennio l'ex insegnante di inglese è stato una delle figure chiave nell'espansione del soft power cinese nel mondo. A pag. 10



Jack Ma, 56 anni, fondatore del colosso digitale Alibaba

Omaggio a Dante Meno inglesismi in Parlamento si parli l'italiano

Federico Guglia

«Pensare all'Italia è pensare a Dante», diceva Jorge Luis Borges, tra i pochi argentini senza ascendenze italiane. Eppure, quel grande scrittore (...) Continúa a pag. 14

SUCCESSO PER I GEMELLI

Buongiorno, Gemelli! Quest'anno la Befana ha un debito per i tre segni d'aria che, per inciso, dovete sapere che si pongono anche come protagonisti del 2021. Tutto ruota intorno alla Luna ultimo quarto in Bilancia, che si unisce anche a Giove e Saturno in Acquario. Significa che, vicino o lontano, nasce per voi un'opportunità di successo straordinario, oppure un amore come non avete mai vissuto. Auguri. © RIPRODUZIONE RISERVATA L'oroscopo all'interno

Napoli, donati 11 mila euro. «Voglio un lavoro» Il rider pestato perdona i bulli «Quei sei sono solo ragazzini»

Valentina Errante

L'hanno circondato in sei e gli hanno sfilato lo scooter con il quale stava effettuando una consegna. Grazie a un anonimo che ha filmato l'aggressione su Gianni Lanciano, rider di 52 anni, è piovuta un'ondata di solidarietà senza precedenti. Donati 11 mila euro. Già in questura a Napoli i sei autori della rapina, quattro sono minorenni. Recuperato lo scooter. Lui? «Mi spiace, in fondo sono ragazzi. Piuttosto: cerco un lavoro». A pag. 12

Che cosa è importante per me



«Proviamo a vivere pensando positivo»

ROMA Concorso de Il Messaggero, ecco altri tre testi. A pag. 13

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tardano 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 5 gennaio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Gli impianti di risalita in Emilia e nelle Marche

L'urlo dalla montagna
«Sci, siamo pronti
fateci riaprire il 18»

Servizi a pagina 13



Spostamenti vietati e scuole nel caos

Il governo prolunga le restrizioni natalizie: zone gialle rafforzate nei giorni feriali, zona arancione il fine settimana
Superiori a macchia di leopardo: alcune regioni aprono subito, altre (Marche, Veneto e Friuli) a febbraio. Renzi accelera sulla crisi

Servizi
da p. 3 a p. 7

Il dibattito innescato da Netflix

San Patrignano
L'altra faccia
della serie tv

Beppe Boni

Vincenzo Muccioli non fu un santo, forse nemmeno un eroe, ma sicuramente non fu un assassino, né un sequestratore di persone con un cupo mantello sulle spalle e oscuri interessi nascosti chissà dove a San Patrignano, la comunità che in quarant'anni su un percorso accidentato e difficile ha salvato la vita a oltre ventimila ragazzi caduti nelle foibe della droga. Nella storia della prima Sanpa, nata sul colle diventato città della speranza, Vincenzo Muccioli divise l'Italia per la singolarità di quella strana famiglia che salvava i tossici con un mix di metodi spicci e, come amava dire lui, di «iniezioni di amore», mentre lo Stato se la cavava col metadone o poco più, senza una visione strategica.

Continua a pagina 2

NAPOLI, CINQUANTENNE PICCHIATO E DERUBATO DELLO SCOOTER
«IO SFAMO I MIEI FIGLI. I RAGAZZI DELLA BABY GANG? MI FANNO PENA»

VITA DA RIDER



Gianni Lanciano, 50 anni, e le fasi della rapina

Femiani
a pagina 11



DALLE CITTÀ

Uno Bianca, i carabinieri uccisi

Riaffiora il giallo
di una telefonata
dopo la strage
del Pilastro

Bianchi a pagina 10

Bologna, la Lucarelli contrattacca

«Festa di Capodanno, Rutali minacciato non per colpa mia»

Tempera in Cronaca

Bologna, i dati delle Acli

Redditi 2020,
giovani e donne
in difficoltà

Gonzato in Cronaca



L'accusa: pubblicità al parrucchiere. Lei nega

Messa in piega galeotta
Ministra nella bufera

Ponchia a pagina 18



Nuova serie tv col personaggio nato nel 1960

Bozzetto e il signor Rossi
«Un pasticciere digitale»

Papini a pagina 25

DIFENDITI CON
SUSTENIUM IMMUNO

ADULTI **JUNIOR**

PER SOSTENERE LE DIFESE IMMUNITARIE
DI TUTTA LA FAMIGLIA.

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI
COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SAURO.





MARTEDÌ 5 GENNAIO 2021

IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1.50€ - Anno CXXXV - NUMERO 3, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità sul IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010 5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

Fca-Psa, sì alle nozze. Elkan: protagonisti del futuro



La catena di montaggio di Pomigliano, dedicata alla produzione della Panda

CHIARELLI E MARTINELLI / PAGINE 10 E 11

L'ANALISI

PAOLO GRISERI

NEL RISIKO DELL'AUTO ORA L'EUROPA RITORNA AL CENTRO

Un'opportunità per l'Europa. La nascita del gruppo Stellantis riporta nel vecchio continente il pendolo del gruppo che fino a ieri abbiamo chiamato Fca e che realizzava gran parte della sua ricchezza negli Stati Uniti. O almeno riequilibra il peso degli utili, che poi sono la vera bussola di ogni attività industriale. Considerando i bilanci 2019 (poi il Covid ha cambiato ogni riferimento), dei quasi 12 miliardi di profitti realizzati insieme dalle due società, 6,6 sono stati conseguiti da Fca in Nord America e 4,6 da Peugeot in Europa.

SEQUE / PAGINA 11

POSSIBILI RESTRIZIONI AGLI SPOSTAMENTI FRA REGIONI FINO A METÀ MESE. LA GRAN BRETAGNA TORNA IN LOCKDOWN

Italia arancione nel weekend Scuola, vince la confusione

Niente lezioni fino al 31 in tre regioni. Toti: noi giovedì riapriamo se c'è l'ok anche per la settimana successiva

La confusione più totale avvolge la riapertura delle scuole, il 7 gennaio. Il governo vuole che si riparta, ma Veneto, Friuli e Marche hanno deciso per lo stop alle lezioni in aula sino al 31 gennaio. La Liguria è per tornare in classe giovedì se dal governo avrà l'ok per continuare la didattica anche la settimana prossima. L'unica certezza, per ora, sembra essere il weekend blindato dal colore arancione: ovvero, bar e ristoranti chiusi. Da definire il tema degli spostamenti tra le regioni fino al 15 gennaio. Linea dura in Gran Bretagna, da oggi in lockdown. **SERVIZI / PAGINE 2-7**

ROLLI

NUOVE RESTRIZIONI



SANTITÀ, L'AGENZIA LIGURE

Emanuele Rossi

Alisa ridimensionata, stop a contratti e appalti avrà un ruolo tecnico

L'ARTICOLO / PAGINA 5

TEMPI, DOSI, ASSUNZIONI: ECCO COME FUNZIONA IL PIANO VACCINI IN LIGURIA

DE FAZIO / PAGINA 7



BALDISTRIO

LE IDEE

Minacce sul voto Perché Trump rischia l'inchiesta

GIANNI RIOTTA

Sono 48 storiche ore quelle che gli Stati Uniti si accingono a vivere. Oggi, lo stato della Georgia elegge i senatori che potrebbero dare la maggioranza al Senato a Biden. Domani, il Congresso ratificherà il voto popolare e dei grandi elettori negli stati, barricata estrema di Trump contro il risultato che lo ha visto sconfitto.

L'ARTICOLO / PAGINA 13

Quei reportage dall'orrore di Marie Colvin

DOMENICO QUIRICO

Il 22 febbraio 2012 a Homs, in Siria, i bombardamenti del regime di Bashar Assad colpirono volontariamente l'albergo che ospitava i giornalisti. Marie Colvin, 56 anni, leggendaria inviata di guerra, rimase uccisa. Ora i suoi reportage da Sri Lanka, Timor Est, Kosovo, Libia, Iraq, Etiopia, Sierra Leone, Afghanistan, Siria Cecezia sono raccolti in un volume.

L'ARTICOLO / PAGINA 32

IL COMMENTO

ROBERTO ONOFRIO

PRIGIONIERI DI UNA STRATEGIA A SINGHIOZZO

L'ARTICOLO / PAGINA 13

MENTRE GLI SPETTACOLI ONLINE FANNO IL PIENO

Bolle, spray e tesserini per far ripartire i concerti

RENATO TORTAROLO



L'anno scorso l'industria degli spettacoli dal vivo ha perso 30 miliardi di dollari, 24 miliardi di euro, eppure la ripartenza annunciata con l'arrivo del vaccino anti Covid nelle ultime settimane ha riportato in alto le azioni di Live Nation, il colosso dei concerti. **L'ARTICOLO / PAGINA 30**

COLPO DI SCENA PER IL MERCATO BLUCERCHIATO

La Juve vuole Quagliarella La Samp cerca un sostituto

DAMIANO BASSO



La Juventus ha chiesto Fabio Quagliarella. Il primo contatto è avvenuto qualche giorno fa e la trattativa sta andando avanti. Potrebbe concludersi bene: la Samp non è intenzionata a creare impedimenti e ora punta Cutrone, Lammer, Torregrossa e Caicedo. **L'ARTICOLO / PAGINA 36**

AURUM
OPERATORE PROFESSIONALITÀ E AFFIDABILITÀ
COMPRO
ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI*
*fino al massimale di legge
Genova Corso Buenos Aires 81 R
(a fianco Cinema Orion)
Lunedì 15/18 martedì/venedì 10/12 - 15/18

Benucci
Gruppo Immobiliare
Compravendite
Esecuzioni Perizie
Via Pisacane, 98r
16129 Genova
Tel. 010/581962
Benucci
Gruppo Agenzie
dal 1969
Pratiche Automobilistiche
Rautiche - Amministrative
Assicurazioni tutti i anni
FILIALE: GE-Centro
FILIALE: GE-Sampierdarena
FILIALE: GE-Campi



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo



Novità della manovra
Superbonus e tetti,
si all'isolamento anche
per i vani non riscaldati
(purché non siano
delle intercapedini)

La Legge di Bilancio ha introdotto alcune
sostanziali novità: il bonus del 110% è
applicabile anche alla coibentazione dei tetti
che delimitano sottotetti non riscaldati.

Giorgio Gavelli e Luca Rollino - a pag. 24



Buona Spesa
Italia!

FTSE MIB 22315,87 +0,37% | SPREAD BUND 10Y 113,60 +4,30 | €/S 1,2296 +0,20% | ORO FIXING 1943,20 +2,76% | Indici & Numeri -> PAGINE 26-29

Fca-Psa, via al quarto gruppo mondiale

IL RISIKO DELL'AUTO

Ok delle due assemblee: Stellantis conta 14 marchi e 180 miliardi di fatturato

Il debutto in Borsa avverrà il 18 gennaio a Milano e Parigi, il 19 a New York

Riduzione chiusa in redazione alle 22,45

Via libera delle assemblee degli azionisti a Stellantis, il gruppo che nasce dalla fusione paritetica tra Fca e Psa: sarà il quarto costruttore automobilistico al mondo con 8,1 milioni di auto vendute, alle spalle di Gm, Volkswagen e Renault-Nissan-Mitsubishi. Il nuovo gruppo manterrà tutti i 14 marchi attuali delle due società. Avrà 400 mila dipendenti e oltre 180 miliardi di euro di fatturato. Quotazione dal 18 gennaio a Milano e Parigi, dal 19 a New York.

- Alle pagine 3, 3 e 4

FOCUS

L'ANALISI
Trazione francese, all'Italia rimane l'ultima chance per stare in partita

di Marco Ferrando - a pag. 2

LA STORIA
Finisce una caccia lunga 30 anni, iniziata da Ghidella con la Ford

di Paolo Iricco - a pag. 2

NUOVI EQUILIBRI
Enxor, aria di svolta
La famiglia Agnelli salirà nella holding fino all'80%

Marilgia Mangano - a pag. 3

SINERGIE PRODUTTIVE
Per 14 marchi è arrivata l'ora della rivoluzione verso l'elettrico

Mario Cianfrone - a pag. 4

Imprese: più tempo per pagare i debiti, allungare le scadenze

ALLARME CONFINDUSTRIA

Per il sistema delle imprese con il Covid raddoppiato il debito sui cash flow

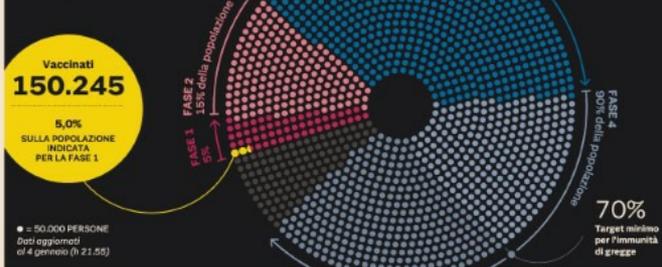
In piena emergenza Covid, le imprese hanno bisogno di più tempo per ripagare i debiti. E chiedono, quindi, interventi da parte del governo e delle autorità europee per rafforzare la situazione finanziaria, a partire dall'allungamento dei

termini per ripagare il debito. Uno scenario preoccupante, che il Centro studi di Confindustria mette in evidenza con numeri, calcolando il peso del debito e il cash flow generato dal sistema imprenditoriale (ricavi meno i costi operativi correnti). Nel 2020, dice il Csc, il credito bancario alle imprese è aumentato del 7,4% a ottobre rispetto al 2019 sulla spinta dei prestiti emergenziali assistiti da garanzie pubbliche, arrivati oggi a circa 150 milioni di euro.

Neolella Picchio - a pag. 5

CORONAVIRUS: IL CONTATORE DEI VACCINI

Al via da oggi il monitoraggio del Sole 24 Ore sullo stato di avanzamento della campagna vaccinale in Italia



Nuovo Dl, stretta al 15 gennaio
Subito la prima tranche di ristoranti

Bartoloni e Mobili - a pag. 8

Germania chiusa tutto il mese
Regno Unito, massima allerta

Isabella Bufacchi - a pag. 8

18 Sono le settimane di nuova Cassa Covid concesse a turismo e commercio
Lavoro La nuova Cassa Covid costerà 5 miliardi
4,9 È la crescita % stimata a fine anno per i consumi grazie a sanità, casa e hi-tech
Coop Da sanità e casa leggera spinta ai consumi
Claudio Tucci - a pag. 5
Enrico Netti - a pag. 13

Ipotesi Conte-ter e Mes da 12 miliardi

TENSIONI NEL GOVERNO

Tra le aperture del premier a Iv l'utilizzo parziale della dote del fondo Ue

La settimana dell'ipofonia è decisiva per la soluzione della crisi di governo strisciante, che vede in atto il braccio di ferro tra il premier Giuseppe Conte e l'ex premier Matteo Renzi. Da Palazzo Chigi sem-

brano giungere aperture su molti punti, a partire dal Recovery Plan, ma anche sull'utilizzo del Mes per l'emergenza sanitaria, come chiedono Pd e Italia Viva. L'ipotesi di compromesso allo studio del ministro dell'Economia Roberto Gualtieri è di un utilizzo parziale del Mes, anche per non alzare ulteriormente l'asticella del debito: 12 dei 36 miliardi di prestiti agevolati disponibili per il nostro Paese.

Emilia Patta - a pag. 6

POLITICA 2.0

Il timore del Quirinale che si apra una crisi al buio

Palmerini - a pag. 6

CONTI PUBBLICI

Manovra sotto il faro di Bruxelles: servono 15 via libera Ue

Mobili e Rogari - a pag. 5

EMERGENZA COVID

Sulla riapertura delle scuole le regioni in ordine sparso

Nonostante l'esplicita volontà del governo di riaprire tutte le scuole il 7 gennaio in presenza, le Regioni sono divise sul rientro, ed alcune hanno già annunciato che fino a fine gennaio le scuole superiori rimarranno con la didattica a distanza: è il caso di Veneto, Marche e Friuli-Venezia Giulia.

- a pagina 9

DIFESA

Fincantieri stringe sui sommergibili per la Marina

Celestina Dominelli - a pag. 15

RISPARMIO E MERCATI

Reddito fisso scomparso, come investire senza Bot

Oltre 18 mila miliardi di bond presentano tassi d'interesse negativi e i conti correnti stazionano oltre 1,7 miliardi di euro, intrappolati a tasso zero. Ecco quattro modi per investire senza Bot. Inizia oggi un'inchiesta a puntate sulle nuove frontiere del risparmio.

- a pagina 14

TRASPORTI

Brennero, costa 225 milioni lo stop notturno ai Tir italiani

Il provvedimento austriaco entrato in vigore 7 gennaio, che chiude il traffico ai Tir italiani da Brennero al Tirolo nelle ore notturne (dalle 22 alle 5), può causare all'autotrasporto tricollone perdite per almeno 225 milioni di euro l'anno (settime Trasporti).

- a pagina 11

STATI UNITI

Georgia e Pentagono, Trump frena la transizione

Una telefonata-shock di Donald Trump, nella quale minaccia la autorità della Georgia affinché rimbaltino in extremis a suo favore le elezioni presidenziali, ha scosso con effetti imprevedibili il ballottaggio che oggi, proprio in Georgia, deciderà il futuro del Senato.

- a pagina 20

ENERGIA

Consumi, segni di recupero per il settore manifatturiero

Nel novembre scorso l'industria ha ripreso a marciare. L'indice Imcoi, con cui Termi monitora i consumi dei clienti industriali, in novembre ha mostrato un rialzo del 2,25 sul mese precedente. Bene i comparti meccanica, e materiali da costruzione, in frenata raffinerie e cartiere.

- a pagina 10

Angelini, 1 miliardo per la svizzera Arvelle

FARMACEUTICA

Maxiacquisizione italiana nel farmaceutico: Angelini Pharma compra Arvelle Therapeutics, biofarmaceutica con sede in Svizzera focalizzata sullo sviluppo dei trattamenti per i disturbi del sistema nervoso centrale (Snc) e per la salute mentale, e in particolare per la

cura dell'epilessia. L'operazione vale 960 milioni di dollari. Angelini, nota anche medicinali Moment, Tachipirina, Tamtam, e il distributore Amuchina - diventerà la licenziataria esclusiva della commercializzazione di cenobamato nell'Ue in altri Paesi europei quali Svizzera e Regno Unito.

Carlo Marroni - a pag. 15

SCORIE NUCLEARI

Più vicina la scelta del deposito

Jacopo Gilberti - a pag. 10

DIFENDITI CON SUSTENIUM IMMUNO
SUSTENIUM IMMUNO ADULTI
SUSTENIUM IMMUNO JUNIOR
PER SOSTENERE LE DIFESE IMMUNITARIE DI TUTTA LA FAMIGLIA.
GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SAHO.





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Martedì 5 gennaio 2021
Anno LXXVI - Numero 4 - € 1,20
San Giovanni Nepomuceno Neumann

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

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

STUDENTI E PROFESSORI NEL CAOS

Operazione scuola già fallita

A 48 ore dall'apertura prevista nessun istituto sa cosa accadrà e ogni Regione farà di testa sua | C'è chi lascia chiuso a gennaio e chi rinvia la scelta di 7 giorni | Dal governo solo vuoti slogan | Non si sono messi in sicurezza né i ragazzi né i loro docenti come indicavano i veri contagi

Il Tempo di Osho

Renzi partorisce un topolino: il Conte ter



DI FRANCO BECHIS
Oggi 5 gennaio, vigilia dell'Epifania, nessuno studente in Italia sa ancora cosa dovrà fare dopodomani, 7 gennaio. Il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, sostiene che riapriranno tutte le scuole con gli studenti in presenza. (...)

Segue a pagina 3

Sulle lezioni in classe la sfida delle Regioni
La Azzolina bocciata dai consulenti del premier

De Leo e Di Maio alle pagine 2 e 3

Le nuove misure dal 7 gennaio
Ritornano le zone colorate Pagano bar e ristoranti

a pagina 5

La proposta: tre settimane di lockdown
Il piano vaccini va a rilento I virologi: «Meglio chiudere»

Frasca a pagina 6

L'Ue fa finta di niente
Riecco gli sbarchi Più di 260 migranti arrivano in Sicilia



Mazzoni e Mineo a pagina 10

All'Umberto I di Roma serviranno quattro anni per i lavori. Mentre i contagi Covid aumentano I nuovi posti di terapia intensiva? Nel 2025

Maltempo
Allarme per il Tevere E la città finisce in buca

Conti a pagina 18

... Gli attesi 26 posti letto aggiuntivi di terapia intensiva (più 48 di semi-intensiva), sollecitati per l'emergenza Covid dal ministero della Salute a maggio, decretati a luglio dalla Regione Lazio e con i relativi bandi di gara pubblicati ad ottobre dal commissario straordinario Domenico Arcuri, non saranno disponibili prima del 2025.

Sbraga a pagina 16

In un supermercato romano
Clients in ostaggio del rapinatore armato

Ossino a pagina 20

la **S** TORACIATA
Settimana bianca? No, zona bianca. Estate? No, restate. Governo come la settimana enigmistica

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
Ha sicuramente successo Alberto Matano con «La vita in diretta». Ha successo anche perché, nella seconda parte del programma, intorno ad un tavolo defritto «pop» sa mettere ospiti divertenti, come Poletti, Emma D'Aquino, Francesca Fagnani o la bravissima Giovanna Botteri. Quest'ultima era corrispondente dalla Cina, ma non può rientrarvi causa Covid ed è decisamente brava e puntuale negli interventi che fa in ogni trasmissione dove viene invitata. Abbiamo visto il 31 dicembre, al di là dei consueti appuntamenti, una puntata speciale di «Propaganda Libera» su La7 (...)

Segue a pagina 26

PELLICCE ALVIANO
Il sottile piacere... della differenza!
Pellicce Alviano
augura un Felice Anno Nuovo
Roma Piazza S. Giovanni Bosco, 6
www.pelliccealviano.it
SHOP online www.alvianofurs.com

Martedì 5 Gennaio 2021
Nuova serie - Anno 30 - Numero 2 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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

€2,00



IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

La legge di Bilancio 2021 prolunga il superbonus fino al 2022

Loconte a pag. 31

ATTI FISCALI

Inviati sospesi in attesa delle decisioni della politica

Bartelli a pag. 29

SU WWW.ITALIAOGLI.IT

Contenzioso - L'ordinanza della Cassazione sulle spese di giudizio dell'Agenzia delle entrate

Scadenze - Il testo del decreto legge Milleproroghe

Fisco - La risoluzione sulle detrazioni Iva

IO ONLINE

Tesi nuove in Germania: il debito da Covid sarà sostituito da nuovo debito, non peserà sui giovani

Tino Oldani a pagina 5

www.italiaoggi.it

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA CON

Italia Oggi

Il decreto Ristori

Disponibile anche sul sito www.jassubonemati.com

Brexit con autocertificazione

Per tutto il 2021 sarà sufficiente all'esportatore italiano per beneficiare dell'azzeramento dei dazi, anche se non iscritto nel sistema unionale Rex

Autocertificazione dell'esportatore italiano per fruire dell'azzeramento dei dazi, anche in assenza di una preventiva dichiarazione del fornitore: per tutto il 2021 è sufficiente per beneficiare dell'Accordo tra Unione europea e Regno Unito. Non è necessario, inoltre, che l'esportatore sia già iscritto nel sistema unionale degli esportatori registrati Rex, potendo operare anche soltanto con il proprio codice EORI.

Armella a pag. 27

Piemonte, l'alleanza col Pd spacca il M5s. Due consiglieri lasciano il movimento



In Piemonte altri due consiglieri regionali pentastellati hanno sbattuto la porta contro l'ala dei governativi del movimento che vuole un accordo organico con il Pd. Uno è Giorgio Bertola, grande supporter elettorale del sindaco di Torino, Chiara Appendino, la quale ha già annunciato di non volersi ricandidare. L'altra è Francesca Frediani, al secondo mandato. Il gruppo regionale M5s oggi è composto da soli tre consiglieri regionali. La protesta arriva a Torino dopo il no alla corsa elettorale assieme al Pd già espresso dagli iscritti pugliesi, nonostante poi quattro su cinque eletti in consiglio regionale della Puglia si sono accordati col Pd.

Falentinì a pag. 7

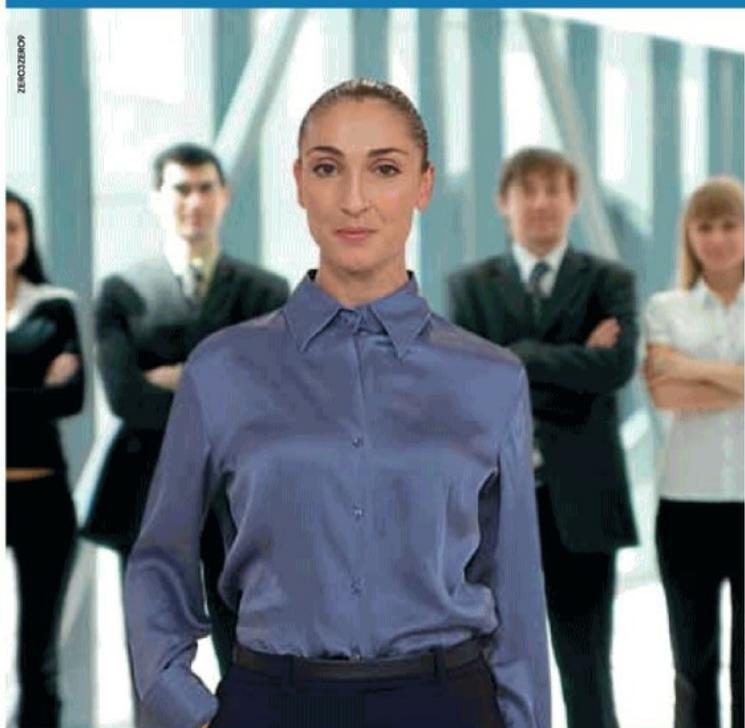
DIRITTO & ROVESCIO

Giuseppe Conte è un furbacchione delle parole. Da questo punto di vista è imbattibile. Non ha precedenti. Certo, qualche volta inceppa nei congiuntivi (che per un uomo della sua cultura non è il massimo, ma nessuno è perfetto). Richiesta da Renzi di modificare la sua compagna governativa per renderla un po' più presentabile. Conte ha dichiarato: «Tutti i miei ministri rappresentano il massimo della competenza». Siccome una sensazione di questo tipo deve essere sembrata spericolata anche allo stesso premier, Conte, nella sua successiva conferenza stampa, da «avvocato degli italiani» come si era dichiarato, si è degnato a «Capitano» (come è il da lui tanto detestato Salemi) e ha detto: «Un capitano deve difendere sempre la sua squadra». Nessuno ha fatto una piaga perché tutti digeriscono tutto. Infatti un capitano deve difendere la sua squadra se questa vince. Ma se perde, si pone il problema di cambiarla. E in fretta.

CAOS SULLE COMPETENZE

Il piano vaccinale italiano non esiste anche se di fatto è già partito

Maffi a pag. 5



LA FORZA DEL TEAM, LA GARANZIA NOVERIM.

Oggi i consulenti di un'azienda vincente devono lavorare tutti insieme per un obiettivo comune, come un vero e proprio team!

Con lo **Smart Management System**, Noverim integra nella tua azienda i suoi migliori professionisti specializzati in ambito fiscale, legale, finanziario e transaction. Lavoreranno in squadra, tenendo sempre conto delle esigenze della tua impresa nel suo insieme. Niente più compartimenti stagni!

Con Noverim, hai tutta la squadra, ma paghi solo un professionista: lo **Smart Manager**, che sarà sempre al tuo fianco come figura chiave e coordinatore di tutto il team di lavoro!

Lo Smart Manager di Noverim: uno per tutti!



JOIN US ON NOVERIM.IT

in **Numero Verde 800 08 55 71** info@noverim.it tel +39 0249758571

Con «Il mensile anti-Covid» a € 9,00 in più; Con «L'Assente dalle Banche Leader 2020» a € 2,00 in più; Con «Il decreto ristori» a € 6,00 in più



LA NAZIONE

MARTEDÌ 5 gennaio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Grossetana anti Covid scelta dai nostri lettori

Infermiera simbolo è la persona del 2020 «Ora vaccinatevi»

D'Errico a pagina 13



Fiorentina

Rebus bomber Piace Inglese, sondaggio Zaza

Giorgetti nel Qs



Spostamenti vietati e scuole nel caos

Il governo prolunga le restrizioni natalizie: zone gialle rafforzate nei giorni feriali, zona arancione il fine settimana Superiori a macchia di leopardo: alcune regioni aprono subito, altre (Marche, Veneto e Friuli) a febbraio. Renzi accelera sulla crisi

Servizi da p. 3 a p. 7

Il dibattito innescato da Netflix

San Patrignano L'altra faccia della serie tv

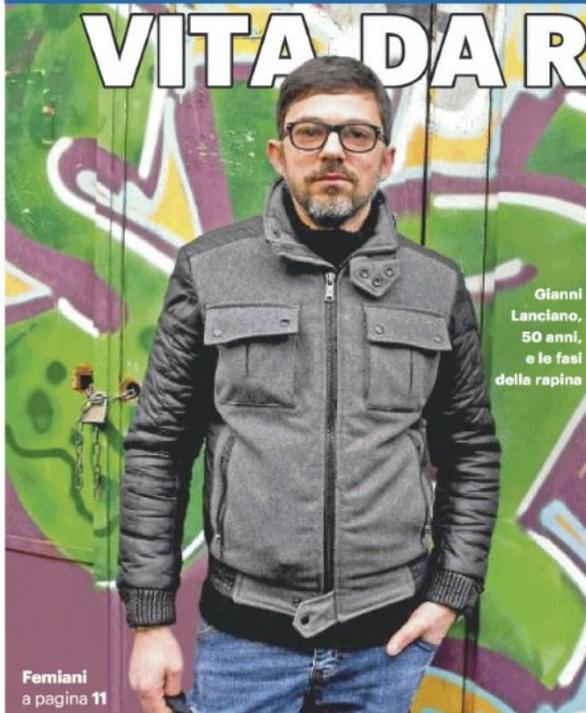
Beppe Boni

Vincenzo Muccioli non fu un santo, forse nemmeno un eroe, ma sicuramente non fu un assassino, né un sequestratore di persone con un cupo mantello sulle spalle e oscuri interessi nascosti chissà dove a San Patrignano, la comunità che in quarant'anni su un percorso accidentato e difficile ha salvato la vita a oltre ventimila ragazzi caduti nelle foibe della droga. Nella storia della prima Sanpa, nata sul colle diventato città della speranza, Vincenzo Muccioli divise l'Italia per la singolarità di quella strana famiglia che salvava i tossici con un mix di metodi spicci e , come amava dire lui, di «iniezioni di amore», mentre lo Stato se la cavava col metadone o poco più, senza una visione strategica.

Continua a pagina 2

NAPOLI, CINQUANTENNE PICCHIATO E DERUBATO DELLO SCOOTER «IO SFAMO I MIEI FIGLI. I RAGAZZI DELLA BABY GANG? MI FANNO PENA»

VITA DA RIDER



Gianni Lanciano, 50 anni, e le fasi della rapina

Femiani a pagina 11

DALLE CITTÀ'

Firenze

Tracollo turismo Addio al 90% dei visitatori

Baldi in Cronaca

Firenze

Un tunnel nascosto tra il Forte e Pitti «Riscopriamolo»

Mugnaini in Cronaca

Firenze

L'appello in tv «Sogno di fare il pasticciere» Assunto da un bar

Conte in Cronaca



L'accusa: pubblicità al parrucchiere. Lei nega

Messa in piega galeotta Ministra nella bufera

Ponchia a pagina 18



Nuova serie tv col personaggio nato nel 1960

Bozzetto e il signor Rossi «Un pasticciere digitale»

Papini a pagina 25

DIFENDITI CON SUSTENIUM IMMUNO

ADULTI JUNIOR

PER SOSTENERE LE DIFESE IMMUNITARIE DI TUTTA LA FAMIGLIA.

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI! COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SAHO.





la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari



Anno 46 - N° 3

Martedì 5 gennaio 2021

In Italia € 1,50

LA PANDEMIA

Scuola, strappo delle Regioni

Il governo conferma la riapertura di giovedì. Ma Veneto, Friuli, Marche e Sardegna: troppi rischi, studenti a casa. Vaccinazione a rilento, usato solo il 30% delle dosi. Paura in Gran Bretagna, Johnson ordina nuovo lockdown. Italia arancione nei weekend, abbassato l'Rt della zona rossa

Giovedì gli studenti non torneranno in classe in tutta Italia: nonostante la conferma del governo, diverse Regioni li terranno a casa fino a fine mese. Intanto la somministrazione dei vaccini prosegue a rilento.
di Brera, De Giorgio, Ferro Foschini, Gentile, Guerrera Lopapa e Zunino • da pagina 2 a 7 con un commento di **Giugliano** • a pagina 28

Il commento

La catena degli errori

di Tito Boeri e Roberto Perotti

La scienza non ha mai impiegato meno di dodici anni per trovare un vaccino contro patogeni virali. Per alcuni virus, come l'Hiv, non c'è ancora un vaccino a più di trent'anni dalla loro apparizione. Con il vaccino del Covid la scienza ha stupito tutti, ma c'è una percezione diffusa che vi siano errori e ritardi.
• a pagina 29

Il caso Lombardia

Fontana ha deciso: salta l'assessore Gallera Gori: "Il colpevole lasci"

di Gallione, Montanari e Pucciarelli • a pagina 8

Economia

Fca-Peugeot via libera a Stellantis Elkann "Scelta storica"



▲ **Le cariche** John Elkann sarà presidente, Carlos Tavares ad

di Diego Longhin e Luca Piana • alle pagine 14 e 15

Un modello per giocare tre partite

di Francesco Guerrera

Essere piccoli e carini non serve a nulla». Tra le sue tante qualità, Sergio Marchionne aveva quella della schiettezza. Le sue parole, proferite nel 2017 quando era alla ricerca di un partner industriale, potrebbero essere il motto ufficioso della mega-fusione che ha aperto il 2021. Né Fca né Psa avevano alcun interesse ad essere «piccole e carine».
• a pagina 28

Renzi: dal premier nessuna risposta

Braccio di ferro sulle dimissioni di Conte

L'analisi

Il vincitore senza vittoria

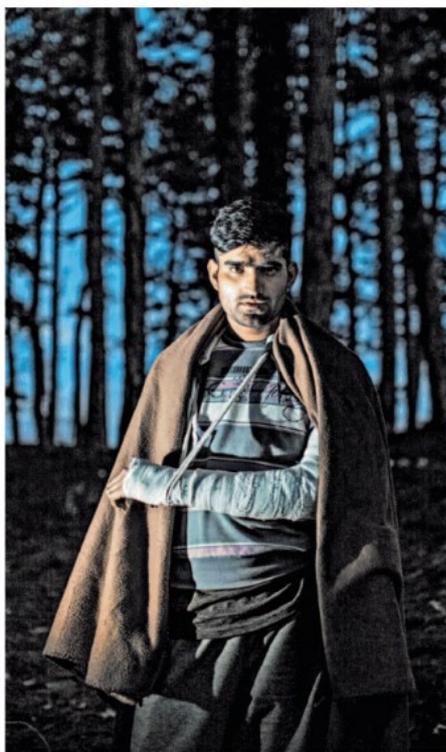
di Stefano Cappellini

Si dice che molti americani non amino il gioco del calcio perché detestano doversi chiedere alla fine di una partita "chi ha vinto?" e magari scoprire che non ha vinto nessuno.
• a pagina 29

di Tommaso Ciriaco

Magari non al buio, ma si procede nella penombra. Per un giorno intero la crisi viaggia sulle montagne russe. Al mattino il rimpasto sembra a portata, nel pomeriggio l'ottimismo si schianta sul vero, unico nodo di questa sfida: Renzi pretende le dimissioni di Conte, il capo dell'esecutivo non si fida. Il Quirinale è preoccupatissimo per lo stallo.
• a pagina 10 con i servizi di **Casadio, Conte Cuzzocrea e Vecchio** • alle pagine 11 e 12

Il reportage



▲ **Il viaggio** Un migrante che cerca rifugio nei boschi della Bosnia

Osman, il migrante tradito "L'inferno sulla rotta balcanica"

dal nostro inviato Fabio Tonacci • a pagina 16

Mercato immobiliare

Fuga dalle città ora la casa si cerca nel verde

di Vittoria Puledra

Via dalla pazzia folla alla ricerca di spazi maggiori, di una veranda, di uno sbocco all'aperto. L'anno della pandemia ha avuto un impatto rilevante sul mercato immobiliare, anche dal punto di vista delle mete privilegiate negli acquisti.
• a pagina 24

DIFENDITI CON SUSTENIUM IMMUNO

ADULTI **JUNIOR**

PER SOSTENERE LE DIFESE IMMUNITARIE DI TUTTA LA FAMIGLIA.

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI! COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIATA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/4982393 - Soci: Abn
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma

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

Prezzi di vendita all'estero: Francia, Grecia, Malta, San Marino, Slovenia € 3,00
- Croazia € 2,2 - Svizzera Italiana CHF 3,50
- Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

Con CD Beethoven
€ 11,40

NZ



Marie Colvin Uccisa in Siria dove voleva raccontare l'orrore

Papaleo "Il mio sogno? Cantare in gara a Sanremo"



Juve Alex Sandro positivo al Covid Col Milan test decisivo per lo scudetto



LA STAMPA



MARTEDÌ 5 GENNAIO 2021

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 155 II N.4 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it GNN

QUARTO GRUPPO AL MONDO

Fusione Fca-Psa via libera a Stellantis Elkann: "La mobilità è la sfida del futuro"

I NUMERI



CHIARELLI E MARTINELLI - PP.10-11

IL COMMENTO

CAMBIA LA GEOGRAFIA DELLE QUATTRO RUOTE

SE L'AUTO RIPARTE DALL'EUROPA

PAOLO GRISERI

Un'opportunità per l'Europa. La nascita del gruppo Stellantis riporta nel vecchio continente il pendolo del gruppo che fino a ieri abbiamo chiamato Fca e che realizzava gran parte della sua ricchezza negli Stati Uniti. O almeno riequilibra il peso degli utili, che poi sono la vera bussola di ogni attività industriale. Considerando i bilanci 2019 (poi il Covid ha cambiato ogni riferimento), dei quasi 12 miliardi di profitti realizzati insieme dalle due società, 6,6 sono stati conseguiti da Fca in Nord America e 4,6 da Peugeot in Europa.

CONTINUA A PAGINA 11

I DIVIETI DAL 9 GENNAIO. IERI 10 MILA CONTAGI E 348 MORTI. TERZO LOCKDOWN NEL REGNO UNITO

Virus, scatta la nuova stretta Scuola, caos sulle riaperture

Scontro nel governo, rinvio all'11. Regioni in ordine sparso. Salvini a Fontana: via Galleria

L'ANALISI

LA TRISTE FOTOGRAFIA DI UN PAESE DIVISO

COSÌ VA IN MILLE PEZZI IL DIRITTO ALLO STUDIO

VIOLA ARDONE

Uno studente toscano, uno campano e uno veneto. Non è l'inizio della barzelletta sull'italiano furbo, ma la realtà del sistema scolastico. - P.21

In arrivo il decreto legge che tiene il Paese in semi-quarantena fino al 15 gennaio. Oggi e domani l'Italia si tinge di rosso, con negozi, bare ristoranti chiusi. Poi giovedì e venerdì torna in giallo. Scontro nel governo, sulle ripartenze della scuola. Mediazione dopo la richiesta di rinvio di Franceschini e Pd: si riapre l'11 gennaio. Regioni in ordine sparso: Veneto, Friuli e Marche aspettano febbraio. Il leader della Lega Salvini vuole la testa dell'assessore Galleria in Lombardia. SERVIZIO - PP. 2-9

IL RETROSCENA

IL PREMIER ORA TEME UNA CRISI AL BUIO

Conte, ultima trappola Renzi pretende il Mes

ILARIO LOMBARDO

C'è l'ombra di una grande incognita su Palazzo Chigi, che rende scura una crisi che nessuno, a partire dal Quirinale, vorrebbe al buio. - P.8

LA DECISIONE DI LONDRA

Assange, no all'estradizione "Negli Usa rischia il suicidio"



Julian Assange, 49 anni, fondatore di WikiLeaks

IL FONDATORE DI WIKILEAKS ACCUSATO DI SPIONAGGIO INFORMATICO

INNO ALLA LIBERTÀ DI STAMPA

CATERINA SOFFICI - P.21

LO SCONTRO IN AMERICA

Trump ha il suo Watergate ora la Georgia vuole indagarlo



Donald Trump, 74 anni, presidente Usa

È IN GIOCO IL CONTROLLO DELLA MAGGIORANZA AL SENATO

QUELLA TELEFONATA IMMORALE

GIANNI RIOTTA - P.21

AGREDITO DA 6 GIOVANI, SCATTA LA SOLIDARIETÀ

DOPO LE VIOLENZE NAPOLI DÀ LAVORO AL RIDER PESTATO

GIANLUIGI NUZZI



Gli inetti, i pavid, le vittime, i disperati e gli eroi quotidiani. Sabato sera a calata Capodichino, Napoli specchio se stessa e l'Italia nei suoi stereotipi più stantii. Un gruppo di sei giovani, tra i quali diversi minorenni, felpe nere, giubbotti, e volto coperto dalla mascherina, aggredisce a calci e pugni un rider disoccupato per rapinargli il motorino. In quei minuti di resistenza la vittima para i colpi, si rialza, trattiene lo scooter della figlia, poi cede. - P.12

L'INCHIESTA

CON LE CHIUSURE CRESCE LA DIPENDENZA

Azzardo da pandemia le scommesse illegali aumentano del 30%

LUCA MONTICELLI

La pandemia non ha frenato la voglia di scommettere e tentare la fortuna. Gli italiani però, più che ottenere aiuto dalla dea bendata che distribuisce felicità e ricchezza, sono incappati nella sua ruota, simbolo di instabilità e sventura. Con le chiusure delle sale autorizzate, imposte dall'emergenza Covid, e i problemi economici della crisi, tanti si sono buttati sul gioco illegale, soprattutto in rete, perdendo un sacco di soldi. È il direttore dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Marcello Minenna, a dirlo. LONGO - P.13

LA STORIA

Generazione Z contro Grease: è sessista

RAFFAELLA SILIPO

Non che nel lontano 1978, quando uscì al cinema, non ce ne fossimo accorti anche noi. Nessuno dei milioni di quaranta-cinquantenni che lo conoscono più o meno a memoria ha mai considerato Grease - oggi attaccato violentemente sui social dai teen ager britannici in quanto «sessista» - un film raffinato o portatore di valori illu-



minati. Piccolo recap per i pochi a cui fosse sfuggito: l'azione si svolge in una high school americana Anni 50: lui (Danny alias John Travolta) ama lei (Sandy - Olivia Newton John) ma si vergogna della sua ingenuità di fronte agli amici bulli, lei ama lui e decide di trasformarsi in una bomba sexy grazie all'aiuto delle amiche più smaliziate. Lieto fine e bon.

CONTINUA A PAGINA 25

NOBIS ASSICURAZIONI

L'ASSICURAZIONE CHE RISPONDE SEMPRE!

www.nobis.it





BORSA +0,37% 1€ = \$1,2296

| BORSE ESTERE | | INDICATORI | |
|--------------|--------|--------------|---------|
| Dow Jones | 30.053 | Euro-Storica | 0,9216 |
| Nasdaq | 12.690 | Euro-Yen | 126,82 |
| S&P 500 | 3.806 | Euro-Fr.Sv. | 1,0911 |
| Nikkei | 27.208 | Euro-Yuan | 7,0484 |
| Francoforta | 12.727 | Btp 10 Y | 0,1482 |
| Zurigo | 10.738 | Bund 10 Y | -0,0002 |
| Londra | 5.872 | FUTURE | |
| Parigi | 5.929 | Euro-Btp | 100,01 |
| VALUTE | | Euro-Doll. | 176,28 |
| Euro-Dollaro | 1,2296 | Ftse Mib | 22.316 |

Pharma, Angelini si aggiudica la svizzera Arvelle per 960 mln \$

Il ceo Antonelli a ClassCnbc: operazione-chiave per diventare un gruppo di primo piano in Europa
Lugli a pagina 13



Dalla Cina al green, le ricette della ripresa

Analisti a confronto sulle strategie del lusso nel 2021

Camurati in MFF

Anno XXXIII n. 002

Martedì 5 Gennaio 2021

€2,00 *Classificatori*



Con MFF Magazine for Fashion n. 105 a €2,00 (€1,20 + € 0,80). Con MFF Magazine for Living n. 51 a €2,00 (€1,20 + € 0,80). Con MFF Magazine for Health n. 99 a €2,00 (€1,20 + € 0,80). Con MFF Magazine for Beauty n. 100 a €2,00 (€1,20 + € 0,80). Con MFF Magazine for Finance Leader 2020 a €2,00 (€1,20 + € 0,80). Spedizioni in A.P. art. 1-011-004-002 Milano - I.C.T. 041 - D.R. 4/30 Firenze F.23.0

NON SOLO COVID IL PAESE REALE REAGISCE ALLA CRISI MENTRE ROMA PENSA SOLO AL POTERE

Un'Italia divisa in due

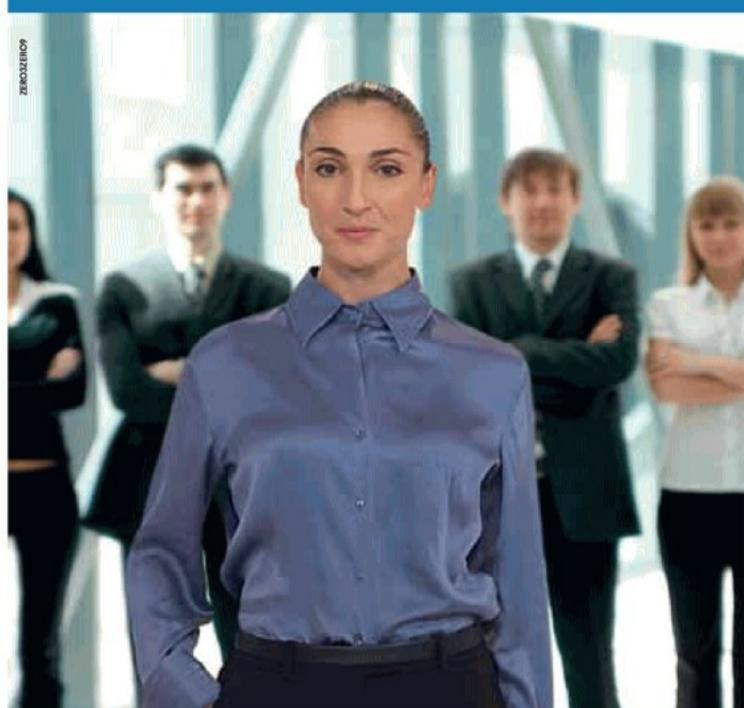


Da una parte il mondo produttivo vara fusioni e progetti Dall'altra si dibatte sul Conte Ter o su un nuovo governo Intanto da Fca-Psa nasce il colosso Stellantis e la borsa sale



ORMAI È CRIPTOMANIA: ANCHE ETHEREUM FA BOOM

| | | |
|--|---|---|
| <p>DA 1,15 MILIARDI <i>Al via il bando per i diritti tv, la Serie A spera in Amazon</i></p> | <p>STRATEGIE <i>Mediobanca scommette sul mattone di Milano</i></p> | <p>VERSO NUOVO CEO <i>Unicredit, Padoan incontra le fondazioni</i></p> |
|--|---|---|



LA FORZA DEL TEAM, LA GARANZIA NOVERIM.

Oggi i consulenti di un'azienda vincente devono lavorare tutti insieme per un obiettivo comune, come un vero e proprio team!

Con lo **Smart Management System**, Noverim integra nella tua azienda i suoi migliori professionisti specializzati in ambito fiscale, legale, finanziario e transaction. Lavoreranno in squadra, tenendo sempre conto delle esigenze della tua impresa nel suo insieme. Niente più compartimenti stagni!

Con Noverim, hai tutta la squadra, ma paghi solo un professionista: lo **Smart Manager**, che sarà sempre al tuo fianco come figura chiave e coordinatore di tutto il team di lavoro!

Lo **Smart Manager** di Noverim: uno per tutti!



JOIN US ON NOVERIM.IT



info@noverim.it
tel +39 0249758571

Il Piccolo

Trieste

progetti: si studia il collegamento tra l' antico scalo e il centro

Porto vecchio nobilitato da un viale monumentale

Un viale monumentale, un percorso pedonale da Barcola al centro città, cinque edifici fatiscenti da recuperare. Se il Recovery Fund dovesse infine davvero aprire il cassetto dei sogni del Comune di Trieste per il **Porto vecchio**, agli uffici dell' ente non mancheranno certo progetti da fare. La relazione inviata a Roma dal Comune contiene sette proposte per un totale di 67 milioni. tomasin / A PAG. 20.



Il Piccolo

Trieste

le proposte definite in vista del riparto del recovery fund

Viale monumentale e parco archeologico per collegare Porto vecchio e centro città

Ipotizzata dal Comune la realizzazione di due nuovi assi viari attraverso l'antico scalo. Prevista una spesa di 40 milioni

GIOVANNI TOMASIN

Un viale monumentale, un percorso pedonale da Barcola al centro, cinque edifici fatiscenti da recuperare. Se il Recovery Fund dovesse infine aprire il cassetto dei sogni del Comune per il **Porto** vecchio, agli uffici dell'ente non mancherebbero certo progetti da fare. La relazione inviata a Roma dal Comune, contenente sette proposte per un totale di 67 milioni, deve aver convinto gli uffici del ministero della Cultura: come anticipato su queste pagine, il **Porto** vecchio figura al secondo posto dei nove interventi su «grandi attrattori» turistici e culturali inseriti dal Mibact tra le richieste del governo per il Recovery Fund. Il testo, se approvato, destinerà alla voce nel suo complesso 890 milioni, anche se è ancora ignota l'entità del riparto triestino e in che misura vada a esaudire le richieste. A quale punto di elaborazione sono le sette proposte che l'ente ha inviato al Ministero? La relazione, spiega il direttore dipartimentale Giulio Bernetti, si basa su altrettanti studi di fattibilità prodotti dagli uffici, che dello sviluppo dell'area si occupano ormai da diversi anni. Se il finanziamento dovesse venir stanziato, conferma Bernetti, si farebbe sentire il problema di carenza di personale in fase di progettazione, antico cruccio degli enti. Veniamo alle proposte nel dettaglio. La relazione parla di un "Viale monumentale" (19 milioni): collegherebbe Magazzino 26 a piazza Duca degli Abruzzi, creando una nuova arteria cittadina e urbanizzando di fatto buona parte del **Porto** vecchio: «Una parte minoritaria del percorso sarà riservata alla carreggiata stradale - scrivono gli uffici - mentre la maggior parte della sezione degli edifici sarà dedicata a un percorso pedonale». Sono previsti spazi verdi, ma il viale non sarà alberato, precisa Bernetti, per tutelare la visibilità del Faro della vittoria e del castello di San Giusto ai due estremi dell'asse stradale. Vale invece 21 milioni il "Parco lineare verde di archeologia industriale dal Terrapieno di Barcola al centro storico". Cos'è? Un lungo parco «pedonale e ciclabile - si legge - che ospiterà aree verdi diversificate a seconda della specifica vocazione della zona (laboratorio didattico/scientifico, area di sosta pedonale, area sportiva) e della destinazione d'uso degli edifici presenti». La parte nord del parco avrà una destinazione sportiva, mentre la parte sud, più "urbana", sarà decorata con elementi storici del **porto** («bitte, particolari di meccanismi di sollevamento, trasporto merci, statue eccetera»). La relazione elenca poi cinque strutture da restaurare (per il magazzino 20 vedi a destra). Sono previsti lavori da 3 milioni per il magazzino 19, l'ultimo palazzo prima della curva dopo il rettilineo, entrando nello scalo da sud: «Le facciate esterne risultano fortemente ammalorate così come i serramenti e tutti gli elementi costruttivi metallici». Altri tre milioni vanno ai varchi monumentali vicino a piazza Libertà: «Il progetto prevede l'esecuzione di interventi di manutenzione straordinaria e restauro della quant'architettonica, volti a ripristinarne l'aspetto originario». Prevista anche l'illuminazione decorativa. Due milioni servono invece all'ex locanda Zaninovich, edificio novecentesco di valore, già colpito da un incendio nel dicembre passato. Previsto anche il recupero del verde circostante. Sono 5 infine i milioni chiesti per l'ex rimessa locomotive, l'ultimo deposito ferroviario asburgico rimasto a Trieste. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il nuovo liquidatore Cvn

Mose, tagliati i consulenti Primi risparmi: mezzo milione

VENEZIA L'aveva promesso ai sindacati dei dipendenti quando li aveva incontrati lo scorso 30 dicembre: meno consulenze esterne e maggior valorizzazione delle risorse interne, come peraltro le stesse Rsu avevano chiesto in una lettera di pochi giorni prima. Il liquidatore del Consorzio Venezia Nuova Massimo Miani sta iniziando a farlo: la prima «vittima» è stata l'addetto alla comunicazione Antonio Gesualdi, che costava 80 mila euro l'anno, ma nei prossimi giorni si continuerà con altri incarichi. Non quelli legali, ovviamente, visto che i contenziosi sono tanti, anche se pare che Miani abbia deciso di rivolgersi ad altri avvocati rispetto a quelli, perlopiù romani, chiamati negli ultimi anni dal commissario (e avvocato dello Stato) Giuseppe Fiengo; ma per esempio quelli tecnici che erano legati all'altro commissario Francesco Ossola, a partire dagli ingegneri Francesco Cefis e Sara Cristina Lovisari, che erano divenuti una sorta di «direzione lavori» appaltata all'esterno. La stessa fuoriuscita, ormai quasi sicura, di Ossola porterà a un risparmio di circa 240 mila euro per le casse del Cvn, oltre ai 300 mila euro di consulenze per i due professionisti di cui sopra. L'ex professore universitario del Politecnico di Torino parrebbe destinato a entrare nello staff del commissario del **Mose** Elisabetta Spitz, ma qui potrebbe aprirsi lo stesso problema che sta frenando la nomina dell'architetto alla presidenza della nuova Autorità per la laguna, ovvero la legge Madia: essendo Ossola pensionato, c'è chi dice che potrebbe lavorare solo a titolo gratuito. D'altra parte, seppur ridotte rispetto ai tempi di Mazzacurati, le consulenze esterne dei commissari sono rimaste molto elevate: circa 2 milioni solo nel 2019. E ora Miani, che si è trovato a gestire il traghettamento del pool di imprese che hanno costruito il **Mose** verso la conclusione dei lavori e la nuova Autorità per la laguna, sta cercando di tagliare tutte quelle spese che ritiene non necessarie per lo svolgimento dell'attività o per incarichi che possono essere gestiti anche con risorse interne, visto che ci sono circa 250 dipendenti tra Cvn e le partecipate Comar e Thetis. L'obiettivo resta infatti quello di mantenere il più possibile l'occupazione, pagare gli stipendi e soprattutto le imprese che hanno lavorato. Tra gli incarichi esterni ce ne sono alcuni anche con queste ultime, che Miani sta valutando e che per ora ha prorogato fino al 31 gennaio. Le casse però languono, tanto che pare che per ora il liquidatore voglia pagare solo il 5 per cento delle fatture sospese, che ammontano a circa 20 milioni. Nel frattempo, dopo i tanti sollevamenti di dicembre, pare che l'acqua alta dia un po' di tregua al **Mose**. (a. zo.)



Il Consorzio taglia i consulenti

Con una lettera del 31 dicembre il commissario Massimo Miani annuncia di voler ridurre sensibilmente i costi di Cvn e Comar. Nel 2019 la spesa complessiva era stata di circa 2 milioni. Tra i professionisti in bilico anche De Fusco, Cefis e Lovisari

IL CASO VENEZIA Le lettere sono datate 31 dicembre, partite nel pomeriggio dell'ultimo giorno dell'anno. Per comunicare la «recessione immediata» dei contratti dei consulenti del Consorzio Venezia Nuova. Una mossa in qualche modo attesa, quella del commissario liquidatore del Consorzio Venezia Nuova, Massimo Miani. Ma che per le modalità - senza preavviso agli interessati, inviata l'ultimo giorno dell'anno - ha spiazzato e sta facendo discutere. E già si annunciano i primi ricorsi al giudice del lavoro. Che Miani volesse alleggerire il costoso parco consulenti di Cvn e Comar, lo si sapeva. Lo aveva detto anche ai sindacati, nell'incontro avuto dopo il suo insediamento, preannunciando che avrebbe mantenuto solo qualche consulenza legale e sarebbe ricorso, per il resto, alle risorse interne. Vecchia richiesta - questa della valorizzazione dei dipendenti - proprio dei sindacati. Ora il liquidatore è passato ai fatti. Visto che «Cvn e Comar, non da oggi, versano in condizioni di oggettiva difficoltà finanziaria» - scrive nella lettera - «necessario e indifferibile» è il «controllo dei costi». Che passa appunto per il taglio delle «consulenze non necessarie ed economicamente onerose».

POSIZIONI VARIE Ieri Miani non ha rilasciato dichiarazioni, né dal Cvn è arrivata alcuna nota ufficiale su quella che appare come la prima iniziativa di peso del commissario liquidatore. Che così resta avvolta dall'ufficiosità, almeno per ora. Il parco consulenti del solo Cvn, nel 2019, era costato circa 2 milioni di euro, a cui andavano sommati i compensi degli amministratori straordinari (240mila euro a testa). Una gamma varia di professionisti e società per l'area tecnica, quella legale e quella amministrativa, per un totale di una trentina di voci. Qualcuno, in realtà, se n'era già andato, come gli avvocati che collaboravano con l'amministratore straordinario, Giuseppe Fiengo, dimessosi a novembre. Ora, con le recessioni di Miani, se ne dovranno andare professionisti come il giuslavorista Antonio De Fusco, chiamato per la riorganizzazione del personale, o come gli ingegneri Francesco Cefis e Sara Lovisari, stretti collaboratori dell'ex amministratore straordinario, Francesco Ossola. Sul destino di quest'ultimo, invece, formalmente decaduto da amministratore, ma ancora presente in Cvn, non ci sarebbero novità. Prima di Natale, la commissaria al **Mose**, Elisabetta Spitz, aveva chiesto a Miani di affidargli un contratto di super consulenza, scatenando una serie di proteste. Ora, tra le ipotesi allo studio, ci sarebbe anche quella di inserirlo tra i collaboratori della stessa commissaria. RICORSO IN ARRIVO In questo quadro confuso, pare certo solo il ricorso al giudice del lavoro del consulente che si occupava dei rapporti con la stampa, il giornalista Antonio Gesualdi, anche lui raggiunto dalla lettera di recessione. Il suo contratto da 80mila euro l'anno, che sarebbe scaduto a fine 2021, prevedeva tre mesi di preavviso e sei pagati in caso di chiusura anticipata. Clausole non rispettate. I COMMENTI Non entra nel merito delle singole posizioni, ma difende la scelta di azzerare le consulenze, il deputato dem, Nicola Pellicani, che da tempo chiedeva la fine del Cvn: «Miani deve chiudere i lavori e liquidare il Consorzio. Vanno trovate le risorse per completare il **Mose** e tutte le opere del sistema. Quando alle consulenze,

ROBERTA BRUNETTI



Il Gazzettino

Venezia

vanno finalmente valorizzate le risorse interne, troppo a lungo mortificate». «Era prevedibile che il liquidatore si rivolgesse ai consulenti - commenta il provveditore alle Opere pubbliche, Cinzia Zincone - Una politica di sano contenimento dei conti, non può che ridare vigore ai dipendenti del Cvn, spesso vittime di questo sistema». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Zincone: «Per funzionare il Mose ha bisogno di tre turni»

In azione 14 volte «Serve più flessibilità ma sono soddisfatta»

SALVAGUARDIA VENEZIA Tre mesi di super attività per il **Mose** che ha salvato Venezia da una ventina di acque alte. È soddisfatta il provveditore alle opere pubbliche, nonché commissario al Porto, Cinzia Zincone, ma anche conscia che questo ritmo di lavoro imporrà una diversa organizzazione del lavoro alle bocche di porto: «Non bastano i due turni da 12 ore, ne servono almeno tre. Va fatto uno sforzo in più in questo senso» annuncia. Mesi di soddisfazioni per il **Mose**, dal primo sollevamento del 3 ottobre all'ultimo del 2 gennaio, con una sola caduta, quella dell'8 dicembre, quando le dighe non sono entrate in funzione nonostante la marea record da 138 centimetri. Ora, almeno fino al 10 gennaio, il meteo dovrebbe concedere una tregua. Dopo sei giorni di lavoro ininterrotto, dal 2 gennaio anche le squadre sono a riposo. Il momento giusto per fare un primo bilancio. Quattordici i sollevamenti di questi tre mesi - nei calcoli di Cvn e Provveditorato - di cui 7 per contrastare maree sopra i 130 centimetri. Tre ad ottobre, gli altri dal 2 dicembre in poi, con lo scivolone dell'8 che ha fatto adottare procedure più prudenziali, aumentando di conseguenza i sollevamenti che sono anche stati sempre più flessibili, con aperture e chiusura parziali. Calcolo interessante anche quello elaborato dalla rete Wigwam di Giovanni Cecconi che ha calcolato i picchi di marea tagliati dai vari sollevamenti, totali o parziali: ben 19. «Sono soddisfatta - il commento di Zincone - questa flessibilità che stiamo sperimentando, con chiusure ritardate e aperture anticipate, può contemperare i vari interessi in gioco. Non sempre siamo riusciti a salvaguardare Piazza San Marco, ma la nostra attenzione resta massima. L'obiettivo di questi sollevamenti sperimentali non sono solo la salvaguardia della navigazione, ma anche della Piazza». E le nuove procedure decise dopo il flop dell'8 dicembre «sicuramente funzionano. Hanno, però, un punto debole: le persone coinvolte nei sollevamenti sono troppo poche. I due turni da 12 ore non bastano, ne servono almeno tre. Se il fenomeno della marea si intensifica, non si possono tenere le persone prigioniere alle bocche di porto». Questo intensificarsi di acque alte, di contro, ha consentito di raccogliere molti dati, fondamentali per la gestione futura del **Mose**. «C'è molta materia da studiare - continua Zincone -. Mi auguro che ci sia attenzione da parte della scienza: per gestire al meglio il **Mose** andranno elaborati modelli che non hanno precedenti. Già in queste prime settimane ci siamo resi conti che c'è un vasta gamma di possibilità. E questa flessibilità andrà valorizzata per contemperare tutti gli interessi in gioco». (r. br.) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Consorzio "taglia" i consulenti

«Con una lettera del 31 dicembre il commissario Maurizio Nanni» Nel 2019 la spesa complessiva era stata di circa 2 milioni
annuncia di voler ridurre sensibilmente i costi di Cvn e Conis» Tra i professionisti in bilico anche De Fazio, Cella e Lombardi



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

La Corte dei Conti: «Mose, sussistono vizi e difetti ancora non eliminati e risolti»

Relazione della Sezione di controllo: comportamento gravemente colposo del Cvn per non aver usato la cura dovuta

ROBERTA DE ROSSI

Le barriere del **Mose** hanno già mantenuto all' asciutto venti volte Venezia negli ultimi due mesi, ma non sono ancora ultimate e «sussistono molteplici tipologie di vizi, difetti, difformità esecutive e danni riconducibili ad errori di progettazione e/o di esecuzione, non ancora eliminati e/o risolti». Lo scrivono i magistrati della Sezione regionale di controllo per il Veneto della Corte dei Conti in un passaggio della corposa relazione finale (298 pagine) di controllo-referto sullo stato di esecuzione, gestione e avviamento delle opere del **Mose**. Che, ancora, rilevano: «Le barriere sono ancora movimentate con comandi semiautomatici per la necessità del completamento degli impianti; le date per la realizzazione dell' opera non sono state rispettate con la conseguenza che mentre sono in fase di completamento gli impianti, sono iniziati i sollevamenti multipli; sono tutt' ora da espletare le operazioni di collaudo finale; sulla maggior parte degli interventi si registrato ritardi importanti, per il Provveditorato "non più recuperabili"; la sede finale della Control Room non è ancora operativa». ritardi e raccomandazioniDopo un anno di incontri, relazioni e integrazioni giunte fin nei giorni delle feste di Natale da tutte le parti coinvolte, il 30 dicembre il presidente Salvatore Pilato e la consigliera Elena Brandolini - magistrati istruttori - hanno depositato le loro conclusioni, una lunga serie di «raccomandazioni sulle misure organizzative e di autocorrezione amministrativa» rivolti ai soggetti coinvolti nella salvaguardia della laguna: Consorzio Venezia Nuova, Provveditore interregionale per le opere pubbliche, Commissario straordinario per il completamento del **Mose**, Commissario Delegato Venezia per l' alluvione del novembre 2019, Regione Veneto. «La Sezione avverte l' urgente necessità di richiamare l' attenzione delle parti sulla doverosità di procedere con estrema accuratezza alla stima analitica dei vizi/difetti/ammaloramenti e alla corrispondente progettazione delle attività di ripristino, eliminando difetti costruttivi ed esecutivi, oltre che per chiarezza, veridicità, trasparenza dei conti anche per una più celere verifica e imputazione definitiva della colpa contrattuale nei confronti dei responsabili». i vizi: le cerniere e non soloLa relazione allega la documentazione aggiornata al 16 novembre 2020, con la quale Provveditorato interregionale alle Opere pubbliche ha evidenziato criticità attuali del **Mose**. Per quanto riguarda il capitolo «Aggravamento delle condizioni di ossidazione del sistema», il Provveditorato torna sulla «non idonea scelta del materiale (acciaio strutturato più economico in luogo di acciaio inossidabile superduplex) per la realizzazione delle «femmine delle cerniere, su cui poggia l' intera funzionalità operativa del sistema. Ciò espone la cerniera (che doveva durare 100 anni in totale immersione) a una grande vulnerabilità all' acqua di mare. I rimedi posti in essere (verniciatura esterna e protezione catodica) necessitano di scrupoloso e rigoroso monitoraggio giornaliero , che non viene fatto. È stata trascurata ogni manutenzione». «Alla barriera di Treporti è stata segnalata già nel 2018 che una parte della vernice si era scrostata, attivando la protezione catodica e consumando i relativi anodi», prosegue il Provveditorato: «Studio di vita residua per la sola bocca di Treporti: probabili 20 anni di vita per le parti più critiche». Il Provveditorato segnala poi «l' ammaloramento di materiale acquistato negli anni e stoccato in modo non idoneo», lasciato alle intemperie senza protezione. Stima poi in 21 milioni gli interventi minimi per la manutenzione delle opere civili; in



CONTINUA AD INVESTIRE IN PUBBLICITÀ PER FAR CRESCERE IL BUSINESS DELLA TUA AZIENDA.

La tua azienda è ben visibile? Sei sicuro di essere visto? CMC ti offre la soluzione: la pubblicità in TV e radio. Con CMC la tua azienda è ben visibile e ben ascoltata. CMC ti offre la soluzione: la pubblicità in TV e radio. Con CMC la tua azienda è ben visibile e ben ascoltata.

SE MILIONI DI PERSONE TI VEDONO IN TV E RADIO, IL TUO BUSINESS CRESCERÀ. CMC TI OFFRE LA SOLUZIONE: LA PUBBLICITÀ IN TV E RADIO. CON CMC LA TUA AZIENDA È BEN VISIBILE E BEN ASCOLTATA.

CMC è un marchio registrato di CMC S.p.A. CMC è un marchio registrato di CMC S.p.A. CMC è un marchio registrato di CMC S.p.A.

almeno 84 milioni il sovrapprezzo per il completamento degli impianti elettrici delle tre bocche di porto, «frammentati



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

e assegnati in maniera frazionata e incoerente». Stessi problemi per l' impianto anti-intrusione (50 milioni di spesa in più); l' impianto meccanico (66 milioni a netto di quanto già installato), quello di ventilazione (38 milioni) e antincendio (22 milioni in più). Tutte cifre «non stimabili complessivamente perché occorre la variante». Osservano i magistrati della Sezione: «Emerge dalle analisi degli atti che l' aggravamento delle condizioni di ossidazione è dovuto, oltre alle condizioni ambientali, anche alla conservazione dei sistemi in relazione alla quale è possibile imputare al Consorzio Venezia Nuova un comportamento gravemente colposo per non aver usato la cura dovuta». quota 110 cmLa Corte raccomanda poi «la soluzione di questioni di rilevanza strategica per il completamento del **Mose**», come la «un piano di avviamento per consentire la difesa "a regime" della laguna per tutti gli eventi superiori a quota 110 centimetri rispetto Punta della Salute». il monitoLa relazione si conclude con un monito: «Affinché gli evidenziati aspetti di criticità e ritardi trovino una celere soluzione per la piena funzionalità dell' opera, ormai quasi arrivata al termine della sua realizzazione e che quindi ben potrebbe assolvere ai propri compiti a vantaggio dei cittadini delle future generazioni, delle Istituzioni, degli operatori economici e dei visitatori che affluiscono, in tempi ordinari, nella città lagunare, incrementando il prestigio e l' economia». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

salvaguardia e mose, il groviglio della nuova governance

Il Consorzio licenzia i suoi consulenti Ma il commissario Ossola viene ripescato

Per l'ingegnere torinese, da 6 anni amministratore straordinario, pronto il contratto di direttore lavori chiesto da Spitz

ALBERTO VITUCCI

I consulenti vengono tagliati. Ma il commissario che li ha nominati, l'ingegnere torinese Francesco Ossola, nel frattempo decaduto, viene ripescato. Una storia senza fine, quella che riguarda la nuova governance del **Mose**. Il commissario liquidatore del Consorzio Venezia Nuova Massimo Miani ha licenziato su due piedi il capo ufficio stampa, il giornalista Antonio Gesualdi, tra i protagonisti negli ultimi anni dell'operazione trasparenza. Con la giustificazione che occorre "tagliare i costi". «Quell'incarico», ha scritto in una lettera inviata nel pomeriggio del 31 dicembre, «non è indispensabile». Una politica che adesso sembra destinata ad allargarsi, pur con modalità diverse, anche ad altri consulenti. L'ingegnere Cristina Sara Lovisari, collaboratrice dello studio Ossola chiamata a occuparsi di **Mose** e Francesco Cefis che seguiva i progetti sull'Arsenale. Lo stesso destino potrebbe toccare presto ad altre figure chiamate dai commissari per garantire pareri affidabili dopo lo scandalo e gli arresti per corruzione del 2014. Nel gruppo ci sono Dino Boni e Mattia Crespi, Mauro Schiaccianocce, Sergio Scanavino e Claudio Rampi. E gli avvocati incaricati dall'altro commissario, Giuseppe Fiengo, per esaminare le richieste di danni causati dalle imprese del **Mose**. Alfonso Malatesta, MariaTeresa Della Vittoria Scarpati, Enzo De Fusco, Alberto Perulli. Sarà invece sicuramente ripescato l'ingegnere Ossola. 73 anni, studio di architettura a Torino, progettista dello Juventus Stadium, amministratore straordinario del Consorzio dal 2014. Ma mentre il suo collega, l'Avvocato dello Stato Giuseppe Fiengo, si è subito dimesso una volta approvata la legge della nuova Autorità, lui è rimasto al suo posto. Andando a dirigere le operazioni di sollevamento del **Mose**. Per questo la commissaria del **Mose** Elisabetta Spitz ha chiesto che rimanga al suo posto. «Illegittimo» come commissario, ma buono come consulente responsabile dei lavori e della sicurezza del cantiere.. Vicende di cui si discute. Ieri il commissario liquidatore Massimo Miani, che di mestiere fa il commercialista. è stato richiesto di chiarimenti. Giorni delicati, in cui lo stesso Miani sta trattando con i sindacati il passaggio dei dipendenti del Consorzio e delle sue società Comar e Thetis (250 persone) alla nuova Autorità per la laguna e alla società del **Mose**. E nello stesso tempo firma lettere di licenziamento. Il caso del giornalista sta facendo rumore. Anche perché il suo contratto scade il 31 dicembre 2021, e nessun preavviso gli è stato inviato. Preoccupa anche il fatto che per "tagliare i costi" si sia cominciato dai piccoli. Posti di lavoro anche quelli, anche se non di dipendenti. Le consulenze poi non sono uguali per tutti. La commissaria del **Mose** Elisabetta Spitz, ad esempio, ne ha fatte di nuove e può contare su un budget di un milione di euro scritto nel decreto di nomina. Ma sono soldi del **Mose**, che vanno per pagare la sua squadra. Di cui fanno parte fedelissimi che lavoravano con lei all' Agenzia del Demanio o a Invimit, la società per la vendita del patrimonio pubblico. Come Elena Nostro, Cinthia Spizzichino, Wilma Cappelli, Maria Luisa Giotta. E poi l'ex vicesindaco Luciana Colle, responsabile della "comunicazione", l'addetto stampa Alberto Perini, fotografi e informatici. E anche consulenze allo studio legale Lipani-Catricalà per 60 mila euro, alla società Arquilia per il controllo dei bilanci, al dirigente del Demanio Antonio Ronza, alla società «Aqua» per «studiare le opere nel mondo assimilabili al **Mose**». Ma i costi per ora vanno ridotti solo al Consorzio.



Il Consorzio Venezia Nuova ha licenziato il suo capo ufficio stampa, il giornalista Antonio Gesualdi, tra i protagonisti negli ultimi anni dell'operazione trasparenza. Con la giustificazione che occorre "tagliare i costi". «Quell'incarico», ha scritto in una lettera inviata nel pomeriggio del 31 dicembre, «non è indispensabile». Una politica che adesso sembra destinata ad allargarsi, pur con modalità diverse, anche ad altri consulenti. L'ingegnere Cristina Sara Lovisari, collaboratrice dello studio Ossola chiamata a occuparsi di **Mose** e Francesco Cefis che seguiva i progetti sull'Arsenale. Lo stesso destino potrebbe toccare presto ad altre figure chiamate dai commissari per garantire pareri affidabili dopo lo scandalo e gli arresti per corruzione del 2014. Nel gruppo ci sono Dino Boni e Mattia Crespi, Mauro Schiaccianocce, Sergio Scanavino e Claudio Rampi. E gli avvocati incaricati dall'altro commissario, Giuseppe Fiengo, per esaminare le richieste di danni causati dalle imprese del **Mose**. Alfonso Malatesta, MariaTeresa Della Vittoria Scarpati, Enzo De Fusco, Alberto Perulli. Sarà invece sicuramente ripescato l'ingegnere Ossola. 73 anni, studio di architettura a Torino, progettista dello Juventus Stadium, amministratore straordinario del Consorzio dal 2014. Ma mentre il suo collega, l'Avvocato dello Stato Giuseppe Fiengo, si è subito dimesso una volta approvata la legge della nuova Autorità, lui è rimasto al suo posto. Andando a dirigere le operazioni di sollevamento del **Mose**. Per questo la commissaria del **Mose** Elisabetta Spitz ha chiesto che rimanga al suo posto. «Illegittimo» come commissario, ma buono come consulente responsabile dei lavori e della sicurezza del cantiere.. Vicende di cui si discute. Ieri il commissario liquidatore Massimo Miani, che di mestiere fa il commercialista. è stato richiesto di chiarimenti. Giorni delicati, in cui lo stesso Miani sta trattando con i sindacati il passaggio dei dipendenti del Consorzio e delle sue società Comar e Thetis (250 persone) alla nuova Autorità per la laguna e alla società del **Mose**. E nello stesso tempo firma lettere di licenziamento. Il caso del giornalista sta facendo rumore. Anche perché il suo contratto scade il 31 dicembre 2021, e nessun preavviso gli è stato inviato. Preoccupa anche il fatto che per "tagliare i costi" si sia cominciato dai piccoli. Posti di lavoro anche quelli, anche se non di dipendenti. Le consulenze poi non sono uguali per tutti. La commissaria del **Mose** Elisabetta Spitz, ad esempio, ne ha fatte di nuove e può contare su un budget di un milione di euro scritto nel decreto di nomina. Ma sono soldi del **Mose**, che vanno per pagare la sua squadra. Di cui fanno parte fedelissimi che lavoravano con lei all' Agenzia del Demanio o a Invimit, la società per la vendita del patrimonio pubblico. Come Elena Nostro, Cinthia Spizzichino, Wilma Cappelli, Maria Luisa Giotta. E poi l'ex vicesindaco Luciana Colle, responsabile della "comunicazione", l'addetto stampa Alberto Perini, fotografi e informatici. E anche consulenze allo studio legale Lipani-Catricalà per 60 mila euro, alla società Arquilia per il controllo dei bilanci, al dirigente del Demanio Antonio Ronza, alla società «Aqua» per «studiare le opere nel mondo assimilabili al **Mose**». Ma i costi per ora vanno ridotti solo al Consorzio.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Operazioni su cui ambientalisti e osservatori hanno riaperto i riflettori. --

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

turni massacranti

Bocche di porto tecnici al lavoro giorno e notte

ALBERTO VITUCCI

Al lavoro giorno e notte. La squadra dei tecnici del **Mose** del Consorzio e di Comar ha garantito nell'ultimo mese l'attività di sollevamento delle barriere, anche due volte al giorno. Molti hanno saltato riposi, dormono alle bocche di porto. Un problema di ricambio e di professionalità che devono essere garantite per questa attività, destinata ad aumentare.

Grimaldi, in arrivo tre nuove navi ultramoderne. Flotta più giovane e green. Consegnata la Eco Barcelona

Il 2021 del Gruppo Grimaldi si apre con l'arrivo di tre navi ultramoderne. Una, la Eco Barcelona, e' già stata consegnata, le altre due, la Grande Texas e la Eco Livorno, entreranno a far parte della flotta entro la fine di questo mese. Tanto le due gemelle Eco, destinate al trasporto di merci rotabili nel Mediterraneo, quanto la Grande Texas, sesta delle sette unità PCTC (Pure Car & Truck Carrier) commissionate al cantiere cinese Yangfan di Zhoushan, contribuiranno a rendere la flotta del Gruppo ancora più giovane ed ecosostenibile. La Eco Barcelona, che batte bandiera italiana, è la seconda delle dodici unità ibride della nuova classe Grimaldi Green 5th Generation (GG5G) commissionate al cantiere cinese Jinling di Nanjing. Grazie al loro design unico, le navi GG5G non sono solo le più grandi unità ro-ro al mondo per il trasporto marittimo di corto raggio, ma anche le più ecofriendly. Lunga 238 metri e larga 34 metri, ha una stazza lorda di 67.311 tonnellate ed una velocità di crociera di 20,8 nodi. Può trasportare 7.800 metri lineari di merci rotabili, pari a circa 500 trailer: se confrontata con la precedente classe di navi ro-ro impiegate dal Gruppo Grimaldi per il trasporto di merci di corto raggio, la nuova unità può trasportare il doppio del carico mantenendo gli stessi consumi di carburante a parità di velocità. L'eccellente performance ambientale della Eco Barcelona è il risultato dell'adozione di numerose soluzioni tecnologiche altamente innovative che ne ottimizzano i consumi e le prestazioni. In più la nave, che è dotata di motori di ultima generazione controllati elettronicamente, consuma carburante fossile in navigazione ed energia elettrica durante la sosta in **porto**, garantendo 'Zero Emission in Port®'. Quando è ferma in banchina, infatti, la Eco Barcelona utilizza l'energia elettrica immagazzinata da batterie a litio che si ricaricano durante la navigazione grazie agli shaft generator e a 350 m2 di pannelli solari. La nave è inoltre dotata di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato. Come la sua gemella Eco Valencia, già operativa dalla metà di novembre, una volta arrivata dalla Cina la Eco Barcelona sarà impiegata sulla linea regolare che collega i porti italiani di Livorno e Savona e quelli spagnoli di Barcellona e Valencia. 'Questo nuovo anno inizia con i migliori auspici per il nostro Gruppo: solo nel mese di gennaio accoglieremo nella nostra flotta ben tre nuove navi ultra-moderne, e ancora altre unità saranno consegnate nei mesi a venire', ha dichiarato Emanuele Grimaldi, Amministratore Delegato della compagnia partenopea. 'Grazie alle nuove navi sempre più efficienti, anche nel 2021 faremo del nostro meglio per offrire ai nostri clienti servizi di alta qualità, senza perdere di vista il grande obiettivo dell'ecosostenibilità'.



Messaggero Marittimo

Savona, Vado

Grimaldi apre l'anno con la consegna della Eco Barcelona

Entro la fine di Gennaio arriveranno anche la Grande Texas e la Eco Livorno

Redazione

NAPOLI Ottimo inizio di anno per il Gruppo Grimaldi che questa mattina ha ricevuto in consegna la Eco Barcelona, prima di tre unità ultra moderne che entro la fine di Gennaio entreranno nella flotta: la Grande Texas e la Eco Livorno. Le due gemelle Eco, destinate al trasporto di merci rotabili nel Mediterraneo e la Grande Texas, sesta delle sette unità Pure Car & Truck Carrier, commissionate al cantiere cinese Yangfan di Zhoushan, contribuiranno a rendere la flotta del Gruppo ancora più giovane ed ecosostenibile. La nuova arrivata nel Gruppo, battente bandiera italiana, è la seconda delle dodici unità ibride della nuova classe Grimaldi Green 5th Generation (GG5G) commissionate al cantiere cinese Jinling di Nanjing, le più grandi unità ro-ro al mondo per il trasporto marittimo di corto raggio, ma anche le più ecofriendly. La Eco Barcelona è lunga 238 metri e larga 34 metri, ha una stazza lorda di 67.311 tonnellate ed una velocità di crociera di 20,8 nodi. Può trasportare 7.800 metri lineari di merci rotabili, pari a circa 500 trailer: se confrontata con la precedente classe di navi ro-ro impiegate dal Gruppo Grimaldi per il trasporto di merci di corto raggio, la nuova unità può

trasportare il doppio del carico mantenendo gli stessi consumi di carburante a parità di velocità. Le ottime performance in campo ambientale, sono possibili grazie alle numerose soluzioni tecnologiche altamente innovative che ne ottimizzano i consumi e le prestazioni. Dotata di motori di ultima generazione controllati elettronicamente, consuma carburante fossile in navigazione ed energia elettrica durante la sosta in porto, garantendo Zero Emission in Port®. Quando è ferma in banchina, infatti, la Eco Barcelona utilizza l'energia elettrica immagazzinata da batterie a litio che si ricaricano durante la navigazione grazie agli shaft generator e a 350 metri quadri di pannelli solari. La nave è inoltre dotata di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato. Come la sua gemella Eco Valencia, già operativa dalla metà di Novembre, una volta arrivata dalla Cina la Eco Barcelona sarà impiegata sulla linea regolare che collega i porti italiani di Livorno e Savona e quelli spagnoli di Barcellona e Valencia. Questo nuovo anno -commenta Emanuele Grimaldi, amministratore delegato della compagnia- inizia con i migliori auspici per il nostro Gruppo: solo nel mese di Gennaio accoglieremo nella nostra flotta ben tre nuove navi ultra-moderne, e ancora altre unità saranno consegnate nei mesi a venire. Grazie alle nuove navi sempre più efficienti, anche nel 2021 faremo del nostro meglio per offrire ai nostri clienti servizi di alta qualità, senza perdere di vista il grande obiettivo dell'ecosostenibilità.



Immagine
non disponibile

Grimaldi prende in consegna la Eco Barcelona

Napoli Inizio d'anno con i fuochi d'artificio per il Gruppo Grimaldi: il 2021 si apre infatti con la consegna della Eco Barcelona, avvenuta questa mattina, e quelle di altre due unità ultra-moderne, la Grande Texas e la Eco Livorno, che entreranno a far parte della flotta entro la fine di questo mese. Tanto le due gemelle Eco, destinate al trasporto di merci rotabili nel Mediterraneo, quanto la Grande Texas, sesta delle sette unità PCTC (Pure Car & Truck Carrier) commissionate al cantiere cinese Yangfan di Zhoushan, contribuiranno a rendere la flotta del Gruppo ancora più giovane ed ecosostenibile. La Eco Barcelona, che batte bandiera italiana, è la seconda delle dodici unità ibride della nuova classe Grimaldi Green 5th Generation (GG5G) commissionate al cantiere cinese Jinling di Nanjing. Grazie al loro design unico, le navi GG5G non sono solo le più grandi unità ro-ro al mondo per il trasporto marittimo di corto raggio, ma anche le più ecofriendly. La Eco Barcelona è lunga 238 metri e larga 34 metri, ha una stazza lorda di 67.311 tonnellate ed una velocità di crociera di 20,8 nodi. Può trasportare 7.800 metri lineari di merci rotabili, pari a circa 500 trailer: se confrontata con la precedente classe di navi ro-ro impiegate dal Gruppo Grimaldi per il trasporto di merci di corto raggio, la nuova unità può trasportare il doppio del carico mantenendo gli stessi consumi di carburante a parità di velocità. L'eccellente performance ambientale della Eco Barcelona è il risultato dell'adozione di numerose soluzioni tecnologiche altamente innovative che ne ottimizzano i consumi e le prestazioni. In più la nave, che è dotata di motori di ultima generazione controllati elettronicamente, consuma carburante fossile in navigazione ed energia elettrica durante la sosta in porto, garantendo Zero Emission in Port®. Quando è ferma in banchina, infatti, la Eco Barcelona utilizza l'energia elettrica immagazzinata da batterie a litio che si ricaricano durante la navigazione grazie agli shaft generator e a 350 m2 di pannelli solari. La nave è inoltre dotata di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato. Come la sua gemella Eco Valencia, già operativa dalla metà di novembre, una volta arrivata dalla Cina la Eco Barcelona sarà impiegata sulla linea regolare che collega i porti italiani di Livorno e Savona e quelli spagnoli di Barcellona e Valencia. Questo nuovo anno inizia con i migliori auspici per il nostro Gruppo: solo nel mese di gennaio accoglieremo nella nostra flotta ben tre nuove navi ultra-moderne, e ancora altre unità saranno consegnate nei mesi a venire, ha dichiarato Emanuele Grimaldi, amministratore delegato della compagnia partenopea. Grazie alle nuove navi sempre più efficienti, anche nel 2021 faremo del nostro meglio per offrire ai nostri clienti servizi di alta qualità, senza perdere di vista il grande obiettivo dell'ecosostenibilità.



Shipping Italy

Savona, Vado

Tre nuove navi entrano a far parte della flotta Grimaldi Group a gennaio

Il 2021 del Gruppo Grimaldi si apre con la consegna della Eco Barcelona appena avvenuta, e quelle di altre due unità ultra-moderne, la Grande Texas e la Eco Livorno, che entreranno a far parte della flotta entro la fine del mese di gennaio. Tanto le due gemelle Eco, destinate al trasporto di merci rotabili nel Mediterraneo, quanto la Grande Texas, sesta delle sette unità Pure Car & Truck Carrier commissionate al cantiere cinese Yangfan di Zhoushan, contribuiranno a rendere la flotta del gruppo ancora più giovane ed ecosostenibile. La Eco Barcelona, che batte bandiera italiana, è la seconda delle dodici unità ibride della nuova classe Grimaldi Green 5th Generation (GG5G) commissionate al cantiere cinese Jinling di Nanjing. Lunga 238 metri e larga 34 metri, la Eco Barcelona ha una stazza lorda di 67.311 tonnellate e una velocità di crociera di 20,8 nodi. Può trasportare 7.800 metri lineari di merci rotabili, pari a circa 500 trailer: se confrontata con la precedente classe di navi ro-ro impiegate dal Gruppo Grimaldi per il trasporto di merci di corto raggio, la nuova unità può trasportare il doppio del carico mantenendo gli stessi consumi di carburante a parità di velocità. Come la sua gemella Eco Valencia, già operativa dalla metà di novembre, una volta arrivata dalla Cina la Eco Barcelona sarà impiegata sulla linea regolare che collega i porti italiani di Livorno e Savona e quelli spagnoli di Barcellona e Valencia. Questo nuovo anno inizia con i migliori auspici per il nostro Gruppo: solo nel mese di gennaio accoglieremo nella nostra flotta ben tre nuove navi ultra-moderne, e ancora altre unità saranno consegnate nei mesi a venire ha dichiarato Emanuele Grimaldi, amministratore delegato della compagnia partenopea. Grazie alle nuove navi sempre più efficienti, anche nel 2021 faremo del nostro meglio per offrire ai nostri clienti servizi di alta qualità, senza perdere di vista il grande obiettivo dell'ecosostenibilità.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Cimolai vince la gara per la costruzione della nuova Torre piloti

MATTEO DELL' ANTICO

La nuova Torre piloti del porto di Genova sarà costruita dal raggruppamento temporaneo di imprese guidato dalla società friulana Cimolai e formato anche dalle aziende Icam Fratelli Parodi e Spartacus con raggruppamento temporaneo di professionisti formato da Techproject con Seteco Ingegneria e l' architetto Alfonso Femia. Cimolai è la stessa azienda che dopo il crollo di ponte Morandi aveva presentato un progetto al sindaco Marco Bucci per ricostruire il viadotto sul torrente Polcevera, la cui realizzazione è poi stata affidata a WeBuild, Fincantieri e Italferr. La gara è stata affidata alla realtà friulana dall' **Autorità di sistema portuale** di Genova-Savona che si è aggiudicata il bando di Palazzo San Giorgio con un ribasso del 22,22% sui 18 milioni di euro inizialmente previsti: in totale sono stati quindici i raggruppamenti temporanei di impresa a presentare una propria offerta, poi scremati fino a dieci con preferenza a chi ha «svolto lavori analoghi di importo più elevato relativamente alla categoria prevalente, rispetto a quelli oggetto dell' appalto, conclusi nel triennio antecedente la data di pubblicazione dell' avviso». Cimolai è stata preferita a Pizzarotti, Icm, Salc, Consorzio nazionale Servizi, Integra, Intercantieri Vittadello, Fincosit, Consorzio Ciro Menotti e Pellegrini. I lavori per la costruzione della nuova Torre piloti dovrebbero durare circa due anni e iniziare entro la fine del primo semestre di quest' anno per poi terminare nel 2023. La struttura sorgerà nell' area delle riparazioni navali più vicina alla Fiera, poco distante dal padiglione Jean Nouvel. Nel frattempo Cetena, società con sede a Genova controllata da Fincantieri, si è occupata di effettuare uno studio relativo alla sicurezza della Torre piloti. L' incarico è stato affidato da Palazzo San Giorgio per un importo di circa 40 mila euro. Da parte del Cetena è stato dato il via libera alla realizzazione dell' edificio nella zona della Foce, ma non è escluso che durante la costruzione della struttura venga realizzata una barriera di protezione attorno alla nuova costruzione per evitare il rischio di collisioni con la nuova Torre piloti ad opera di qualche yacht ormeggiato all' interno della darsena nautica. Il porto del capoluogo ligure non ha più una torre piloti da oltre sette anni, dopo che la sera del 7 maggio del 2013 la nave "Jolly Nero" della compagnia Messina urtò e fece crollare la vecchia Torre piloti del porto causando la morte di nove persone. Il cargo della società armatoriale genovese stava effettuando una manovra di uscita dallo scalo del capoluogo ligure con destinazione il porto di Napoli, ma la manovra finì fuori controllo. Dopo il crollo di Molo Giano, i piloti del porto si sono trovati a operare in una situazione logisticamente non semplice con sede operativa e flotta dislocate in parti differenti del porto. Quando sarà operativa la nuova struttura, i piloti potranno tornare ad avere una vera e propria sede con uffici e alloggi, proprio come un tempo. Il progetto della nuova Torre piloti è stato realizzato dall' architetto Renzo Piano: molto slanciata, con abbondante uso di acciaio e vetro, la nuova struttura avrà la cabina di controllo a circa sessanta metri d' altezza e vista da lontano ricorderà, nelle intenzioni del suo autore, la sagoma di un gigantesco marinaio che scruta l' orizzonte proteggendosi con la mano gli occhi dal sole. --matteo.dellantico@ilsecoloxix.it© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino

Genova, Voltri

Dal Recovery 28 miliardi alle grandi opere Ma quasi tutti per infrastrutture già previste

Gualtieri presenta il piano modificato. Il 20% dei finanziamenti europei per risolleverare un settore in crisi. I progetti nuovi sono solo dieci

di Antonio Troise ROMA Il documento arriverà sul tavolo di Palazzo Chigi solo stamattina. Ieri, le bozze del Recovery plan hanno fatto la spola fra i ministeri e le segreterie dei partiti di maggioranza, per arrivare a un accordo condiviso e far tornare sul sereno il barometro dell'esecutivo.

Non è stata per niente una passeggiata. Fino a tarda notte i tecnici del ministro dell'Economia, Roberto Gualtieri, hanno lavorato per rifinire il testo e smussare i capitoli più complicati. I grandi capitoli non sarebbero cambiati. Ma ci sarebbero molte new entry nella lista di opere e progetti finanziati. Non è passata la linea di Renzi che avrebbe voluto concentrare tutte le risorse a disposizione sui nuovi progetti, aggiuntivi e non sostitutivi rispetto a quelli esistenti. Dal momento che buona parte delle risorse arriverà sotto la forma di prestiti e non a fondo perduto, si rischiava infatti di far esplodere il debito pubblico. Italia Viva ha invece ottenuto lo stralcio della fondazione sulla cybersecurity. Renzi avrebbe anche strappato qualche variazione nei saldi del Recovery. Ma la

trattativa, fino all'ultimo, è stata fortemente in bilico. Qualche risultato è stato portato a casa anche dal Pd. Dovrebbero esserci più fondi per i servizi sociali, la disabilità, l'integrazione socio-sanitaria, i giovani, il terzo settore e gli asili nido. Anche il capitolo sanità potrebbe contare su un'ulteriore dote di risorse, anche se resta ancora tutto da risolvere il rebus dei fondi Mes. Sulla carta il piano è ambizioso, circa 28 miliardi di euro, oltre il 20% dell'intera posta in gioco con il Recovery fund. Soldi che servirebbero a finanziare 19 grandi opere infrastrutturali e dare una spinta considerevole al nostro Pil. Ma in realtà, almeno nei primi tre anni, gli investimenti non saranno aggiuntivi ma sostitutivi rispetto ai programmi già approvati dal governo e mai decollati per le ragioni più diverse. E non solo per assenza dei fondi. Solo a partire dal 2024 i fondi europei si sommerebbero alle risorse nazionali e darebbero un'ulteriore spinta al settore. Nel frattempo, l'unico dato positivo sarà la spesa per interessi: potremo, infatti, finanziare le grandi opere con tassi sicuramente più vantaggiosi rispetto a quelli offerti sul mercato. Le sorprese, sempre nel capitolo che la bozza di Recovery plan dedica alle infrastrutture, non finiscono però qui. Infatti, dei 28 miliardi destinati ai cantieri, la maggior parte, circa 22 miliardi, finanzia opere già programmate o in corso di realizzazione. Solo 5,3 miliardi, insomma, saranno dirottati su nuovi capitoli di spesa. A fare la parte del leone saranno soprattutto i cantieri per l'alta velocità ferroviaria, in particolare il progetto del cosiddetto Terzo Valico, Liguria-Alpi, che assorbirà 5,5 miliardi. Un miliardo in meno andrà, invece, alla tratta Palermo-Catania-Messina. Per la Verona-Brennero la dote si attesterà sui 3,3 miliardi di euro. Sempre per restare nell'ambito del trasporto ferroviario, 2,6 miliardi confluiranno sul progetto dell'alta capacità fra Napoli e Bari e un miliardo alla controversa Tav, il collegamento super-rapido fra Torino e Lione. Ma non basta. Fra le opere già finanziate, ci sono poi interventi di ammodernamento tecnologico e produttivo, per aumentare il traffico, dando anche un aiuto all'ambiente. Mezzo miliardo sono, infatti, assegnati alla valorizzazione della rete stradale dell'Anas e altri 600 milioni per il potenziamento tecnologico e la digitalizzazione delle autostrade. Tutte opere che da tempo aspettano di ripartire e che spesso sono rimaste bloccate, non tanto per la mancanza di risorse ma soprattutto per i ritardi della burocrazia e l'assenza di autorizzazioni. Vedremo se con la spinta dei fondi europei qualcosa effettivamente riuscirà



Il Resto del Carlino

Genova, Voltri

a muoversi in tempi rapidi. E i progetti nuovi? L'elenco, per il momento, prevede dieci opere. Il capitolo più importante è la nuova diga foranea del porto di Genova, che consentirà di ampliare notevolmente i traffici dello scalo ligure. Un'opera mastodontica, all'avanguardia in Europa, che prevede un investimento di 1,1 miliardi di euro. Un altro miliardo è destinato sempre al piano nazionale di elettrificazione dei porti oltre a 800 milioni per la digitalizzazione, l'efficientamento della logistica e la sostenibilità ambientale. Infine, le nuove tratta dell'alta velocità ferroviaria fra Roma e Pescara (613 milioni) e Salerno-Reggio Calabria (550 milioni) oltre al potenziamento delle linee Orte-Falconara (358 milioni), Genova-Ventimiglia (326 milioni) e Taranto-Battipaglia (235 milioni). L'obiettivo è di avere al termine del programma di potenziamento della rete ferroviaria, l'80% della popolazione a meno di un'ora da una stazione ad alta velocità. Complessivamente sarà il Nord a fare la parte del leone, assorbendo 12,6 miliardi di euro, contro gli 8,7 miliardi che andranno ai cantieri del Centro-Sud. Ma, nel Recovery plan, ci sono almeno altri due capitoli che potrebbero dare una spinta al settore delle costruzioni, uno dei più colpiti dalla crisi del Covid. In primo luogo i 40 miliardi da destinare alla riqualificazione e all'efficientamento tecnologico degli edifici. A cominciare e dalla scuola. L'estensione del superbonus al 110% assorbirà almeno 8 miliardi. Mentre altri 9 miliardi saranno destinati alla valorizzazione delle risorse idriche e alla messa in sicurezza del territorio. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

intanto paolo emilio signorini e' stato confermato alla presidenza dell' Authority del mar ligure

Diga foranea, via al dibattito per il progetto

Venerdì 8 gennaio si aprirà il confronto pubblico sulle ipotesi per realizzare l' opera nel porto di Genova

ALESSANDRA PIERACCI

alessandra pieracci genova Appena confermato alla presidenza dell' **Autorità** di **sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale per i prossimi quattro anni, il 30 dicembre, Paolo Emilio Signorini ha annunciato: «Nel prossimo mandato vorrei veder partire i lavori della nuova diga di Genova, della diga di Vado Ligure, vedere completare molti cantieri per l' accessibilità stradale e ferroviaria e completare gli interventi di elettrificazione delle banchine dei poli passeggeri di Genova e Savona». «Contiamo di aggiudicare la diga di Genova e l' espansione dei cantieri di Sestri Ponente - ha spiegato -: due segnali fortissimi. Il programma straordinario degli interventi, da qui a 5, 6 o 10 anni cambierà il volto del porto e della città». Della Diga ha parlato anche l' arcivescovo di Genova, monsignor Marc Tasca, durante la celebrazione del Te Deum il 31 dicembre nella Chiesa del Gesù: «Sento indispensabile e urgente, la necessità di mettere mano a grandi progetti, da lungo attesi, quali Terzo Valico, Gronda, Diga Foranea, ribaltamento del Cantiere Navale di Sestri, raddoppio della ferrovia Genova-Ventimiglia, riassetto del Distretto Riparazioni Navali, interventi per la viabilità autostradale». Del resto, il comitato di gestione del porto di Genova, Savona e Vado Ligure aveva dato il via libera a piani e investimenti approvando l' 8 dicembre il bilancio di previsione 2021, il programma triennale delle opere ordinario 2021-2023 e il programma straordinario 2019 - 2021 in attuazione del decreto Genova (legge 130/2018) emanato per la ripresa dopo il crollo del ponte Morandi, che ad oggi prevede un impegno di 2,070 miliardi di euro. Tra gli investimenti previsti nel programma straordinario appunto la nuova diga, la prima fase, per 700 milioni. «C' è anche l' ampliamento della diga foranea del Porto di Genova con l' allargamento del canale navigabile nella lista delle 19 grandi opere inserite nel capitolo Infrastrutture del Recovery Plan per accedere ai fondi Next Generation. Il costo stimato è di oltre un miliardo» ha dichiarato il sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti Roberto Traversi. «Per la diga l' 8 gennaio, presente il ministro dei Trasporti, si aprirà il dibattito pubblico di un mese e mezzo su tre ipotesi progettuali. Nell' ultima parte dell' anno partirà la gara per la progettazione definitiva ed esecutiva» ha dichiarato Signorini. Dietro l' organizzazione delle consultazioni, Comin & Partners e Avventura Urbana che inaugurano la collaborazione tra le due società con la prima iniziativa in Italia promossa in base alla legge del 2018 che prevede l' introduzione del dibattito pubblico, mutuato dall' ordinamento francese, come strumento obbligatorio di consultazione e mediazione dei conflitti in funzione della realizzazione di opere pubbliche e infrastrutture al di sopra di una certa soglia di costo e dimensione. Genova in realtà è già stata pioniera del débat public, promosso dall' allora sindaca Marta Vincenzi, per definire il tracciato della gronda autostradale, appunto sull' esempio francese. «La nostra partnership si baserà su tre specifiche linee di attività: comunicazione efficace e di crisi, contatto con gli stakeholder, e capacità di mediazione. Metteremo a frutto le nostre diverse expertise combinate e un approccio multi-stakeholder per coinvolgere la comunità ed i cittadini» ha affermato Gianluca Comin, presidente di Comin & Partners, società di consulenza strategica e relazioni istituzionali da lui fondata con Elena Di Giovanni, Gianluca Giansante, Lelio Alfonso e Federico Fabretti. «Mai come oggi è stato così ridotto lo spazio tra le decisioni che vengono prese da amministrazioni locali e nazionali, l' implementazione dei





La Stampa (ed. Savona)

Genova, Voltri

persone e comunità a riguardo» ha detto Iolanda Romano, socia fondatrice con Andrea Pillon di Avventura Urbana, società di consulenza per la gestione di processi decisionali complessi fondata. - © RIPRODUZIONE RISERVATA

Genova: Maresca, congratulazioni a Signorini. Proseguire importante dialogo porto-città

(FERPRESS) - Genova, 4 GEN - "Rivolgo le più sentite congratulazioni, personali e a nome del Comune di Genova, per la conferma alla presidenza dell' **Autorità di Sistema Portuale Mar Ligure Occidentale** di **Paolo** Emilio Signorini, che ha svolto al meglio il suo primo mandato, dimostrando di saper affrontare con efficacia anche le sfide emergenziali che hanno coinvolto lo scalo genovese, a partire dalle conseguenze del crollo del viadotto Morandi". L' articolo è leggibile solo dagli abbonati. L' abbonamento per un anno a Ferpress costa solo 250,00 + iva . Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario . Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione: segreteria@ferpress.it Lo dichiara l' assessore allo Sviluppo economico **portuale** e logistico del Comune di Genova Francesco Maresca. "Per il prossimo mandato, confermo il massimo impegno da parte dell' amministrazione comunale alla collaborazione con Palazzo San Giorgio per lo sviluppo dello scalo di Genova, a partire dalla realizzazione delle infrastrutture, a terra e a mare, indispensabili per la competitività del primo porto del Paese. Inoltre, credo profondamente nel dialogo costante con l' **Autorità portuale** per una governance all' altezza delle sfide internazionali che ci attendono, per l' ammodernamento dello scalo in chiave di un sempre più efficiente rapporto tra la città e il suo porto".



UN COMPLEANNO SPECIALE

Acmar taglia il traguardo dei settanta anni di vita «Guardiamo al futuro»

La cooperativa è stata fondata il 5 gennaio 1951 dopo grandi fasti e periodi di difficoltà punta al rilancio

RAVENNA I grandi fasti, le fasi di difficoltà e ora il tentativo di rilancio: l' Acmar compie oggi 70 anni. L' Associazione Cooperativa Muratori & Affini Ravenna fu infatti fondata il 5 gennaio 1951 su iniziativa di ventisette operai edili di fede repubblicana usciti dalla Cmc, per fronteggiare gli effetti della grave crisi economica e sociale del territorio ravennate. Fu il primo passo della rifondazione di un movimento cooperativo che contribuì a far sorgere nel 1952 l' Agci, Associazione Generale delle Cooperative italiane. «Chissà fin dove si spingevano l' immaginazione e le speranze di quei 27 operai, mentre il notaio Eugenio Bettucci leggeva loro l' atto costitutivo - si chiede il presidente Sebastiano Cusumano -. Chissà se nel gennaio del 1951 le preoccupazioni per il presente e per l' immediato futuro gli permettevano di spaziare con la fantasia fino ai giorni in cui la loro creatura avrebbe compiuto 70 anni; sicuramente non avrebbero potuto prevedere la coincidenza con un periodo tanto drammatico per l' umanità intera». Oggi questa realtà cooperativa ravennate conta su 400 soci (tra cooperatori e sovventori) e i 140 dipendenti. «Acmar - aggiunge il direttore generale Ruggero Rosetti - può oggi guardare con orgoglio al proprio passato e con ottimismo al proprio futuro tra guardando così la fase del concordato in continuità, forte di un portafoglio lavori di 120 milioni da sviluppare nel prossimo triennio, con un forte radicamento sul territorio locale (in particolare in ambito industriale e portuale con clienti quali Sapir, Pir, ENI Versalis, **Autorità Portuale**) e commesse importanti in Campania (ampliamento del porto di Salerno e opere per l' impianto di depurazione a Torre del Greco), Umbria e Sicilia (manutenzioni straordinarie per Anas), Abruzzo e Marche (opere infrastrutturali e di ricostruzione nelle aree terremotate)». Dopo la fondazione, nel giro di qualche anno l' Acmar varcava i confini della provincia e della regione sull' esempio delle più importanti imprese concorrenti, acquisendo significative commesse soprattutto in Toscana, Piemonte, Marche e Liguria. Con l' iscrizione all' Albo Nazionale Costruttori (ANC) avvenuta nel 1965, la cooperativa entra a far parte dell' albo di fiducia di molti enti locali e nazionali, ministeri, grandi aziende a partecipazione statale, realizzando via via opere sempre più significative. In quegli anni la cooperativa arriva ad annoverare oltre trecento maestranze, in maggioranza soci, con diverse specializzazioni estese anche ai lavori di movimento terra, acquedottistica e di costruzione stradale. Nel 1975, assieme ad altre importanti imprese cooperative, l' Acmar contribuisce al rilancio del Consorzio Ciro Menotti. La crescita costante porterà in seguito all' acquisizione di altre società e, negli anni duemila, all' espansione nei mercati esteri.



L' Acmar compie 70 anni E guarda al suo passato

Entro il 30 giugno sarà completato il piano concordatario: l' attività di liquidazione ha raggiunto risultati soddisfacenti, ok gli ultimi tre bilanci

Ha costruito negli anni '50, per la Sarom, le torri Hamon, simbolo del film 'Deserto Rosso' di Michelangelo Antonioni, poi un tratto ferroviario in zona Candiano, l' Hotel Classicana a fianco della basilica di Sant' Apollinare in Classe fino al nuovissimo deposito di Gnl di Gruppo Pir-Edison e a rapporti con altri grandi gruppi. Oggi, 5 gennaio 2021, l' Acmar compie 70 anni e ha un doppio motivo per celebrare questo compleanno. Il primo è naturalmente la longevità in un settore, quello delle costruzioni, che ha visto nei decenni scomparire imprese su imprese. Il secondo guarda al futuro e alla positiva conclusione del concordato in continuità. La data fissata per il completamento dell' esecuzione del piano concordatario è il 30 giugno. L' andamento è stato fin qui in linea con quanto previsto dal piano: la continuità aziendale ha mantenuto l' equilibrio economico e finanziario chiudendo in positivo gli ultimi tre bilanci, mentre l' attività di liquidazione ha raggiunto risultati soddisfacenti in merito al realizzo delle partecipazioni e degli immobili. L' Acmar (Associazione cooperativa muratori & affini Ravenna) fu fondata il 5 gennaio 1951 su iniziativa di 27 operai edili di fede repubblicana usciti dalla Cmc, per fronteggiare gli effetti della grave crisi economica e sociale del territorio ravennate. "Chissà fin dove si spingevano l' immaginazione e le speranze di quegli operai, mentre il notaio Bettucci leggeva loro l' atto costitutivo. Chissà se nel gennaio del 1951 le preoccupazioni permettevano di spaziare fino al 70° compleanno; sicuramente non avrebbero potuto prevedere la coincidenza con un periodo tanto drammatico per l' umanità intera" commenta il presidente Sebastiano Cusumano. Oggi la cooperativa conta 400 soci (tra operatori e sovventori) e 140 dipendenti. «Acmar - aggiunge il direttore generale Ruggero Rosetti - può oggi trarre in considerazione la fase del concordato in continuità, forte di un portafoglio lavori di 120 milioni da sviluppare nel prossimo triennio, con un forte radicamento sul territorio locale (in particolare in ambito industriale e portuale con clienti quali Sapir, Pir, ENI Versalis, Autorità Portuale) e commesse importanti in Campania, Umbria, Sicilia, Abruzzo e Marche». «L' Acmar - ricorda Giannantonio Mingozzi, presidente di Tcr - rappresenta un pezzo della storia di Ravenna. Ha garantito il lavoro a migliaia di addetti e ai tanti soci che spesso si sono sacrificati per mantenere gli scopi di una impresa cooperativa tra le più importanti d' Italia». Nella storia dell' Acmar, conclude Mingozzi, «vi sono personalità e figure che hanno dedicato tutta la vita alla cooperazione eda Ravenna; basti ricordare per tutti Cesare Mambelli, impegnato in Acmar, nel Ciro Menotti e poi in Ridracoli e in Sapir quale rappresentante della pubblica amministrazione». Lorenzo Tazzari.



L' Acmar compie 70 anni: 400 soci, 140 dipendenti per guardare positivamente al futuro

L' Acmar (Associazione Cooperativa Muratori & Affini Ravenna) festeggia domani (5 gennaio 2021) i 70 anni di attività. Fu fondata il 5 gennaio 1951 su iniziativa di ventisette operai edili di fede repubblicana usciti dalla Cmc, per fronteggiare gli effetti della grave crisi economica e sociale del territorio ravennate. Fu il primo passo della rifondazione di un movimento cooperativo che contribuì a far sorgere nel 1952 l' AGCI, Associazione Generale delle Cooperative italiane. 'Chissà fin dove si spingevano l' immaginazione e le speranze di quei 27 operai, mentre il notaio Eugenio Bettucci leggeva loro l' atto costitutivo. Chissà se nel gennaio del 1951 le preoccupazioni per il presente e per l' immediato futuro gli permettevano di spaziare con la fantasia fino ai giorni in cui la loro creatura avrebbe compiuto 70 anni; sicuramente non avrebbero potuto prevedere la coincidenza con un periodo tanto drammatico per l' umanità intera' commenta oggi il presidente Sebastiano Cusumano. Oggi i 400 soci (tra operatori e sovventori) e i 140 dipendenti, augurandosi che presto sia di nuovo possibile ritrovarsi tutti insieme per celebrare l' anniversario, condividono la soddisfazione per questo traguardo, raggiunto

attraversando anche periodi difficili senza mai perdere l' attaccamento alla cooperativa e il forte senso di appartenenza. 'Acmar - aggiunge il direttore generale Ruggero Rosetti - può oggi guardare con orgoglio al proprio passato e con ottimismo al proprio futuro guardando così la fase del concordato in continuità, forte di un portafoglio lavori di 120 milioni da sviluppare nel prossimo triennio, con un forte radicamento sul territorio locale (in particolare in ambito industriale e **portuale** con clienti quali Sapir, Pir, ENI Versalis, **Autorità Portuale**,) e commesse importanti in Campania (ampliamento del porto di Salerno e opere per l' impianto di depurazione a Torre del Greco), Umbria e Sicilia (manutenzioni straordinarie per Anas), Abruzzo e Marche (opere infrastrutturali e di ricostruzione nelle aree terremotate)'. Un po' di storia Dopo la fondazione, nel giro di qualche anno l' Acmar varcava i confini della provincia e della regione sull' esempio delle più importanti imprese concorrenti, acquisendo significative commesse soprattutto in Toscana, Piemonte, Marche e Liguria. I consolidati rapporti con la clientela pubblica e privata e le buone relazioni col sistema bancario e industriale le consentirono di passare indenne fra le varie crisi cicliche di natura congiunturale e strutturale che in più occasioni hanno travagliato il settore delle costruzioni. Con l' iscrizione all' Albo Nazionale Costruttori (ANC) avvenuta nel 1965, la cooperativa entra a far parte dell' albo di fiducia di molti enti locali e nazionali, ministeri, grandi aziende a partecipazione statale, realizzando via via opere sempre più significative, come confermano gli aumenti degli importi delle iscrizioni in venti categorie diverse. In quegli anni la cooperativa arriva ad annoverare oltre trecento maestranze, in maggioranza soci, con diverse specializzazioni estese anche ai lavori di movimento terra, acquedottistica e di costruzione stradale. Nel 1975, assieme ad altre importanti imprese cooperative, l' Acmar contribuisce al rilancio del Consorzio Ciro Menotti, un ente abilitato a concorrere ai pubblici appalti che acquisirà valenza nazionale, destinandovi uomini e mezzi. La crescita costante porterà in seguito all' acquisizione di altre società e, negli anni duemila, all' espansione nei mercati esteri.



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

a marina di carrara

Un' area giochi nel parco per ricordare il portuale Alessandro Lorenzani

L.B.

marina di **carrara**. Un' area giochi nel Parco Puccinelli di **Marina** di **Carrara**: ecco la bella azione per ricordare Alessandro Lorenzani, lavoratore, ricordiamo, scomparso nell' agosto 2018 a seguito di un infortunio sul lavoro allo scalo marinello. Un progetto dedicato ai bambini che servirà a ricordare per sempre il lavoratore morto tragicamente. E un' area giochi che sarà allestita in una delle aree verdi più frequentate del litorale. I familiari, i colleghi e gli amici infatti hanno raccolto una cifra che sfiora i 4,5 mila euro, donando la somma a piazza Il Giugno per la realizzazione di un' area giochi da mettere a punto nel parco di **Marina**. A sancire sia della donazione, sia del progetto è una determina del settore progetti speciali del Municipio, risalente alla fine dell' anno, che ripercorre le tappe del bel gesto, a partire, infatti, dalla «intenzione dei colleghi di lavoro, gli amici e la famiglia tutta, ricordare Alessandro Lorenzani deceduto nel 2018 a seguito di infortunio sul lavoro travolto da un carrello elevatore al **Porto** di **Marina** di **Carrara** e, a tal fine, hanno donato al Comune di **Carrara** l' importo di 4.484,24 euro per realizzare un' area giochi all' interno del Parco Puccinelli», si legge nel documento di palazzo civico che mette nero su bianco la donazione «regolarizzata» alle porte del Natale di fatto (il 24 dicembre). I lavori sono stati così affidati alla ditta di Chieti Green Arreda per un totale di quasi 5 mila euro, con la cifra donata destinata al capitolo "Acquisto attrezzature parchi gioco"; la parte restante (475 euro circa) per il capitolo "Interventi di manutenzione e di arredo urbano". Il parco, lo ricordiamo, alla fine del 2019 era stato al centro di un' altra iniziativa di solidarietà: la donazione in quel caso era arrivata dalla Consulta disabilità di **Carrara** per un parco giochi più inclusivo. Ora, in coda al 2020, la donazione di familiari, amici e colleghi di Alessandro Lorenzani. E l' area giochi che nascerà nel parco Puccinelli, nel cuore di **Marina**. --L.B. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



«Palizzate e blocchi non fermano l'erosione La stagione estiva adesso in serio pericolo»

Il grido degli operatori balneari della costa. Otto chilometri di litorale da anni martoriati: il mare si sta divorando gli arenili e l'estate è a rischio

MASSA Otto chilometri di costa, da decenni martoriata dall'erosione: da ponente, da sempre il tratto più in sofferenza, fino a scendere a levante, dove il mare sta divorando giorno dopo giorno le ultime spiagge lunghe rimaste. Spiagge che scompaiono non solo per profondità ma soprattutto in termini volumetrici e ormai il mare, onda dopo onda e sempre con più forza, scalza le difese messe a fine stagione dai balneari, attraversa le strutture e arriva sul lungomare. Le ultime mareggiate lo dimostrano: c'è bisogno di interventi urgenti, una pianificazione progettuale nel breve e nel lungo termine che guardi alla costa nel suo insieme tenendo presente le specificità di ogni singola zona (partaccia, Marina di Massa, Ronchi e Poveromo). Il grido d'allarme arriva sia dagli operatori turistici sia dalla politica. Scrive in una nota la Lega Massa rivolgendosi alla Regione: «Impiegare le milionate promesse per risolvere il problema una volta per tutte, intanto tamponando l'emergenza con la redistribuzione della sabbia che intasa l'ingresso della darsena di Viareggio, riportandola sul nostro litorale». Sulla stessa linea anche Stefano Benedetti, vice coordinatore provinciale di Forza Italia: «Negli anni tanti i lavori costosi fatti, ma che non hanno risolto il problema. La situazione, ad oggi, non è cambiata e assistiamo costantemente a mareggiate che continuano imperterrite a mangiare la costa». I danni ambientali sono evidenti a Marina di Massa, a ponente rispetto al pontile. A luglio 2019 furono fatti dei lavori nella zona del bagno Marchini e Don Gnocchi che però non hanno retto ai colpi del mare. «La situazione è preoccupante - dice Angela Trespidi, balneare -. Le scogliere non reggono più. Nel 2019 al bagno Marchini e al Don Gnocchi, in seguito ad una mareggiata molto importante, è stato eseguito un intervento a difesa dell'area. Intervento fatto a metà. La strada si sta sgretolando, e la zona è transennata da quasi due anni. A protezione del bagno abbiamo fatto una palizzata e abbiamo posizionato dei geoblocchi». «La stagione 2021 è a rischio - ribadisce Claudio Costelli, referente per il Consorzio balneari Massa dell'erosione -. Ci preoccupa il cantiere bloccato a Poveromo, l'acuirsi del fenomeno erosivo a Ronchi, per non parlare di un danno economico diretto e indiretto». «Fondamentali sono le tempistiche dei lavori - afferma Luca Martini presidente de La Compagnia del Mare -. Proprio in questi giorni leggo che vogliono ampliare il porto di Marina di Carrara, quando sembrerebbe essere motivo del fenomeno erosivo». «Siamo pronti a collaborare - conclude Itala Tenerani, presidente Consorzio Balneari Massa -. E' auspicabile che gli enti coinvolti lavorino in sinergia per difendere il territorio per l'intera comunità». Laura Sacchetti © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

Piombino e la Ss 398 trent'anni di promesse

Realizzata solo a metà, mentre auto e Tir ingolfano l'unica strada verso il mare

GUIDO FIORINI

Dalla Variante Aurelia al porto di Piombino in pochi minuti: siamo nel 2021, fra poco la statale 398 sarà pronta. A fidarsi degli annunci della politica, dovrebbe essere così. Perché questo dichiararono, il 22 giugno 2017, il viceministro alle infrastrutture Riccardo Nencini, la sottosegretaria all'ambiente, Silvia Velo, l'allora sindaco Massimo Giuliani e l'ingegner Stefano Liani, progettista Anas. La conferenza stampa trionfale si tenne all'hotel Centrale: finanziamenti, cronoprogramma, progetti. Tante "slide" colorate, ma nessun cantiere. Infatti la stessa sala dello stesso hotel il 27 febbraio 2020 ospita una nuova conferenza stampa: stavolta ci sono il consigliere regionale ed ex sindaco Gianni Anselmi, il nuovo sindaco Francesco Ferrari, per l'Anas c'è Antonio Scalamandrè. Nell'incontro fotocopia i nuovi tempi sono cinque anni, ma solo fino al Gagno, periferia della città, il primo lotto. Il secondo lotto (Gagno-porto) dovrà essere realizzato dal Comune, i finanziamenti vanno trovati con il ministero delle infrastrutture. Al momento di certo c'è solo che il 15 gennaio scade il bando di Anas per l'affidamento dei lavori dei primi 3,1 km. Una piccola cosa, comunque un passo avanti. Magari per "mezza 398" sarà la volta buona, ma essere scettici è d'obbligo, visto da quanti anni si parla del collegamento con il porto, ipotizzato fin dai tempi in cui si iniziò a pensare al primo tratto, da Venturina a Montegemoli, entrato in servizio nel luglio 2004, 15 anni dopo la prima proposta e una serie di ritardi, inconvenienti e ricorsi al Tar e perfino il crollo della bretella realizzata per aggirare il cantiere. Si sbriciolò, si dette la colpa alle piogge. Dopo è successo di tutto, dal tentativo di baratto (2007) dei finanziamenti per l'opera con l'accoglimento dei "fanghi di Bagnoli" (1,3 milioni di metri cubi di scorie della colmata dell'ex Italsider, più 720mila della bonifica dei fondali, poi ridotti nel tempo e, infine mai arrivati), in accordo con il Comune di Napoli che non sapeva dove metterli, alla progettazione del 2008 della Sat per l'autostrada che prevedeva la 398 e il Lotto zero di Livorno per poi rivedere tutto nel 2011, cancellando le opere accessorie. Così, anno dopo anno, e annuncio dopo annuncio, si arriva ai giorni nostri, con la 398 neppure iniziata. Una storia ultratrentennale, quella della 398: risale al 1989 il primo incarico della Provincia di Livorno per la progettazione del tratto Stazione di Campiglia-Montegemoli, progetto pronto nel 1990 e poi "assorbito" da Anas nel 1993. Poi una nuova progettazione nel 1995, affidata dal Comune, sindaco Luciano Guerrieri, all'ingegner Luciano Della Lena. I mesi e gli anni passano veloci, si arriva alla fine del 1998 quando Anas indice la gara d'appalto. Fra intoppi burocratici, fra cui l'irregolarità nell'apertura delle buste, si arriva a giugno 1999 per l'assegnazione dei lavori alla Sales-Fagotti. Ci sono anche i soldi, 44 miliardi di vecchie lire (22,3 milioni di euro). Ma poteva mancare un ricorso al Tar in Italia? Ecco che la seconda, la Lauro cantieri Valsesia, va in tribunale. Il contenzioso si sblocca a fine anno, il cantiere apre a inizio 2000. E, già 21 anni fa, il compianto Stelio Montomoli, allora segretario dell'Autorità portuale, non ha dubbi: «Quest'opera serve a poco se non la facciamo fino al porto». Servono altri quattro anni, in mezzo oltre allo sbriciolamento della bretella ci si mettono anche le ruspe che spaccano i tubi dell'acquedotto, per completare il primo tratto inaugurato nel luglio 2004, ma si apre la "fase due", la ricerca dei soldi per arrivare fino alle banchine e dare a Piombino una seconda strada di accesso, liberando la città dal collo di bottiglia di Fiorentina dove,



in estate, a causa dei traghetti che scaricano e accolgono decine di migliaia di auto, si paralizza spesso il traffico. Intanto, già dal 2003, Provincia, Regione, Autorità portuale e Comune si erano messi d' accordo per



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

finanziare, con 760mila euro, la progettazione del nuovo tratto di strada fino al porto. Ma ancora una volta blocca tutto un ricorso al Tar. Sono gli anni dell' accordo per i "fanghi di Bagnoli", per i quali si spende il sindaco Gianni Anselmi, sempre con la logica del "baratto", del "cappello in mano", del "via su, fatecelo per favore che in cambio vi diamo...". La stessa che negli anni Ottanta, durante una trattativa per il raddoppio della centrale Enel di Tor del Sale aveva fatto ancora una volta mettere sul piatto della bilancia del "baratto" questa strada fantasma. L' intesa legata ai fanghi viene firmata a dicembre del 2007. Ci sono i ministri Alfonso Pecoraro Scanio (Ambiente), Luigi Bersani (Economia), Fabio Mussi (piombinese, Università), per la Regione l' assessore all' Ambiente Annarita Brammerini, i responsabili degli enti locali e delle Autorità portuali. Prevede finanziamenti per quasi 700 milioni (272,5 subito), ma anche 2,2 milioni di metri cubi di rifiuti speciali da Bagnoli, residui della colmata prospiciente l' ex Italsider, destinati a finire nelle vasche portuali con cui sarà allargato il porto di Piombino. La città si ribella, nasce un comitato, le proteste e le assemblee non si contano. Sessanta di quei milioni dovevano essere usati per la strada, ma si pensa di dirottarli a interventi al porto quando Sat (2008) annuncia che farà la 398 nell' ambito dell' autostrada. Anche se c' è da affrontare il problema dell' attraversamento della fabbrica. Che, allora, era in funzione. Il 2011 elimina il problema, perché la Sat elimina la 398 dal progetto. Si riparte da capo e il resto è storia recente: la 398 è fra le priorità della "cabina di regia" costituita (2014) per l' area di crisi di Piombino. I governi cambiano, nomi e colori, la sostanza no. Delle ultime conferenze stampa abbiamo detto, ora Anas dovrebbe appaltare il primo lotto. Per il secondo c' è la volontà, non i soldi e manca l' accordo sul tracciato. Ne riparleremo a lungo. Intanto, però, è in corso di realizzazione una bretellina, una strada di servizio, che assorbirà il traffico pesante dal Gagno al porto. Sarà pronta nel 2022. --(13 _ continua)© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

Una bretellina per i mezzi pesanti è in costruzione

In mezzo al nulla degli ultimi anni, almeno un cantiere aperto c' è. È quello della bretella del porto, "Stralcio SS398 dello svincolo Gagno - Terre Rosse". Un' opera finanziata dall' Autorità portuale con quasi 10 milioni di euro. Nei programmi dovrebbe essere pronta fra un anno e mezzo e permetterà l' ingresso alla nuova zona nord del porto. Un collegamento diretto alle nuove opere portuali con la viabilità di accesso a Piombino, così da evitare l' attraversamento della città da parte dei mezzi pesanti diretti alla nuova zona commerciale del porto e al porto della Chiusa. La bretella copre un percorso di 1,3 chilometri con tre rotatorie, un tratto curvilineo, un viadotto di accesso, un cavalcaferrovia e l' ultimo tratto rettilineo che porta alle nuove aree portuali. Il collegamento diretto alle nuove opere portuali con la viabilità di accesso a Piombino servirà inoltre come punto di connessione del prolungamento della 398 da Montegemoli fino a Gagno. Quella per la quale la gara per l' appalto scade il 15 gennaio. I lavori, da quando inizieranno, dovrebbero durare circa due anni.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

a giorni secondo confronto con l' authority

Pronto un nuovo scafo Sicmi Strada Geodetica interdetta

PIOMBINO. Oggi dalle 8 alle 16, la strada provinciale Geodetica sarà interdetta per il transito di un trasporto eccezionale, uno dei grandi scafi per maxiyacht prodotti dalla Sicmi e diretto per il varo a Tor del Sale. La polizia municipale e la polizia provinciale si occuperanno di disciplinare il traffico, così che «l' accesso agli impianti e alle località presenti sul tragitto interessato - si legge in una nota del Comune - sarà consentito compatibilmente con il transito del trasporto eccezionale». È il primo trasporto di uno scafo prodotto da Sicmi dopo l' annuncio di metà dicembre del patron della società, Pasquale Di Napoli, di voler trasferire l' attività per dire basta a tutte le complicazioni (in particolare quelle infrastrutturali, che rendono difficoltoso il trasferimento degli scafi destinati al varo) tali da mettere in discussione tempi di consegna e di conseguenza la competitività dell' azienda che dà lavoro a 120 persone. Di Napoli lamentava anche la scarsa attenzione delle istituzioni locali, così che successivamente il Comune di Piombino ha organizzato un primo tavolo di confronto a cui hanno partecipato oltre alla Sicmi anche Confindustria Livorno, **Autorità di sistema portuale**, Terna, Enel. Tuttavia la situazione non è risolta e nei prossimi giorni il confronto si farà tecnico, in una riunione con l' **Autorità di sistema portuale**. Ma intanto l' attività continua, e lo scafo di oggi ne fa parte. Si tratta di uno scafo lungo circa 44 metri, che a partire dalle otto di stamattina lentamente inizierà il suo breve ma complicato viaggio verso Tor del Sale. Da lì poi sarà rimorchiato al cantiere San Lorenzo di La Spezia. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Centro Pagina

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Autorità di Sistema Portuale, Udc chiede una figura marchigiana. Il Pd vuole Giampieri

Annalisa Appignanesi

Una veduta del porto di Ancona ANCONA - Prevalgano i criteri della competenza e dell'appartenenza al territorio marchigiano nella scelta della guida dell'Autorità di sistema Portuale. È quanto chiede l'Udc con una nota a firma del portavoce Vittoriano Solazzi. Il portavoce del partito di maggioranza chiede che alla presidenza dell'Authority ci sia una persona di «esperienza, capacità e conoscenza profonda di un territorio che merita di essere valorizzato come tradizione gli compete». Sul successore di **Rodolfo Giampieri**, alla guida dell'Autorità di Sistema Portuale dal 2016 è scoppiato il caso politico. Nella giornata di sabato sulla vicenda era intervenuto l'ex consigliere regionale della Lega Sandro Zaffiri in avvallo dell'anconetano **Giampieri**. Ora anche l'Udc con Solazzi punta sul legame stretto con il territorio chiedendo una selezione che vada «al di là delle appartenenze politiche, sulla base di parametri quali esperienza e capacità, soprattutto in considerazione del grande valore strategico assunto dallo scalo dorico nell'intero contesto Adriatico e, ancora, nella più vasta area del Mediterraneo».

Tra le varie ipotesi in ballo c'era anche quella di affidare l'incarico ad una figura extra regionale, una soluzione che però fa storcere il naso non solo alla Lega, ma anche all'Udc. Vittoriano Solazzi L'Udc però non si spinge, come il leghista Zaffiri, sul terreno dei nomi e mantiene, ma si limita a ribadire «la matrice marchigiana» e l'esperienza che però farebbe di fatto pendere per una riconferma di **Giampieri** che ne ha indubbiamente, visto che ricopre l'incarico dal 2016, mentre nel 2015 era presidente dell'Authority di Ancona. Una figura che dovrà guidare lo scalo, specie in un momento di particolare criticità economica e sociale come quella attuale dettata dalla pandemia, valorizzandone le grandi potenzialità, anche in riferimento al territorio che esso serve e per il quale negli anni è diventato un costante punto di riferimento. Antonio Mastrovincenzo Il Pd da tempo invece ha ingaggiato una battaglia a favore di **Rodolfo Giampieri**, tanto da aver inviato nei giorni scorsi una lettera alla ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli, con una raccolta firme chiedendone la riconferma. A spezzare una lancia per l'attuale presidente è il consigliere regionale dei dem Antonio Mastrovincenzo. «La posizione del gruppo consiliare è unanime - spiega -, abbiamo sottoscritto tutti una lettera inviata alla ministra De Micheli chiedendo la conferma di Giampieri che ha operato bene e ha dimostrato di avere capacità ed è oggettivamente stimato da tutti per quello che ha fatto».



Legge di stabilità, ok per riattivare la ferrovia Civitavecchia-Orte

LA NOVITÀ È stato adottato la scorsa settimana dalla Giunta della Regione Lazio il Piano della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica. Tra gli interventi infrastrutturali previsti c'è la riattivazione della linea ferroviaria Civitavecchia-Capranica-Orte e la trasformazione in linea metropolitana della FL5 Roma-Civitavecchia con incremento della frequenza delle corse per i pendolari. Particolare attenzione è stata riservata ai porti del Lazio e alla loro intermodalità: per il porto di Civitavecchia sono previsti interventi sia di potenziamento delle strutture portuali che di migliore connessione ferroviaria e autostradale di ultimo miglio». Ad entrare nel dettaglio degli interventi previsti per Civitavecchia ed il suo scalo è l'assessore a Lavori pubblici e mobilità della Pisana Mauro Alessandri. «Il Piano dei Trasporti adottato in Giunta ha l'obiettivo di migliorare la qualità della vita dei cittadini. Attraverso la realizzazione di un sistema di mobilità più efficiente e sostenibile spiega l'esponente della giunta regionale - vogliamo ridurre i tempi di spostamento, e favorire la coesione territoriale e lo sviluppo economico, avvicinando il Lazio all'Italia e al mondo tramite i corridoi europei della mobilità. In quest'ottica è stata inserita la richiesta di 462 milioni del Recovery Fund per riattivare la linea ferroviaria che collega il porto di Civitavecchia con l'interporto di Orte, considerato un hub strategico secondo le reti Ten-t, per lo snodo delle merci sull'asse Tirreno-Adriatico. Un'opera prioritaria al pari della superstrada Civitavecchia-Orte e per la quale è già pronta la progettazione». Arriva invece a circa un miliardo di euro la cifra che la Regione Lazio ha deciso di chiedere, nell'ambito del Piano della Mobilità, a Unione europea e Recovery per il porto di Civitavecchia. In sostanza la Pisana cercherà di finanziare alcune delle opere previste nel Pot dell' **Adsp**, tra cui il prolungamento dell'antemurale, l'apertura a sud del porto storico che consentirà di dividere lo scalo commerciale e passeggeri da quello turistico e la realizzazione della darsena grandi masse. Opere per cui è previsto anche il finanziamento dei relativi collegamenti stradali e ferroviari. «Grazie al lavoro della Regione Lazio commenta il segretario locale del Pd Stefano Giannini - l'anno nuovo comincia con un'ottima notizia per il nostro territorio. L'adozione del Piano Trasporti presentato dall'Assessore Alessandri, infatti, migliorerà la qualità della vita dei cittadini in tema di mobilità e di sviluppo della stessa in un quadro di efficientamento energetico e salvaguardia ambientale. Grazie a questo piano, che riconosce anche l'importanza strategica del porto, Civitavecchia potrà assumere il ruolo centrale che le spetta in ottica di connessione col traffico commerciale nazionale ed europeo». Cris. Gaz. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Il piano della mobilità regionale strizza l'occhio anche al territorio

Condividi CIVITAVECCHIA - "Grazie al lavoro della Regione Lazio l'anno nuovo comincia con un'ottima notizia per il nostro territorio". Lo sottolinea il Partito democratico di Civitavecchia intervenendo sull'adozione del Piano Trasporti presentato dall'Assessore Mauro Alessandri, uno strumento che, secondo il Pd, migliorerà la qualità della vita dei cittadini in tema di mobilità e di sviluppo della stessa in un quadro di efficientamento energetico e salvaguardia ambientale. "Strade, porti, aeroporti, ferrovie, trasporto pubblico locale e piste ciclabili sono i temi affrontati nel piano in chiave di sviluppo sostenibile - spiegano - fondamentali, per il litorale nord del Lazio, sono la riattivazione della Civitavecchia-Capranica-Orte e gli interventi di potenziamento delle strutture portuali e la loro connessione ferroviaria, atti strategici per il rilancio commerciale del nostro **Porto**. Inoltre è prevista la chiusura dell'anello ferroviario di Roma la trasformazione in linea metropolitana della FL5 Roma - Civitavecchia. Grazie a questo piano Civitavecchia potrà assumere il ruolo centrale che le spetta in ottica di connessione col traffico commerciale nazionale ed europeo". Condividi.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Il 2020 della Guardia Costiera: un anno particolare ed impegnativo

Condividi CIVITAVECCHIA - Con la chiusura del 2020 è tempo di bilanci per la Direzione Marittima - Guardia Costiera di Civitavecchia. Anche l'attività della Capitaneria di porto è risultata fortemente condizionata dalla pandemia tuttora in atto, ed ha assunto, in alcuni momenti, caratteri ed impegni del tutto straordinari, che comunque non hanno mai condotto alla chiusura o riduzione dei servizi offerti all'utenza marittima. "Proprio il porto di Civitavecchia, il 31 gennaio scorso, ha mostrato una concreta anticipazione di quella che, purtroppo, sarebbe diventata la quotidiana cronaca dei mesi successivi - ricordano - la presunta presenza a bordo della nave Costa Smeralda di 2 passeggeri contagiati dal Covid, all'epoca ancora assente dal panorama nazionale, ha visto la Capitaneria di porto intervenire per bloccare ogni ingresso/uscita dalla nave ammiraglia della flotta Costa, in attesa che le autorità sanitarie certificassero l'assenza del virus a bordo, avvenuta circa 24 ore dopo. Si trattava di una prima avvisaglia di ciò che l'Autorità marittima avrebbe dovuto gestire nei mesi successivi, operando in efficace coordinamento con altri attori istituzionali (Sanità marittima, ASL, Autorità di Sistema portuale, Comune, Polizia di frontiera) e con le principali compagnie di navigazione che hanno in breve tempo individuato il porto di Civitavecchia quale hub di riferimento per tutto lo shipping del settore crocieristico. Non più per confermare i record che annualmente vedevano lo scalo primeggiare in Italia ed Europa, ma per mettere in piedi una efficiente macchina organizzativa capace di assicurare lo sbarco, in un momento in cui si andavano chiudendo tutte le frontiere nazionali, di migliaia di passeggeri e membri di equipaggio da quei "giganti del mare", ormai costretti ad una prolungata ed inattesa sosta. E' stato peraltro proprio il Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, l'Ammiraglio Giovanni Pettorino, in occasione dell'avvicendamento tra Direttori marittimi avvenuto il 26 giugno presso il Forte Michelangelo, a testimoniare come nell'attività di "svuotamento" delle navi da crociera i numeri registrati a Civitavecchia fossero stati superiori alla somma di tutti gli altri porti nazionali complessivamente considerati. Analogamente, per circa un mese, solo Civitavecchia è stata in grado di consentire il rientro di migliaia di connazionali che, dalla Spagna, potevano contare unicamente sul collegamento via mare ancora operativo tra Barcellona e Civitavecchia. Uno sforzo fuori dall'ordinario in cui, in un Paese ormai in "lockdown duro", il porto non si è mai fermato e non ha mai "chiuso", garantendo quella cornice di sicurezza, marittima e sanitaria, in un contesto mai sperimentato e quindi dai risvolti imprevedibili". La stagione estiva, caratterizzata da numeri inferiori rispetto agli anni precedenti, ma non per questo meno impegnativa sotto l'aspetto della salvaguardia della vita umana in mare con la presenza h24, 7 giorni su 7, di uomini e mezzi della Guardia Costiera a tutela della balneazione e della navigazione da diporto, ha peraltro visto in pochi giorni sottoporre ad abilitazione in Capitaneria centinaia di bagnini, che non avevano potuto seguire alcun corso nei mesi precedenti e senza i quali molti stabilimenti non avrebbero potuto riaprire i battenti. "Un'estate che si è poi conclusa, il 16 settembre, con la celebrazione dei 150 anni della Capitaneria di porto di Civitavecchia - hanno aggiunto - e l'omaggio di un porto alla sua città testimoniato dalla "Statua del bacio" che oggi impreziosisce uno degli angoli più belli dello scalo, nelle immediate adiacenze del Forte Michelangelo. Un Forte che quello stesso giorno ha fatto da cornice alla toccante messa concelebrata dal Cardinale Ouellet, dall'Ordinario Militare Mons. Marciandò e dal nuovo Vescovo di Civitavecchia, Mons. Ruzza, proprio al Forte insediandosi in uno dei primi eventi "sociali" dopo il lockdown, assicurato



Condividi CIVITAVECCHIA - Con la chiusura del 2020 è tempo di bilanci per la Direzione Marittima - Guardia Costiera di Civitavecchia. Anche l'attività della Capitaneria di porto è risultata fortemente condizionata dalla pandemia tuttora in atto, ed ha assunto, in alcuni momenti, caratteri ed impegni del tutto straordinari, che comunque non hanno mai condotto alla chiusura o riduzione dei servizi offerti all'utenza marittima. "Proprio il porto di Civitavecchia, il 31 gennaio scorso, ha mostrato una concreta anticipazione di quella che, purtroppo, sarebbe diventata la quotidiana cronaca dei mesi successivi - ricordano - la presunta presenza a bordo della nave Costa Smeralda di 2 passeggeri contagiati dal Covid, all'epoca ancora assente dal panorama nazionale, ha visto la Capitaneria di porto intervenire per bloccare ogni ingresso/uscita dalla nave ammiraglia della flotta Costa, in attesa che le autorità sanitarie certificassero l'assenza del virus a bordo, avvenuta circa 24 ore dopo. Si trattava di una prima avvisaglia di ciò che l'Autorità marittima avrebbe dovuto gestire nei mesi successivi, operando in efficace coordinamento con altri attori istituzionali (Sanità marittima, ASL, Autorità di Sistema portuale, Comune, Polizia di frontiera) e con le principali compagnie di navigazione che hanno in breve tempo individuato il porto di Civitavecchia quale hub di riferimento per tutto lo shipping del settore crocieristico. Non più per confermare i record che annualmente vedevano lo scalo primeggiare in Italia ed Europa, ma per mettere in piedi una efficiente macchina organizzativa capace di assicurare lo sbarco, in un momento in cui si andavano chiudendo tutte le frontiere nazionali, di migliaia di passeggeri e membri di equipaggio da quei "giganti del mare", ormai costretti ad una prolungata ed inattesa sosta. E' stato peraltro proprio il Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, l'Ammiraglio Giovanni Pettorino, in occasione dell'avvicendamento tra Direttori marittimi avvenuto il 26 giugno presso il Forte Michelangelo, a testimoniare come nell'attività di "svuotamento" delle navi da crociera i numeri registrati a Civitavecchia fossero stati superiori alla somma di tutti gli altri porti nazionali complessivamente considerati. Analogamente, per circa un mese, solo Civitavecchia è stata in grado di consentire il rientro di migliaia di connazionali che, dalla Spagna, potevano contare unicamente sul collegamento via mare ancora operativo tra Barcellona e Civitavecchia. Uno sforzo fuori dall'ordinario in cui, in un Paese ormai in "lockdown duro", il porto non si è mai fermato e non ha mai "chiuso", garantendo quella cornice di sicurezza, marittima e sanitaria, in un contesto mai sperimentato e quindi dai risvolti imprevedibili". La stagione estiva, caratterizzata da numeri inferiori rispetto agli anni precedenti, ma non per questo meno impegnativa sotto l'aspetto della salvaguardia della vita umana in mare con la presenza h24, 7 giorni su 7, di uomini e mezzi della Guardia Costiera a tutela della balneazione e della navigazione da diporto, ha peraltro visto in pochi giorni sottoporre ad abilitazione in Capitaneria centinaia di bagnini, che non avevano potuto seguire alcun corso nei mesi precedenti e senza i quali molti stabilimenti non avrebbero potuto riaprire i battenti. "Un'estate che si è poi conclusa, il 16 settembre, con la celebrazione dei 150 anni della Capitaneria di porto di Civitavecchia - hanno aggiunto - e l'omaggio di un porto alla sua città testimoniato dalla "Statua del bacio" che oggi impreziosisce uno degli angoli più belli dello scalo, nelle immediate adiacenze del Forte Michelangelo. Un Forte che quello stesso giorno ha fatto da cornice alla toccante messa concelebrata dal Cardinale Ouellet, dall'Ordinario Militare Mons. Marciandò e dal nuovo Vescovo di Civitavecchia, Mons. Ruzza, proprio al Forte insediandosi in uno dei primi eventi "sociali" dopo il lockdown, assicurato



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

evento. Da ricordare anche che, in concomitanza con la ricorrenza dei 150 anni della Capitaneria di porto, il Comune di Civitavecchia ha ritenuto di conferire alla "sua" **Autorità** marittima la cittadinanza onoraria nel corso di una seduta plenaria del Consiglio comunale, a testimonianza della stima e dell' apprezzamento nei confronti di una delle più antiche Istituzioni cittadine". L' estate è stata poi caratterizzata anche dall' incessante impegno del personale della Guardia Costiera per prevenire e, se del caso, sanzionare, le emissioni nocive di fumi da parte di talune navi. Numerose denunce penali sono infatti giunte alla locale Procura della Repubblica, e per 2 navi in maniera ripetuta, inducendo la Capitaneria a disporre visite addizionali alle navi stesse ed alle rispettive compagnie di navigazione. In condivisione di intenti con Comune e **Autorità** di **sistema portuale**, anche grazie alla disponibilità di Arpa Lazio, è stato possibile coordinare ed organizzare, con estrema rapidità, il posizionamento di un laboratorio mobile di rilevamento nei pressi delle banchine delle cosiddette "autostrade del mare" per tutto il mese di agosto, potendo rilevare risultati confortanti, in termini di emissioni registrate, a conferma del proficuo sforzo operato a tutela dell' ambiente. E ancora, a fine ottobre, si è giunti alla sottoscrizione in Capitaneria di porto del nuovo accordo "Civitavecchia Blue Agreement", che ha incluso, oltre alle società di navigazione delle navi traghetto, anche le principali compagnie da crociera italiane e straniere, riuscendo a tracciare un percorso virtuoso in grado di individuare soluzioni sempre più ambientalmente sostenibili e tecnicamente all' avanguardia per mitigare l' inquinamento atmosferico prodotto dalla navi. Risultati di rilievo sono stati inoltre conseguiti nella definizione di 3 complessi procedimenti di delimitazione di aree demaniali marittime, oggetto di annose controversie. Nelle località di Campo di Mare (Cerveteri), Le Murelle e P.le dei Pescatori (Montalto di Castro), con la firma del decreto congiunto tra Direzione Marittima e Agenzia del Demanio, si è data certezza amministrativa al confine tra proprietà pubblica e privata, risolvendo una questione fonte di ricorrenti criticità. Sempre nell' ambito delle attività demaniali, di rilievo le operazioni di ripristino della legalità operate - sotto il coordinamento dell' **Autorità** giudiziaria - nella zona della Frasca a Civitavecchia, con la rimozione e il sequestro di tonnellate di ormeggi e strutture abusive, attività necessarie e auspicabilmente propedeutiche al corretto utilizzo di un' area tanto cara ai Civitavecchiesi. In ambito **portuale**, diversi sono stati gli obiettivi raggiunti. Tra questi l' approvazione del nuovo regolamento per le operazioni di rifornimento combustibile alle navi (cosiddetto bunkeraggio), che ha visto l' interessamento anche di **Autorità** nazionali di garanzia affinché fosse assicurata una sempre maggiore apertura alla concorrenza; così come l' adozione del nuovo Piano di Sicurezza **portuale**, conseguita il 22 ottobre scorso ed in attesa della sola approvazione Prefettizia. "E ancora, il proficuo lavoro promosso dalla Capitaneria di porto e subito sposato dall' Amministrazione comunale, dall' Agenzia delle Dogane e dall' **Autorità** di **sistema portuale**, che nei prossimi mesi permetterà una completa rivisitazione dell' accesso **portuale** del Varco Fortezza - hanno sottolineato - con la realizzazione di una diversa viabilità e la completa eliminazione di quella barriera fisica che oggi divide, anche idealmente, il porto storico dalla città. Il tutto in coerente anticipazione della già programmata trasformazione delle aree della darsena per navi da diporto in una zona liberamente accessibile ed integrata al contesto urbano con la delocalizzazione più a nord dei traffici portuali. Così come si sta lavorando per consentire l' abbassamento delle barriere mobili situate tra la Marina ed il Forte Michelangelo, dando corso a quanto espressamente auspicato dal Sindaco Tedesco affinché la cittadinanza possa maggiormente godere del fascino del suo porto monumentale". Degna di nota è inoltre l' attività condotta dal personale della Guardia Costiera di Civitavecchia "in trasferta" per i controlli di sicurezza della navigazione effettuati a bordo di unità delle ONG che operano nel Canale di Sicilia. Così come la motovedetta CP284 - la maggiore unità d' altura del Lazio, recentemente trasferita dalla sede di Fiumicino a Civitavecchia - è stata rischierata a Lampedusa ed in Sicilia per offrire il proprio contributo al significativo impegno profuso dal Corpo in quel delicato tratto di mare. Ed è proprio il trasferimento a Civitavecchia della CP284 che ha indotto l' **Autorità** marittima ad una complessiva rimodulazione degli ormeggi in

Darsena Romana dei mezzi della Guardia Costiera e delle altre Amministrazioni che dispongono di unità navali, insieme alle adiacenti strutture logistiche recentemente inaugurate presso la "palazzina Vespucci". Da ultimo, il conseguimento di un completo e più funzionale restyling della sede della Capitaneria



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

di porto e dell' adiacente "centro Bernini" per i servizi di front office assicurati dall' **Autorità** marittima e per la logistica di caserma. "In sintesi un anno per certi versi horribilis - hanno concluso - ma che ha comunque segnato eventi di assoluto rilievo ed ha posto le basi per un rinnovato ottimismo verso quei traguardi che Civitavecchia ed il suo porto possono e devono conseguire, potendo contare su Istituzioni, operatori e cittadini che, forti dell' esperienza, delle difficoltà e dei sacrifici di quest' anno, sapranno spendersi affinché il 2021 sia ricordato come l' anno della svolta". Condividi.

Metro Municipio, l'ira di Álvaro Siza per il no alla sua fontana

L' **Autorità portuale** bocchia l' opera davanti alla Stazione marittima Il Covid ha rallentato il cantiere. Ma lo stop definitivo lo ha imposto l' **Autorità portuale**.

Dietrofront sull' ok allo spazio concesso ai lavori della metro Linea 1 per uno degli ingressi alla stazione Municipio- Porto, nel piazzale della stazione marittima. No all' uscita con l' ampia area, no alla Fontana marittima, progettata da Álvaro Siza. Archiviata, non senza problemi, l' opera imponente pensata come una cascata d' acqua che scivola sulle pareti e si raccoglie in una vasca sul fondo. Un monumento suggestivo che avrebbe accompagnato i passeggeri sulla rampa di uscita dalla stazione. Un no che ora pesa anche sui rapporti con l' architetto portoghese. I funzionari dell' **Autorità** hanno ridotto la concessione per i lavori di Metropolitana: invece di 32 metri, solo 8. Un ripensamento che ha fatto andare su tutte le furie l' architetto 87enne. Nei giorni scorsi ha scritto una lettera di suo pugno a Comune e Soprintendenza per ribadire la necessità degli spazi per il progetto e la risistemazione degli spazi esterni. Un documento ben custodito nei cassetti degli enti che attende ancora una risposta. Intanto, l' architetto si

è infuriato, si è rifiutato di rimettere mano al progetto e ora il Comune dovrà ripensare una nuova soluzione con spazi così ridotti. Entro l' anno si prevede la conclusione dei lavori e l' apertura. Il no è arrivato dopo l' approvazione del progetto esecutivo. Non è il primo ostacolo per una stazione tanto attesa, che collegherà il porto con la linea metro. Il cantiere ha dovuto attendere un anno il via libera della Soprintendenza per l' ascensore e la scala. Il cronoprogramma dei lavori sulla Linea 1 ha accumulato ritardi tra 6 e 8 mesi, a causa del Covid, al rinvio dei finanziamenti e ai rallentamenti dovuti ai tempi dei cantieri archeologici. E se al Porto nasce un nuovo conflitto con l' archistar, alla stazione Duomo, si ricuce lo strappo con Massimiliano Fuksas. Il progetto (modificato in parte con costi aggiuntivi) è stato condiviso, Fuksas è da poco stato in città, ha visto e approvato i lavori dell' ascensore in vetro che riflette i fabbricati intorno e le finiture di luci colorate che all' interno della struttura cambieranno colore durante il giorno. Il recupero della seconda parte del tempio antico, riemerso durante i lavori di scavo qualche anno fa e la cupola in vetro che lo ricoprirà, sarà conclusa in un secondo momento. A Municipio, invece, si cominciano a rimontare i reperti, la ricostruzione stratigrafica della città è cominciata, a inizio 2022 si dovrebbe completare. A Capodichino si lavora per il progetto esecutivo, con l' ultimo tratto (un chilometro) che ricongiunge l' anello a di Vittorio. Più pronta la linea 6, dove l' Hitachi (ex Ansaldo) sta accelerando in queste settimane, nonostante i 3- 4 mesi di ritardo accumulati. Quasi completata la risistemazione superficiale di piazza della Repubblica, tra pochi giorni sarà ripristinata anche la viabilità in alcuni tratti, via i cantieri dalla villa comunale, reinstallata la statua del Fauno. In corso anche i lavori di ristrutturazione delle vecchie stazioni ex Ltr sulla tratta Mergellina- Fuorigrotta (e le fermate Tecchio, Augusto, Lala), necessarie per riattivare l' intera tratta fino a San Pasquale, stazione pronta da più di due anni ma ancora chiusa. Infine, per metà marzo, via il cantiere ex Ltr dal ponte della Linea 2 a Mergellina (adiacente alla grotta che conduce a Fuorigrotta), dopo più di 30 anni. Il nodo restano i conducenti in carico ad Anm, in un momento difficile per i fondi tagliati a causa della pandemia e il servizio ridotto, così come imposto dal governo nazionale. - tiziana cozzi ©

È infuriato, si è rifiutato di rimettere mano al progetto e ora il Comune dovrà ripensare una nuova soluzione con spazi così ridotti. Entro l' anno si prevede la conclusione dei lavori e l' apertura. Il no è arrivato dopo l' approvazione del progetto esecutivo. Non è il primo ostacolo per una stazione tanto attesa, che collegherà il porto con la linea metro. Il cantiere ha dovuto attendere un anno il via libera della Soprintendenza per l' ascensore e la scala. Il cronoprogramma dei lavori sulla Linea 1 ha accumulato ritardi tra 6 e 8 mesi, a causa del Covid, al rinvio dei finanziamenti e ai rallentamenti dovuti ai tempi dei cantieri archeologici. E se al Porto nasce un nuovo conflitto con l' archistar, alla stazione Duomo, si ricuce lo strappo con Massimiliano Fuksas. Il progetto (modificato in parte con costi aggiuntivi) è stato condiviso, Fuksas è da poco stato in città, ha visto e approvato i lavori dell' ascensore in vetro che riflette i fabbricati intorno e le finiture di luci colorate che all' interno della struttura cambieranno colore durante il giorno. Il recupero della seconda parte del tempio antico, riemerso durante i lavori di scavo qualche anno fa e la cupola in vetro che lo ricoprirà, sarà conclusa in un secondo momento. A Municipio, invece, si cominciano a rimontare i reperti, la ricostruzione stratigrafica della città è cominciata, a inizio 2022 si dovrebbe completare. A Capodichino si lavora per il progetto esecutivo, con l' ultimo tratto (un chilometro) che ricongiunge l' anello a di Vittorio. Più pronta la linea 6, dove l' Hitachi (ex Ansaldo) sta accelerando in queste settimane, nonostante i 3- 4 mesi di ritardo accumulati. Quasi completata la risistemazione superficiale di piazza della Repubblica, tra pochi giorni sarà ripristinata anche la viabilità in alcuni tratti, via i cantieri dalla villa comunale, reinstallata la statua del Fauno. In corso anche i lavori di ristrutturazione delle vecchie stazioni ex Ltr sulla tratta Mergellina- Fuorigrotta (e le fermate Tecchio, Augusto, Lala), necessarie per riattivare l' intera tratta fino a San Pasquale, stazione pronta da più di due anni ma ancora chiusa. Infine, per metà marzo, via il cantiere ex Ltr dal ponte della Linea 2 a Mergellina (adiacente alla grotta che conduce a Fuorigrotta), dopo più di 30 anni. Il nodo restano i conducenti in carico ad Anm, in un momento difficile per i fondi tagliati a causa della pandemia e il servizio ridotto, così come imposto dal governo nazionale. - tiziana cozzi ©

RIPRODUZIONE RISERVATA



Primo sopralluogo Gravi danni a Castel dell'Ovo

napoli Ogni catastrofe ha un simbolo e quello delle recenti mareggiate è senz'altro l'arco borbonico travolto dalle onde. Ovvero la fine in chiavica del «chiavicone», ultima traccia della cloaca maxima di Napoli, nella quale, secondo Carlo Celano, i becchini sovraccarichi di lavoro buttavano anche i napoletani morti di peste e di colera. Oltre il simbolo è Castel dell'Ovo, icona di Partenope, ad aver subito i danni più ingenti. «Lì il disastro dei marosi è veramente notevole» dice il soprintendente ai Beni archeologici e paesaggistici Luigi La Rocca che ieri, insieme con alcuni funzionari e i carabinieri del Nucleo Tutela Patrimonio Culturale, i militari del Comando Provinciale di Napoli e quelli del Nucleo Subacquei hanno fatto un sopralluogo al Lungomare. «Le conseguenze più devastanti - prosegue La Rocca - sono quelle sulla pavimentazione del Ramaglietto. Gran parte è stata sollevata dalle onde». Si tratta degli antichi basoli di pietra lavica vesuviana - ormai rarissima - completamente divelti dalla furia del mare. Il Ramaglietto, oggi usato dal Comune per eventi, ha una storia a sé che parte dall'ultimo decennio del Seicento, quindi «moderna» rispetto alla costruzione del maniero. Fu costruito, infatti, sull'antico «ciglio del sole» al posto di alcuni mulini a vento. A volerlo per scopi difensivi fu il viceré Francesco Bonavides conte di Santo Stefano, alla fine del Seicento. «Il fortino - si legge su iCastelli.it - era in grado di contenere sino a sessanta pezzi di artiglieria, grazie alla sua notevole estensione verso il mare. Dal Ramaglietto, attraverso un camminamento che fiancheggia il castello, si giunge all'arco naturale che in passato, aperto sul mare, identificava l'immagine dell'isolotto». Quell'arco crollò nella prima metà del Quattrocento durante il regno di Giovanna D'Angiò. Fu poi ricostruito in muratura e se ne leggono tracce in quella che oggi è definita Sala Italia. Da un arco crollato all'altro. Dopo il sopralluogo di ieri, si attende la perizia tecnica dei carabinieri del Nucleo Tutela Patrimonio Culturale che accerterà le cause del cedimento e verrà consegnata all'**autorità** giudiziaria. Non solo. La perizia ha anche un altro obiettivo, forse più importante: verificare se il materiale franato, non trascinato a largo dalla furia delle onde e rimasto intrappolato nei tubi Innocenti, sarà sufficiente per riportare l'arco alla sua antica forma. «La ricostruzione spetta all'**autorità portuale** - precisa La Rocca - e verrà concertata con la Soprintendenza perché si tratta di un vero e proprio intervento di restauro». Tempi lunghi, dunque? «Tempi tecnici direi: speriamo di poter concludere per l'estate i lavori di progettazione, affidamento ed esecuzione» conclude. E risale a maggio scorso una email dello stesso Soprintendente La Rocca in risposta alle richieste del consigliere regionale dei Verdi Francesco Borrelli che aveva sollecitato l'istituzione alla cura del manufatto: «In quella occasione - dice il consigliere - siamo stati informati che l'arco essendo di proprietà del demanio era in consegna all'**Autorità Portuale** che avrebbe dovuto occuparsi della conservazione e della tutela del bene. Proprio per questo, la stessa soprintendenza aveva provveduto a inoltrare una diffida affinché si effettuassero gli interventi di restauro». Intanto è pronta anche un'interrogazione parlamentare. «Il mancato restauro dell'arco borbonico di



Corriere del Mezzogiorno

Napoli

via Partenope e il susseguente crollo di un' opera storica sono l' ennesima sconfitta dell' attuale classe dirigente napoletana. Nel 2020 diversi attivisti hanno segnalato il pericolo e, dallo scorso giugno, si attende un intervento dell' **Autorità portuale** chiamata in causa dalla Sovrintendenza partenopea» dice il senatore del M5S Vincenzo Presutto. E poi: «Sono passati mesi e la dirigenza dell' **autorità di sistema portuale** del Mar Tirreno Centrale non si è mai curata del problema. Anche quando la mareggiata della settimana scorsa ha quasi del tutto messo in pericolo il monumento storico, non si è intervenuti. Chiederò, appena le attività in aula me lo consentiranno, con una interrogazione ai ministri Dario Franceschini e Paola De Micheli, di verificare le responsabilità e di mettere in atto tutte le misure in loro potere per recuperare un bene storico».

Crollo Arco borbonico Fondi e rattoppi farsa sotto i riflettori dei pm

L'INCHIESTA Leandro Del Gaudio Vogliono risalire alla catena di responsabilità nella gestione dell' arco borbonico. Vogliono stabilire il perimetro di gestione dei singoli enti che avrebbero dovuto evitare che un pezzo di storia cittadina si frantumasse sotto i colpi delle onde dell' inverno napoletano. Carabinieri al lavoro, sulla fine dell' arco borbonico si muove la Procura di Napoli. Crollo colposo, abbandono o danneggiamento del patrimonio monumentale sono le ipotesi investigative battute dal gruppo di lavoro coordinato dall' aggiunto Vincenzo Piscitelli. Una sezione di pm specializzata proprio nella verifica di ipotesi di reato legate al disfacimento delle nostre testimonianze storiche. Ieri mattina non sono passati inosservati i sommozzatori dell' arma, che hanno svolto un monitoraggio subacqueo, nel tentativo di verificare la possibilità di mettere in sicurezza quelle pietre che raccontano la storia dell' antica capitale del Mezzogiorno. Ma è nelle carte, nei cassetti e nelle mail che probabilmente bisognerà scavare, per capire se ci sono elementi per aprire un processo sulla fine dell' arco borbonico. In campo i militari del nucleo tutela del patrimonio culturale, agli ordini del colonnello Gianpaolo Brasili, sono tre i target delle indagini: l' **autorità portuale**, che ha la gestione dell' area demaniale in cui ricade l' arco borbonico, la soprintendenza e il comune di Napoli, che hanno invece responsabilità più sfumate, per lo più legate a un potere di indirizzo o di verifica. Indagine a ritroso, a partire dal carteggio recente tra **Autorità portuale** e Soprintendenza. C'è un episodio da mettere a fuoco e riguarda la mareggiata dello scorso 30 dicembre, quando il mare ha violentemente bagnato una parte di strada, abbattendosi su dissuasori e ristoranti. Un evento disastroso, che ha messo in moto delle verifiche da parte dell' **Autorità portuale**, ma anche un confronto con quelli della Soprintendenza. Un faccia a faccia che partiva da un dato di fatto: l' arco borbonico era sopravvissuto alla mareggiata, si poteva organizzare comunque una verifica più approfondita all' indomani del sei gennaio. Eppure c'era stato un intervento da parte di alcuni tecnici dell' **autorità portuale**, che avrebbero considerato non imminente il pericolo di crollo. La struttura sarebbe stata monitorata, tamponata in vista di un altro sopralluogo e di altri possibili interventi di bonifica. Premesse e progetti di una storia di cui conosciamo il finale, scritto sabato due gennaio con il crollo di quei massi posti uno sull' altro, ai tempi dell' antico porto borbonico. Ma non l' unico punto su cui fanno leva le indagini della Procura di Napoli. Stando a quanto emerso da inchieste giornalistiche (come quella pubblicata ieri su Il Mattino da Paolo Barbuto), la galleria di possibili omissioni o atti mancati da parte degli enti locali ha uno spettro decisamente più ampio. Una vicenda che abbraccia almeno due anni di gestione della testimonianza andata in frantumi in questi giorni. Novembre del 2018, una mareggiata simile a quella di sabato scorso, che provocò lo spostamento della base dell' arco. Una spallata, un colpo assestato alla stabilità di una struttura divenuta dopo almeno un paio di secoli precaria nelle sue fondamenta. Ma non sono gli unici punti su cui sono in corso alcune verifiche da parte della Procura di Napoli. C'è un capitolo a parte che riguarda la storia dei finanziamenti perduti, quelli destinati alla città metropolitana. Anche in questo caso, ovviamente bisogna usare il bisturi. Bisogna chiarire quanti fossero i finanziamenti disponibili, a chi toccava la gestione e per quale punto di quel pezzo cittadino potessero



Il Mattino (ed. Napoli)

Napoli

servire. In questi anni, il Comune ha transennato la zona interna, lato strada, per evitare che qualcuno si sporgesse sull' arco per fare foto panoramiche. Anche su questi interventi ci saranno verifiche. Poi tocca al capitolo testimonianze. Potrebbero essere ascoltati funzionari o dirigenti di **Autorità portuale** e Soprintendenza, ma anche semplici cittadini. LE TESTIMONIANZE È il caso in particolare di Giuseppe Farace, fotografo e consigliere del museo del mare, una sorta di Cassandra, a giudicare dal racconto di questi anni. Ha documentato i colpi inferti a quel pezzo di storia cittadina, ma anche le possibilità sprecate e i mancati interventi. Punti che ora andranno riletti alla luce di mail e diffide rimbalzate dall' **Autorità portuale**, agli altri enti cittadini. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Sveglia, il lungomare è di tutti: ecco come fare per difenderlo

Protezione della linea di costa, spazio per i pedoni, nuovo piano traffici co: tre proposte per cambiare il volto di via Partenope

Bernardino Stangherlin* Le recenti mareggiate, che hanno provocato notevoli danni al muro di contenimento di via Partenope e alle attrezzature dei ristoranti e portato alla distruzione dell' arco ottocentesco posto all' inizio della strada (impropriamente detto "molo borbonico"), hanno fatto ricordare ai cittadini napoletani ancora una volta la necessità di proteggere adeguatamente la linea di costa da largo Sermoneta a via Nazario Sauro dalla forza del mare e del vento che periodicamente produce notevoli danni. A questo proposito va ricordato che anche il muro di contenimento del largo della "colonna spezzata" versa in drammatiche condizioni con il paramento murario completamente eroso dal mare e dal vento e la scalinata a mare parzialmente sconnessa. Dal 2013 in poi, il Comune di Napoli ha redatto un progetto per la riqualificazione di via Partenope che prevede la stabilizzazione dell' attuale assetto pedonale. Nulla prevede il progetto per quanto riguarda la difesa della costa, interventi che d' altronde sono di competenza dell' **Autorità portuale**. Il progetto è dotato di un finanziamento di 13,5 milioni di euro ed è attualmente ancora da appaltare. Credo che, a seguito di quanto accaduto di recente e anche a seguito della chiusura della Galleria Vittoria con i conseguenti disagi, qualsiasi intervento su via Partenope non possa che contemperare varie esigenze e non solo quelle del passeggio e della ristorazione. Lo spazio pubblico della città è il luogo dell' incontro e del conflitto. Occorre che chi governa la polis riesca a mediare, nell' interesse comune, tra varie esigenze quali lo spazio per tutti i cittadini, la possibilità per il traffico automobilistico di utilizzare questa strada, la necessità di riservare l' arteria come via di fuga principale in caso in caso di emergenze, gli spazi per le attività di svago e ristorazione. Quanto avvenuto nello scorso anno ha dimostrato ancora una volta che un asse costiero come il tratto Caracciolo-Nazario Sauro non può che prevedere anche in parte il traffico automobilistico per non generare, con soluzioni alternative, rilevanti disagi per l' inquinamento atmosferico e per la funzionalità della mobilità urbana. Questo tratto di costa è un asse fondamentale non solo per la città, ma anche per la città metropolitana. E poi, soprattutto, va potenziata la difesa dal mare della linea di costa. Come? Con un progetto coordinato che veda il Comune protagonista per la riqualificazione dello spazio urbano e l' **Autorità Portuale** per il potenziamento della difesa costiera e con interventi quanto meno invasivi possibile. Al contrario di quanto accade ora, le modalità d' uso dello spazio urbano andrebbero modulate in relazione alle stagioni e ai giorni della settimana e non cristallizzate per tutto l' anno. Occorre quindi un progetto che soddisfi non solo le esigenze di alcune categorie, ma quelle di tutta la città. E di queste esigenze e di questi progetti dovrebbero discutere nei prossimi mesi i cittadini e soprattutto i candidati a sindaco di Napoli e le forze politiche e civiche che li supportano, così come per le altre grandi questioni urbane irrisolte. Come ha recentemente ricordato il presidente della Repubblica, è il momento di costruire: analizziamo problemi ed errori del passato, ma cerchiamo di elaborare soluzioni utilizzando le grandi energie positive e propositive presenti nella nostra città.



Arco borbonico, la Procura indaga sul crollo e sugli allarmi inascoltati

I pm aprono un fascicolo, sarà acquisito lo scambio di documenti fra la soprintendenza e l' Autorità portuale. Primo intervento del Nucleo tutela patrimonio: una consulenza tecnica dovrà individuare le cause dell' evento

di Dario Del Porto Il crollo dell' arco borbonico in via Partenope finisce in Procura. Il pool coordinato dal procuratore aggiunto Vincenzo Piscitelli ha aperto un fascicolo per accertare se, oltre al maltempo e alla violenza degli agenti atmosferici, abbia influito anche l' incuria dell' uomo nella caduta del rudere in pietra davanti al quale, in età borbonica, approdavano i pescatori di Santa Lucia. Per adesso si indaga contro ignoti. L' ipotesi di partenza è quella di danneggiamento al patrimonio storico, artistico o culturale. Gli inquirenti potrebbero però presto configurare anche il reato di crollo colposo. Il caso viene seguito anche dal procuratore Giovanni Melillo, che ha deciso di istituire un apposito gruppo di lavoro proprio nell' intento di vigilare sulla tutela dei beni culturali cittadini. I magistrati vogliono innanzitutto ricostruire, carte alla mano, i ruoli dei diversi enti e i livelli di competenza nella manutenzione dell' arco borbonico che insiste su un' area del demanio marittimo a sua volta sotto la competenza dell' **Autorità portuale**. Sarà certamente acquisita la documentazione riguardante gli allarmi sul rischio di danneggiamento lanciati nel corso degli ultimi anni. Ad esempio, nel 2018, da un componente del consiglio direttivo del Museo del Mare, Giuseppe Farace, che mise in guardia sul pericolo di caduta del rudere. I pm del Centro direzionale intendono leggere poi la diffida inviata nel maggio scorso dalla Soprintendenza Archeologia e Belle arti per chiedere all' **Autorità portuale** di procedere alla messa in sicurezza dell' Arco. Il presidente dell' Authority, Pietro Spirito, ribadisce invece di aver fatto tutto il possibile per contenere i pericoli ed evitare danni. A fine dicembre, dopo la violentissima mareggiata che si era abbattuta sul lungomare, Spirito aveva espresso soddisfazione, anche alla luce di una verifica effettuata dai suoi tecnici perché la struttura aveva resistito, salvo poi venire giù pochi giorni dopo e anche l' esito di quei controlli sarà verosimilmente acquisito agli atti. Per ricostruire nel dettaglio le cause dell' evento, sarà certamente disposta una consulenza tecnica. Il primo passo dell' indagine è stato compiuto ieri mattina, quando i carabinieri del Nucleo specializzato nella tutela dei beni culturali hanno effettuato un sopralluogo nella zona assieme ai tecnici della Soprintendenza, ai militari del comando provinciale. Sono intervenuti anche i sommozzatori dei Nuclei subacquei dell' Arma. La perizia dovrà spiegare tecnicamente perché il rudere è venuto giù, nel frattempo i pm cominceranno a studiare la documentazione. Con l' obiettivo di rispondere a tutti gli interrogativi su questo sfregio al patrimonio storico della città. © RIPRODUZIONE RISERVATA



Il sopralluogo

La Rocca: "Lo ricostruiremo" soprintendenza e carabinieri raccolgono foto e documenti

di Marina Cappitti « Ci sono alcuni blocchi incastrati anche tra quegli scogli ». Lo sguardo attento dei carabinieri del Nucleo tutela patrimonio culturale percorre in lungo e in largo il tratto di via Partenope dove fino a qualche giorno fa sorgeva l' arco borbonico. A fotografare lo scempio che compare davanti ai loro occhi ci pensano gli uomini del Nucleo carabinieri Subacquei di Napoli. « Non è ancora il momento di effettuare immersioni - spiega uno di loro - siamo in una fase iniziale di verifica, ma se occorrerà le faremo ». Intanto non smettono di scattare fotografie da ogni angolazione, anche quando i cittadini curiosi si avvicinano tempestando loro di domande. « Lo rimetterete a posto? » chiede una donna, indicando al nipote che quella a pezzi nel mare è un' opera storica risalente all' età dei Borbone. Per rispondere a quell' interrogativo - e anche a molti altri - i carabinieri guidati dal maggiore Giampaolo Brasili si sono dati appuntamento con i rappresentanti della Soprintendenza Archeologia e belle arti per un sopralluogo. Sul posto anche i militari del Comando provinciale di Napoli. « È la prima volta che lo vedo da vicino dopo il crollo » dice il soprintendente per l' Archeologia, belle arti e paesaggio, Luigi La Rocca affacciandosi alla balaustra di via Partenope. « Dovremmo fare di tutto per evitare che eventi come questo accadano » aggiunge con una punta di amarezza nella voce. Al suo fianco l' architetto della soprintendenza Luigi Rondinella stringe tra le mani una cartellina. Per un' ora e mezza osservano e si confrontano con le forze dell' ordine che raccolgono informazioni, documenti e foto. Tutto il materiale sarà inserito in un fascicolo da inviare al pool Beni culturali della Procura di Napoli. Ora anche i fari della magistratura sono puntati sulla vicenda dell' arco borbonico distrutto dal maltempo e dall' incuria, in attesa da anni di un restauro mai arrivato. Nonostante le numerose segnalazioni e gli allarmi lanciati da associazioni e cittadini che hanno denunciato - inutilmente - le condizioni in cui versava l' arco borbonico e il rischio che crollasse. Come poi, purtroppo, è accaduto. Dopo le verifiche di ieri i tecnici della soprintendenza hanno elaborato una prima stima dei costi e dei tempi. Per i lavori occorrerà stanziare 300 mila euro e l' arco borbonico sarà restituito alla città non prima dell' estate. Sarà ricostruito adottando la tecnica dell' anastilosi, ovvero la ricomposizione mediante i pezzi originali dell' opera e laddove non sarà possibile si inseriranno nuovi blocchi. Si seguirà il modello dell' arco borbonico post- colmata. L' operazione si presenta però alquanto complessa per modalità e tempi. I blocchi in mare dovranno essere recuperati con una gru e per le loro dimensioni depositarli in un cantiere su strada significherebbe occupare per mesi un ampio tratto del lungomare. Con tutto quello che comporterebbe, inoltre, per l' economia della zona già messa in ginocchio dal Covid e in ultimo dal maltempo. Si ipotizza perciò piuttosto la realizzazione di una piattaforma in mare. Primo step sarà la riunione fissata per lunedì 11 gennaio tra i tecnici della soprintendenza e dell' **Autorità portuale** per esaminare e condividere il progetto esecutivo di restauro. Un volta approvato, dovrà essere indetto il bando di gara. « Lo ricostruiremo » ripete il soprintendente cercando di rimanere fiducioso mentre guarda l' arco borbonico diventato un cumulo di pietre e tubi Innocenti piegati in due. È questo quel che resta della struttura per la messa in sicurezza realizzata dall' **Autorità portuale** solo a settembre del 2020, dopo quasi due anni dal primo allarme. E dopo la diffida della soprintendenza. Quest' ultima, come si legge nel documento a firma di Rondinella



La Repubblica (ed. Napoli)

Napoli

e La Rocca, aveva imposto all' **Autorità portuale** (in quanto ente concessionario dell' arco) interventi urgenti di messa in sicurezza e restauro, viste le " condizioni strutturali del manufatto e il rischio di perdita del bene culturale di eccezionale valore storico- artistico". E inoltre aveva chiesto, sempre all' **Autorità portuale**, la presentazione di un progetto esecutivo entro trenta giorni da quella data. Era maggio del 2020. Da allora sono passati quattro mesi per il via alla messa in sicurezza, struttura che sabato scorso ha ceduto. Il progetto di restauro, invece, arriverà sul tavolo la prossima settimana. Ovvero ora che l' arco borbonico per anni abbandonato e rimasto poggiato in equilibrio su un unico masso sotto gli occhi di tutti - è ormai crollato.

Anteprima 24

Napoli

Crollo Arco Borbonico, Presutto (M5S): "Avviato iter per interrogazione parlamentare"

Napoli - Riceviamo e pubblichiamo la nota stampa a firma del Senatore del Movimento 5 Stelle Vincenzo Presutto, in merito al crollo dell' Arco Borbonico a Napoli 'Il mancato restauro dell' Arco Borbonico di Via Partenope, e il susseguente crollo di un' opera storica, è l' ennesima sconfitta dell' attuale classe dirigente napoletana. Nei mesi scorsi diversi attivisti hanno segnalato

Tempo di lettura: 1 minuto Napoli - Riceviamo e pubblichiamo la nota stampa a firma del Senatore del Movimento 5 Stelle Vincenzo Presutto, in merito al crollo dell' Arco Borbonico a Napoli ' Il mancato restauro dell' Arco Borbonico di Via Partenope, e il susseguente crollo di un' opera storica, è l' ennesima sconfitta dell' attuale classe dirigente napoletana. Nei mesi scorsi diversi attivisti hanno segnalato il pericolo e, dallo scorso giugno, si attende un intervento dell' **Autorità Portuale** chiamata in causa dalla Sovrintendenza partenopea. Sono passati mesi e la dirigenza dell' AdSP del Mar Tirreno Centrale non si è mai curata del problema. Anche quando la mareggiata della settimana scorsa ha quasi del tutto messo in pericolo il monumento storico, non si è intervenuti. Chiederò, appena le attività in aula me lo consentiranno, con una interrogazione ai Ministri competenti, il Ministro ai Beni Culturali Dario Franceschini e al Ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli , di verificare le responsabilità di quanto accaduto e di mettere in atto tutte le misure in loro potere per recuperare un bene storico partenopeo del '700'



Napoli, distrutto dal maltempo e dall' incuria l' arco borbonico

L' antico arco in pietra, risalente al '700, è crollato il 2 gennaio a causa di una forte mareggiata ma anche a causa dello stato di abbandono in cui era caduto in questi ultimi anni

NAPOLI - E' crollato pressoché interamente, nel pomeriggio del 2 gennaio, l' antico arco borbonico sul lungomare di Napoli. Risalente al '700, nacque come approdo per i pescatori, denominati "luciani", perché abitanti del vicino borgo di Santa Lucia. In seguito, nel corso dell' 800, l' arco fu trasformato in terminale dello scarico fognario venendo ribattezzato dai napoletani "O Chiavicone". L' arco è crollato a causa delle mareggiate di questi ultimi giorni, ma anche a causa dell' incuria, come sottolinea il consigliere regionale Francesco Borrelli, che già da tempo aveva richiesto un intervento urgente per mettere in sicurezza l' arco. Oggi il consigliere afferma: "Ci sono gravi responsabilità dell' Autorità portuale nel crollo dell' arco borbonico sul lungomare partenopeo". "Nonostante le ripetute segnalazioni - spiega Borrelli - da parte nostra ad attivarsi per tutelare l' intero tratto di lungomare che va dalla 'Colonna spezzata' al molo borbonico e le sollecitazioni da parte della Soprintendenza a intervenire per il restauro di quest' ultimo, l' ente guidato da **Pietro Spirito** non solo non ha compreso la gravità della situazione, ma non si è nemmeno degnato di dare una risposta". " Da circa due anni - sottolinea ancora - sono state inoltrate note ufficiali a tutti gli enti interessati, Comune, Soprintendenza e Autorità portuale, denunciando i pericoli che via via si concretizzavano visto l' evidente stato di degrado in cui versava l' area. Ad una email di oltre sei mesi fa veniva risposto testualmente dal Soprintendente, Luigi La Rocca, che tutte le segnalazioni all' Autorità portuale erano tristemente cadute nel vuoto fino a giungere a una diffida a intervenire. L' unico risultato ottenuto è stato quello dell' interdizione dell' area, mai controllata a dovere, e una protezione che, evidentemente, a ben poco serviva contro la forza del mare. Sotto gli occhi di tutti i danni della recente mareggiata dalla 'Colonna spezzata' fino al molo borbonico, area a rischio da noi continuamente segnalata. Adesso siamo pronti a denunciare per individuare tutte le inadempienze che hanno causato questo affronto alla città a partire da quelle dell' Autorità Portuale ". Conclude Borrelli, dopo aver effettuato un sopralluogo sull' area. Ultima modifica il Lunedì, 04 Gennaio 2021 15:53.

Redazione

The screenshot shows the website 'artemagazine' with a navigation bar (HOME, MOSTRE, ATTUALITÀ, ISTITUZIONI, OPINIONI, DAL TERRITORIO) and a main article titled 'Napoli, distrutto dal maltempo e dall' incuria l' arco borbonico' by Pietro Spirito. The article includes a photo of the collapsed stone arch and a sidebar with 'FLASH NEWS' containing various regional news items like 'Reggio di Calabria, nominato il nuovo Cda ROMA' and 'Sequestrato all'aeroporto Carlo al Sereno cinghio del 1800'.

napoli

Crollo molo borbonico, una perizia per la Procura: indagini dei carabinieri con la Soprintendenza

Sopralluogo dei funzionari esperti coi militari al lungomare Caracciolo

NAPOLI - Funzionari esperti della Soprintendenza ai Beni Archeologici e i carabinieri del Nucleo Tutela Patrimonio Culturale hanno effettuato stamattina un sopralluogo al crollo dell' arco borbonico sul lungomare Caracciolo , il rudere del molo ottocentesco che ha ceduto definitivamente dopo diversi giorni di mareggiate, malgrado le impalcature sistemate dalla **Autorità Portuale** nel settembre scorso dopo ripetute sollecitazioni e infine una diffida della stessa Soprintendenza . Al sopralluogo hanno preso parte anche i militari del Comando Provinciale di Napoli e quelli del Nucleo Subacquei. La perizia tecnica dei militari del Ntpc, tesa ad accertare le cause del cedimento, verrà consegnata all' **autorità** giudiziaria. La perizia sul materiale franato - rimasto intrappolato nei tubi innocenti - servirà anche a capire se è possibile una ricostruzione.

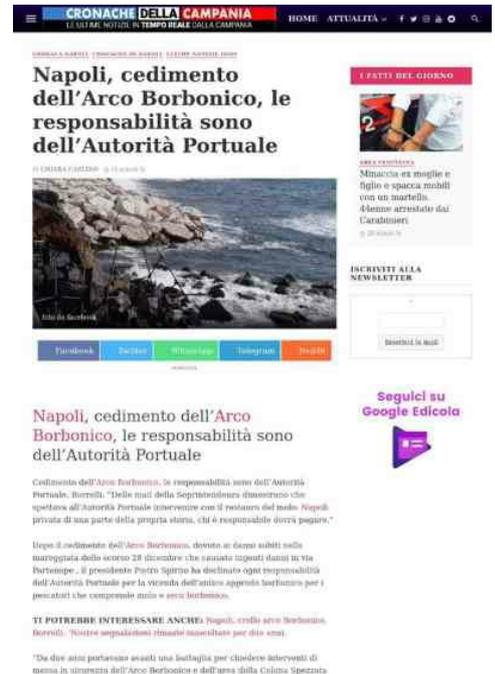


Napoli, cedimento dell' Arco Borbonico, le responsabilità sono dell' Autorità Portuale

Di Chiara Carlino 18 minuti fa

Chiara Carlino

WhatsApp Telegram Reddit PUBBLICITA Napoli , cedimento dell' Arco Borbonico , le responsabilità sono dell' **Autorità Portuale** Cedimento dell' Arco Borbonico , le responsabilità sono dell' **Autorità Portuale**. Borrelli: 'Delle mail della Soprintendenza dimostrano che spettava all' **Autorità Portuale** intervenire con il restauro del molo. Napoli privata di una parte della propria storia, chi è responsabile dovrà pagare.' Dopo il cedimento dell' Arco Borbonico , dovuto ai danni subiti nella mareggiata dello scorso 28 dicembre che causato ingenti danni in via Partenope , il presidente Pietro Spirito ha declinato ogni responsabilità dell' **Autorità Portuale** per la vicenda dell' antico approdo borbonico per i pescatori che comprende molo e arco borbonico . TI POTREBBE INTERESSARE ANCHE: Napoli, crollo arco Borbonico, Borrelli: 'Nostre segnalazioni rimaste inascoltate per due anni. 'Da due anni portavano avanti una battaglia per chiedere interventi di messa in sicurezza dell' Arco Borbonico e dell' area della Colona Spezzata ma i nostri appelli sono rimasti sempre inascoltati. Dopo aver chiesto spiegazioni alla Soprintendenza, in una email ricevuta nel mese di maggio dal Soprintendente La Rocca, siamo stati informati che l' arco essendo di proprietà del demanio era in consegna all' **Autorità Portuale** che avrebbe dovuto occuparsi della conservazione e della tutela del bene e per questo aveva ricevuto una diffida ad effettuare interventi di restauro da parte della soprintendenza. Quindi Spirito appare quanto meno singolare quando declina ogni responsabilità ma in tutto questo tempo se ne è lavato le mani e ha quindi fatto in modo che la città perdesse un patrimonio storico di grandissima rilevanza. Fortunatamente il mandato dell' attuale vertice dell' **Autorità Portuale** è agli sgoccioli, troppi sono stati i danni fatti da questa gestione, troppo l' immobilismo burocrate che l' ha contraddistinto. La situazione del cantiere eterno del Molo Beverello, il degrado e l' incuria della Colonna spezzata, del molo Saint Tropez e della rotonda di via Nazario Sauro sono l' esempio di una gestione fallimentare e dannosa. Chi sostituirà l' attuale presidente del **Autorità Portuale** ne dovrà essere l' esatto contrario, solo così il trend potrà essere invertito. Ora abbiamo fatto partire delle denunce per la questione del molo borbonico, chi ha fatto in modo che la città fosse privata di una parte della propria storia dovrà pagare."- dichiara il Consigliere Regionale di Europa Verde Francesco Emilio Borrelli.



Il crollo dell' arco borbonico del Lungomare di Napoli finisce in Procura: perizia dei carabinieri

Pierluigi Frattasi

Finisce sulle scrivanie della Procura il crollo parziale del muro borbonico del '700 sul Lungomare di Napoli , distrutto dal maltempo sabato scorso, 2 gennaio, nonostante i lavori di messa in sicurezza eseguiti l' anno scorso dall' **Autorità Portuale**. I carabinieri del Nucleo Tutela Patrimonio Culturale , nel Comando Provinciale di Napoli e del Nucleo Subacquei, assieme ai funzionari della Soprintendenza ai Beni Archeologici di Napoli, questa mattina hanno effettuato un sopralluogo sul posto per verificare lo stato dei luoghi e cercare di individuare i mattoni e gli altri elementi architettonici dell' arco che sono franati a mare, in vista di un possibile recupero e quindi per la ricostruzione dell' arco. La relazione finale sarà poi inviata alla magistratura. La perizia tecnica dei militari del Ntpc sarà volta ad accertare le cause del cedimento. L' arco, parzialmente crollato , infatti, era stato messo in sicurezza proprio lo scorso anno, dai tecnici dell' **Autorità Portuale**, dopo numerose segnalazioni da parte di cittadini e associazioni culturali e civiche. L' arco è collassato sotto i colpi inferti dalle onde del mare ed è rimasto intrappolato all' interno dei tubi innocenti delle impalcature. L' antico arco, conosciuto a Napoli come il "Chiavicone", perché collocato in prossimità dello sbocco del collettore fognario, risale al 1700 ed è nato come approdo per i pescatori, i cosiddetti "luciani", cioè gli abitanti del vicino borgo di Santa Lucia. Nel corso dell' Ottocento, poi, fu trasformato in terminale delle fogne. "Riteniamo molto grave - commentano in una nota i consiglieri comunali Marta Matano e Matteo Brambilla (M5S) - il fatto che nessuna delle **autorità** competenti si sia preoccupata di verificare la staticità del monumento del '700 partenopeo. La necessità di un intervento urgente era già stata segnalata da ottobre 2018, perché l' incuria aveva provocato lo sfaldamento delle basi dell' arco ed era rimasto in piedi solo grazie al caso. La situazione ha continuato ad aggravarsi ed era chiaro che bastava una mareggiata per farlo crollare. Il Comune di Napoli si era limitato a circoscrivere la zona per garantire l' incolumità dei passanti sulla strada sovrastante e a febbraio 2019 la consigliera delegata al mare annunciava i lavori di messa in sicurezza finanziati dalla Città Metropolitana". "La Soprintendenza - proseguono i portavoce comunali pentastellati - aveva diffidato con le note di febbraio e ottobre 2019 rimaste senza risposta e a maggio 2020 l' **Autorità portuale** ad intervenire con urgenza per il restauro e il consolidamento del luogo di " eccezionale valore artistico e storico" che versava in condizioni statiche precarie. Infine a settembre 2020 sono state montate le impalcature propedeutiche alla messa in sicurezza ed al restauro del cosiddetto arco borbonico, che però si sono rivelate inutili e inefficaci . Purtroppo neanche il sindaco né i vari Assessori con deleghe alla cultura, al mare ed all' urbanistica si sono prodigati per ottenere un' accelerazione dell' avvio dei lavori. Speriamo - concludono Matano e Brambilla - che tutte le istituzioni coinvolte si attivino per salvare una testimonianza di grande valore storico lavorando in sinergia perché ora è necessario procedere urgentemente al recupero dei massi caduti in acqua per effettuare il restauro dell' arco innanzitutto. Inoltre ci auguriamo che sia fatta chiarezza sulle responsabilità della dirigenza dell' **Autorità portuale** e di tutti gli enti coinvolti".



Crollo dell' Arco Borbonico sul lungomare: la colpa non è della mareggiata

Siria Moschella

L' Arco Borbonico , poco distante da Castel dell' Ovo, risaliva alla seconda metà del XVIII secolo ed era quanto restava dell' antico molo settecentesco cui approdavano i " luciani ", pescatori del borgo Santa Lucia. Nell' Ottocento fu spostato e trasformato nel terminale di uno scarico fognario, per poi essere ribattezzato dai napoletani " o' chiavicone ". Con la sua volta a botte in tufo giallo e il calpestio in pietra lavica, era parte integrante del lungomare napoletano. Il 2 gennaio, a seguito delle mareggiate , l' Arco Borbonico è crollato. Eppure, la forza delle onde non è che l' ultima responsabile della distruzione dell' Arco, abbandonato all' incuria dall' **Autorità Portuale** nonostante le segnalazioni della Soprintendenza . La Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio lo scorso maggio aveva sollecitato l' **Autorità Portuale** ad intraprendere un' operazione di restauro dell' Arco, con una missiva a firma del soprintendente Luigi La Rocca e del funzionario Luigi Rondinella . Nella missiva veniva evidenziato lo stato di profonda incuria dell' Arco e venivano suggeriti alcuni interventi da mettere in atto, sottolineandone l' estrema urgenza. Nonostante questo, dall' **Autorità Portuale** , guidata da Pietro Spirito , non sono mai giunte risposte. Eppure, le sollecitazioni non sono mancate: il consigliere regionale Francesco Emilio Borrelli (Europa Verde) ha dichiarato che negli ultimi due anni, con note ufficiali, sono stati sollecitati il Comune , la Soprintendenza e l' **Autorità Portuale** ad occuparsi della salvaguardia dell' area del lungomare compresa tra la Colonna Spezzata e l' Arco Borbonico ; in una mail di sei mesi fa, pubblicata dallo stesso consigliere Borrelli, il soprintendente Luigi La Rocca scriveva: « dopo una serie di nostre segnalazioni cadute tristemente nel vuoto, l' ultima dello scorso mese di ottobre, circa la necessità di interventi di restauro del monumento, venerdì scorso abbiamo dovuto inviare all' **autorità portuale**, ente tenuto alla conservazione dell' importante testimonianza storica, una diffida ai sensi dell' art. 32 del Codice dei beni culturali (interventi conservativi imposti) imponendo un intervento di restauro previa consegna preventiva del progetto alla Soprintendenza. » Nonostante la Soprintendenza abbia imposto all' **Autorità Portuale** di presentare un progetto di restauro entro trenta giorni dalla diffida, l' ente guidato da Pietro Spirito si è mosso solo nel mese di settembre, limitandosi a puntellare l' Arco con tubi innocenti, che evidentemente non sono serviti. Ad esprimere indignazione, oltre al sindaco di Napoli Luigi De Magistris , è anche il consigliere municipale Francesco Carignani di Novoli , già presidente dell' Associazione Italiana Giovani per l' UNESCO e attuale presidente dell' Associazione Culturale Musae , che nel mese di ottobre ha scritto sia alla Soprintendenza che all' **Autorità Portuale** per sollecitare l' inizio dei lavori. Una risposta da Pietro Spirito è arrivata solo lo scorso 29 dicembre, quando ha avvisato il consigliere Carignani che dopo l' Epifania si sarebbe tenuta una riunione con la Soprintendenza per discutere del progetto, troppo tardi.



Napoli Flash 24

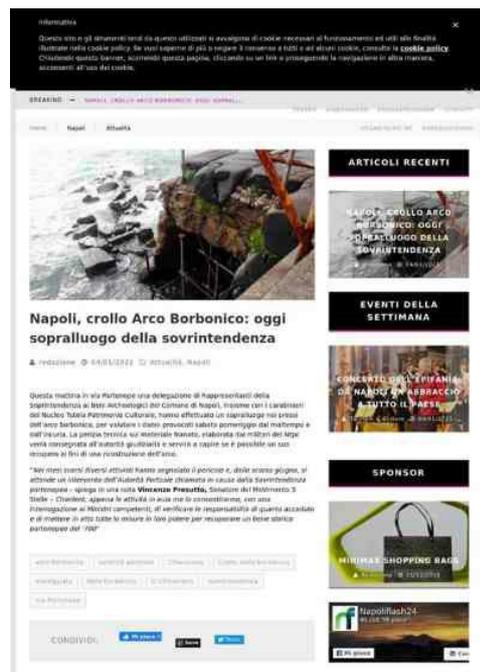
Napoli

Napoli, crollo Arco Borbonico: oggi sopralluogo della sovrintendenza

Questa mattina in via Partenope una delegazione di Rappresentanti della Soprintendenza ai Beni Archeologici del Comune di Napoli, insieme con i carabinieri del Nucleo Tutela Patrimonio Culturale, hanno effettuato un sopralluogo nei pressi dell' arco borbonico, per valutare i danni provocati sabato pomeriggio dal maltempo e dall' incuria. La perizia tecnica sul materiale franato, elaborata dai militari []

redazione

Questa mattina in via Partenope una delegazione di Rappresentanti della Soprintendenza ai Beni Archeologici del Comune di Napoli, insieme con i carabinieri del Nucleo Tutela Patrimonio Culturale, hanno effettuato un sopralluogo nei pressi dell' arco borbonico, per valutare i danni provocati sabato pomeriggio dal maltempo e dall' incuria. La perizia tecnica sul materiale franato, elaborata dai militari del Ntpc verrà consegnata all' **autorità giudiziaria** e servirà a capire se è possibile un suo recupero ai fini di una ricostruzione dell' arco. " Nei mesi scorsi diversi attivisti hanno segnalato il pericolo e, dallo scorso giugno, si attende un intervento dell' **Autorità Portuale** chiamata in causa dalla Soprintendenza partenopea - spiega in una nota Vincenzo Presutto, Senatore del Movimento 5 Stelle - Chiederò, appena le attività in aula me lo consentiranno, con una interrogazione ai Ministri competenti, di verificare le responsabilità di quanto accaduto e di mettere in atto tutte le misure in loro potere per recuperare un bene storico partenopeo del '700 "



Napoli Village

Napoli

Arco Borbonico, ci cercano le responsabilità (VIDEO)

NAPOLI - Dopo il cedimento dell' Arco Borbonico, dovuto ai danni subiti nella mareggiata dello scorso 28 dicembre che causato ingenti danni in via Partenope , il presidente Pietro Spirito ha declinato ogni responsabilità dell' **Autorità Portuale** per la vicenda dell' antico approdo borbonico per i pescatori che comprende molo e arco borbonico. 'Da due anni portavano avanti una battaglia per chiedere interventi di messa in sicurezza dell' Arco Borbonico e dell' area della Colona Spezzata ma i nostri appelli sono rimasti sempre inascoltati. Dopo aver chiesto spiegazioni alla Soprintendenza, in una email ricevuta nel mese di maggio dal Soprintendente La Rocca, siamo stati informati che l' arco essendo di proprietà del demanio era in consegna all' **Autorità Portuale** che avrebbe dovuto occuparsi della conservazione e della tutela del bene e per questo aveva ricevuto una diffida ad effettuare interventi di restauro da parte della soprintendenza. Quindi Spirito appare quanto meno singolare quando declina ogni responsabilità ma in tutto questo tempo se ne è lavato le mani e ha quindi fatto in modo che la città perdesse un patrimonio storico di grandissima rilevanza. Fortunatamente il mandato dell' attuale vertice dell' **Autorità Portuale** è agli sgoccioli, troppi sono stai i danni fatti da questa gestione, troppo l' immobilismo burocrate che l' ha contraddistinto. La situazione del cantiere eterno del Molo Beverello, il degrado e l' incuria della Colonna spezzata, del molo Saint Tropez e della rotonda di via Nazario Sauro sono l' esempio di una gestione fallimentare e dannosa. Chi sostituirà l' attuale presidente del **Autorità Portuale** ne dovrà essere l' esatto contrario, solo così il trend potrà essere invertito. Ora abbiamo fatto partire delle denunce per la questione del molto borbonico, chi ha fatto in modo che la città fosse privata di una parte della propria storia dovrà pagare."- dichiara il Consigliere Regionale di Europa Verde Francesco Emilio Borrelli.



Crollo dell' arco borbonico: l' inerzia dell' Authority e del presidente Spirito

Crollo dell' arco borbonico, l' allarme per un collasso della struttura era partito già nel 2018 (dopo una violenta mareggiata verificatasi a novembre di quell' anno), ma dopo il solito rimpallo di responsabilità, e di azioni rimandate, di progetti di recupero appena ipotizzati, nulla è stato fatto e qualche giorno fa, le pietre del manufatto storico sono finite in mare. Indice puntato contro l' inerzia dell' **Autorità** di **sistema portuale** del Mar Tirreno Centrale, alla cui guida (siamo alle battute finali) c' è il presidente Pietro Spirito (nominato nel 2016). L' allarme scattato da tempo è stato per niente preso in considerazione, e ora si cerca di mettere una pezza, con Spirito che annuncia che l' arco sarà rimesso a posto. Si poteva agire prima con attività di prevenzione, ma anche questa volta non è stato così. ad.



"Interverremo dopo il 6 gennaio": incuria e rimpalli, così crolla il Chiavicone

Daniela Dalli

Foto di Francesco d' Angelo La mareggiata che ha colpito Napoli negli scorsi giorni ha fatto crollare il già pericolante arco borbonico del '700 detto "O chiavicone". Un pezzo di storia franato a causa dell' incuria , del completo disinteresse di chi invece avrebbe dovuto fare qualcosa quando ancora era possibile. Nonostante le numerose segnalazioni fatte nel corso degli anni , non si è mai fatto nulla per sostenere il pericolante arco borbonico, che sabato 2 gennaio 2021 è crollato. Già nel 2019 il giornalista e fotografo napoletano Giuseppe Farace denunciò lo stato di pericolo in cui si trovava l' antico arco borbonico sul lungomare di Napoli. "Non è servito assolutamente a nulla il mio esposto ai Vigili del Fuoco - scrisse Farace su Facebook - che sono intervenuti sul posto il 3 novembre scorso e hanno immediatamente informato il Comune di Napoli. Né i vari articoli pubblicati dalla stampa locale. L' antico arco borbonico del lungomare napoletano, a pochi metri da Piazza Vittoria, è destinato prima o poi a crollare nell' indifferenza generale. La situazione è chiaramente documentata in queste fotografie scattate oggi. L' unico provvedimento del Comune è stato quello di transennare un breve tratto

di marciapiedi (ciò evidenzia che c' è anche un rischio per i passanti). L' inverno ci riserva sicuramente delle violente mareggiate. La base dell' arco potrebbe quindi spostarsi ulteriormente e farci perdere per sempre l' ultima testimonianza dell' antico molo borbonico; ma probabilmente ai vertici del Comune, della Soprintendenza e dell' **Autorità Portuale** ciò non interessa". Dopo la richiesta d' intervento da parte di Farace, ci fu anche quella da parte del Museo del Mare , ma anche in quell' occasione non venne fatto nulla. A settembre 2019 , dopo quasi un anno, le condizioni dell' arco borbonico erano peggiorate , la pietra su cui poggiava l' arco era stata spostata da una violenta mareggiata, ma la speranza di un' intervento da parte delle istituzioni c' era ancora, anche se non era stato proposto nulla. L' **Autorità Portuale** avrebbe dovuto occuparsene. Infatti il soprintendente La Rocca, promise di valutare la situazione del molo borbonico appena possibile , dopo averne parlato anche con i funzionari. Anche per questa volta, solo parole e niente fatti. A giugno 2020 poi finalmente l' **Autorità Portuale** capì di dover fare qualcosa predisponendo un vertice con la Soprintendenza per stabilire le modalità di intervento per un futuro progetto di ristrutturazione dell' arco . Di un reale intervento però neanche l' ombra. Per recuperare tempo l' arco, ormai in procinto di crollare, è stato sostenuto e puntellato con una gabbia di tubi che, secondo le parole dei tecnici, lo avrebbero sorretto finché i lavori di ristrutturazione non sarebbero stati realizzati. Poi, in un attimo, si arriva al 29 dicembre 2020. "O chiavicone" ha retto all' ennesima mareggiata , ma la parte superiore dell' arco si era completamente staccata. Il crollo era ormai imminente. Ma l' **Autorità Portuale** recatasi sul posto, consegnò un bollettino rassicurante: la struttura ha retto e anche i pali di sostegno sono al loro posto. L' arco borbonico s' è salvato. Così, si è tirato un sospiro di sollievo e si è cancellata ogni altra preoccupazione, compresa quella di possibili successive tempeste che avrebbero potuto far crollare l' arco. Non si è pensato di procedere immediatamente con la messa in sicurezza della struttura ma la decisione presa dall' **Autorità Portuale** è stata quella di riparlarne dopo le feste , dopo il 6 gennaio, per poi, quasi sicuramente, rimandare nuovamente. A completare però l' opera di distruzione dell' arco borbonico iniziata dalla completa noncuranza delle **autorità** competenti, ci ha pensato il mare e sabato 2 gennaio 2021, l' arco è



definitivamente crollato . Foto di Francesco d' Angelo Anche in questo caso, "si sono mossi" da subito i tecnici dell' **Autorità Portuale** promettendo di recuperare le pietre crollate e di ricostruire tutto . Al momento però ancora nessuno ha recuperato gli antichi blocchi di pietra lavica e ancora una volta



Vesuvio Live

Napoli

si è deciso di procrastinare, mandando in rovina Napoli e la sua storia.

«Programmi d' investimento su porto e industria green»

Il commissario di Confindustria Lippolis è fiducioso: «Cogliere tutte le opportunità» «Già sul piatto concreti progetti di sviluppo che potrebbero superare i 2 miliardi di euro»

Francesco TRINCHERA Prendere il cammino per uscire dalla crisi come opportunità di rilancio, facendo fronte comune con le varie realtà del territorio. Il commissario di Confindustria Gabriele Lippolis guarda al 2021 e alle occasioni che si possono creare per uscire dalle difficoltà dell' era Covid: «Come Paese - ha sottolineato - abbiamo un' occasione unica e storica, rappresentata dalle risorse messe a disposizione dall' Unione europea per superare la difficile fase che stiamo attraversando. Secondo le stime del centro studi di Confindustria tra il recovery fund e le altre misure, come il Just transition fund ed altri ci sarebbero 400 miliardi di euro per 5 anni». Uno dei principali focus brindisini sarà quello sulla transizione verde ed in questo ed altri contesti Lippolis chiama a fare fronte comune per sviluppare una nuova visione di sviluppo: «Il territorio ha aggiunto - è chiamato a confrontarsi con la delicata fase della transizione energetica per questo come Confindustria al di là di inutili polemiche, continuiamo a rivendicare con forza che Brindisi non resti esclusa dalle risorse del Just transition fund». Il commissario di Confindustria ha però sollecitato tutte le parti interessate a produrre i progetti necessari ad acquisire i fondi. Sempre sul fronte della transizione, l' associazione di categoria guarda ad alcune opportunità di investimento: «Come Confindustria ha rilevato ancora Lippolis - stiamo seguendo in modo attivo e promuovendo progetti e programmi di investimenti significativi sia di aziende associate che da fuori, che a regime potrebbero superare i 2 miliardi di euro, con diverse centinaia di posti di lavoro tra diretti ed indiretti. Si tratta di interventi ispirati a principi di sostenibilità ambientale ed economia circolare». Il riferimento del commissario è alla produzione di idrogeno verde, su cui ci sarebbero tre progetti, con la possibilità di creare tra Brindisi e Taranto un hub nazionale dell' idrogeno nazionale. Altro nodo della digitalizzazione: «Le imprese ha aggiunto Lippolis come le pubbliche amministrazioni avranno questa sfida, il governo metterà tanti soldi per, spero, sburocratizzare la vita di cittadini ed aziende. Oltretutto, le imprese piccole e medie con il mercato globale ed e-commerce possono raggiungere obiettivi che solo sul proprio territorio non potevano raggiungere». Lippolis ha ricordato anche la partnership con gli atenei di Bari e Lecce nel capo della formazione, portando avanti progetti nei diversi settori come quello aeronautico (motori ed idrogeno per elicotteri) e chimico farmaceutico, guardando anche all' ambientalizzazione nel petrolchimico. Il commissario di Confindustria ha rivendicato una visione di **sistema** per il Contratto istituzionale di sviluppo: «Non dobbiamo guardare solo ai singoli finanziamenti ma a progettualità per territorio. Rivendichiamo il ruolo di Brindisi e della sua provincia, ma anche in questo caso oltre a richiedere i finanziamenti, presentiamo dei progetti». In questo solco, Lippolis ha chiesto di mettere attorno ad un tavolo di versi sindaci del territorio. «Lasciando indietro qualcuno è il commento - non andremo da nessuna parte». In questo contesto, il commissario ha messo al centro il possibile ruolo che dovrebbe ricoprire la Cittadella della ricerca. Dal punto di vista delle infrastrutture, ed in particolare per quel che riguarda il porto, Lippolis ha spiegato che le linee guida sono le stesse consegnate in un documento al sottosegretario al Ministero per lo Sviluppo economico Alessandra Todde, a partire dalla risoluzione del problema autorizzativo per la cassa di colmata che costituisce «la principale opera che condiziona tutte le altre in modo assolutamente preclusivo», l' avvio delle attività relative ai dragaggi, delle procedure per la realizzazione degli



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

accosti di Sant' Apollinare e di quelle per il banchinamento della colmata di Capobianco (per lo sviluppo di zone franche). Ancora, la richiesta è quella relativa alla risoluzione delle problematiche per l' air-draft (e quindi del cono di atterraggio) che limita l' accesso delle navi, così come c' è il parere favorevole alla struttura di stoccaggio del Gnl, che sarebbe necessaria alla mobilità navale ed al traffico su gomma per un minor impatto emissivo. Quindi, l' invito all' attivazione di Zes e zona franca per l' attrazione di investimenti, quello a non definanziare le opere già finanziate previste nel piano delle opere pubbliche dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale ed infine la richiesta di attuare il progetto Porti verdi ed in particolare «le infrastrutture di cold ironing che consentiranno di alimentare con energia elettrica le navi banchina». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Informazioni Marittime

Brindisi

Porto di Brindisi, dal Consiglio di Stato ok alle opere di security

Attestata la conformità degli interventi al piano urbanistico comunale

Il Consiglio di Stato ha accolto nei giorni scorsi un ricorso dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico meridionale, annullando una sentenza del Tar Puglia e confermando così la conformità al piano urbanistico comunale del completamento di alcune infrastrutture di security nel porto di Brindisi. Lo riferisce il deputato pugliese Mauro D' Attis , rilevando che questo "mette fine ad una vicenda che ha tenuto paralizzata la struttura portuale brindisina per più di 5 anni, con i conseguenti danni in termini di crescita" e competitività del porto. A quanto viene ricostruito, il Provveditorato interregionale per le Opere Pubbliche nel 2018 aveva respinto la domanda dall' ente portuale brindisino, che era ricorso prima al Tar e poi al Consiglio di Stato; tra gli enti che si erano opposti in giudizio contro l' ente portuale c' è stato anche il Comune di Brindisi.



«Area industriale del porto poca chiarezza sul futuro»

Sasso (Uiltrasporti): «Servizi appaltati all' esterno incertezza per le aziende locali dell' indotto» «È giusto che le ditte abbiano una prospettiva dopo gli investimenti fatti sul personale»

Alessio PIGNATELLI «Dopo una serie di gravi infortuni nell' area portuale concessa in autonomia funzionale ad ArcelorMittal, diverse operazioni di movimentazione sono state appaltate ad aziende esterne. Il problema è che nulla si è saputo sul futuro ciclo logistico dello stabilimento dopo l' accordo per l' ingresso statale in Am Investco. Questo determina incertezza nelle ditte dell' indotto portuale che nel frattempo hanno assunto personale e si sono strutturate in base alle nuove commesse». L' allarme lanciato da Carmelo Sasso, segretario generale della Uiltrasporti, è uno degli infiniti nodi della vertenza Ilva. L' intreccio tra l' acciaieria e il porto di Taranto ha radici antiche. Non è un caso che, nonostante la diversificazione voluta dal numero uno dell' Authority Sergio Prete, lo scalo jonico sia storicamente di natura industriale e la sua grandezza legata a doppio filo allo sviluppo dei grandi stabilimenti industriali come Ilva, Eni o Cementir. Inevitabilmente, l' andamento altalenante dello stabilimento siderurgico impatta sui traffici e sui destini dell' indotto. È sufficiente visionare grossolanamente le statistiche portuali delle movimentazioni nel corso degli anni per vedere plasticamente come la curva segua, oltre che l' andamento del mercato, anche le varie fasi che le grandi industrie presenti hanno attraversato. «Il ciclo logistico legato alla produzione dell' acciaio ha subito una serie di stravolgimenti sia in termini di tonnellaggio, sia di operatività in senso stretto - spiega Sasso -. Mentre nel passato le operazioni di sbarco-imbarco venivano condotte in via esclusiva direttamente da Ilva, ultimamente e purtroppo dopo una serie di gravi infortuni nell' area portuale, queste movimentazioni sono state in buona parte esternalizzate». Il più recente e drammatico episodio è di luglio 2019 quando al IV sporgente Mimmo Massaro si inabissò con la cabina della gru e perse la vita. Da allora, parallelamente alle indagini della magistratura, si sono dovute trovare altre strade per consentire il proseguimento del ciclo integrale del Siderurgico. Si è raggiunto un equilibrio tra banchine pubbliche e aree di pertinenza della fabbrica per garantire l' approvvigionamento delle materie prime e l' export dei prodotti finiti. A diverse ditte esterne, anche locali, sono stati appaltati questi servizi dalla multinazionale. «Sono stati fatti conseguentemente investimenti in attrezzature e assunzioni di nuovi lavoratori, spesso formandoli e facendo anche in alcuni casi ricorso a maestranze già specializzate iscritte nell' agenzia Taranto port workers agency - conferma Sasso -. Purtroppo si deve rilevare come queste aziende, oltre ad aver sofferto in questi mesi alcuni problemi in termini di pagamenti da parte di ArcelorMittal, siano in una situazione di totale incertezza che non permette loro di consolidare e stabilizzare le maestranze, non sapendo cosa accadrà nei mesi a venire. Ogni stravolgimento di questo equilibrio dovrà prevedere azioni di modifica alle condizioni attuali per evitare le disfunzioni già sofferte nel passato e a cui si è faticosamente posto temporaneo rimedio». Il segretario della Uiltrasporti rileva che questa indeterminatezza mette a rischio decine di posti di lavoro spesso a tempo determinato: le aziende, più volte sollecitate sull' argomento, hanno risposto che le eventuali stabilizzazioni sono legate naturalmente alla continuità dell' affidamento dei servizi da parte di Am che al momento ha il termine di febbraio o marzo a seconda degli operatori.



Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

«L' unica notizia trapelata - conclude Sasso - è l' ordine da parte di ArcelorMittal di due nuove gru destinate al IV sporgente. Ritengo sia arrivato il momento di fare definitivamente chiarezza pianificando ciò che avverrà. Questo è decisivo perché ci sono aree in concessione di fatto da anni cristallizzate in un oligopolio Ilva-Eni ma scarsamente utilizzate. Se questo in passato poteva essere giustificato da un legittimo rapporto aree impegnate/produzione/occupazione, questa relazione è da tempo sfasata producendo cassa integrazione, precarietà e spesso dumping, tre aspetti deleteri per la realtà portuale». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Terminal verso un'operatività maggiore entro febbraio saranno attivate sei gru

Il 2021, negli auspici di molti, sarà l'anno della rinascita e ancora una volta grandi speranze sono riposte nel porto di Taranto. I timidi segnali positivi già avuti nel 2020 con la ripartenza, seppur lenta, del Molo Polisetoriale in concessione a Yilport tramite la San Cataldo terminal lascia ben sperare le organizzazioni sindacali per il lato puramente commerciale. Confidando che, con la graduale disponibilità dei mezzi operativi oggetto del revamping, si potrà iniziare ad ambire finalmente a traffici di una certa importanza che diano soddisfazione e lavoro al territorio e alla platea dei lavoratori ex Tct ora iscritti all'agenzia portuale. Secondo le stime della general manager della società San Cataldo Container Terminal Raffaella Del Prete, in questo primo trimestre si avranno disponibilità importanti per l'operatività del terminal: 2 gru di banchina e 4 gru di piazzale saranno operative entro febbraio. Questo potrà impattare positivamente per un ulteriore reimpiego degli ex Tct. E, come rimarcato dalle organizzazioni sindacali, rasserena il rifinanziamento dello strumento dell'Agenzia del Lavoro Portuale istituita ai sensi dell'articolo 4 della legge 243 del 2016: fino al 31 dicembre di quest'anno, il bacino potrà contare sui nuovi fondi.

Ma, al di là degli ammortizzatori, il principale aspetto da monitorare per i sindacati resta il lavoro futuro attraverso il rispetto della cosiddetta clausola sociale: è prevista infatti la loro ricollocazione, dove necessario previa riqualificazione, nella società già autorizzata San Cataldo container terminal o nelle società concessionarie attualmente in via di insediamento nell'area portuale (Ferretti Group e GPH global ports holding). A.Pig. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Corap perde fondi e... pezzi «Come può gestire il gateway?»

La Regione ha trasferito 4 milioni e alcune competenze a Fincalabro

Domenico LatinoGIOIA TAURO «Che ne sarà del Corap?». È la domanda che si pone il neo movimento politico-culturale gioiese "Agire" secondo cui «quello che sta succedendo nei palazzi regionali assume caratteri surreali ed impensabili». Il riferimento è alla delibera di Giunta regionale del 4 dicembre con la quale, «in barba - si evidenzia - alle funzioni del presidente pro tempore Spirli», vengono trasferiti 4 milioni e competenze Corap a Fincalabro, che la stessa maggioranza (con i consiglieri della Commissione di vigilanza presieduta dall' on. Giannetta) ha chiesto formalmente di revocare denunciando l' accaduto, mentre il commissario Caldiero ha di fatto separato il ruolo che il consorzio regionale vuole conservare nella depurazione. «Il territorio pianigiano - evidenzia il presidente del Comitato fondatore di "Agire", l' ex assessore comunale ai Lavori pubblici Giuseppe Romeo - esige delle risposte perché interessato da entrambe le vicende: lam riguardo la depurazione delle acque e aree industriali retrostanti l' Hub di Gioia Tauro. Accantonando momentaneamente gli aspetti e le criticità irrisolte dell' impianto della lam alle prese col passaggio di consegne, in attesa della nuova società concessionaria e il rinnovo dell' AIA non possiamo tralasciare gli aspetti e le evoluzioni che stanno impattando sull' area industriale di Gioia Tauro». «Poco tempo fa - spiega Romeo - abbiamo assistito all' arrivo di una Mega Carrier, la Sixin, capace di trasportare 24.000 TEUs, e di altre della stessa capacità. A dicembre è arrivato il primo treno all' interno dell' area portuale depotenziata causa il noto contenzioso che va avanti dal 2003 tra l' Autorità portuale e il Corap, che deve ancora risolvere il problema dell' ultimo chilometro per un' ulteriore controversia con Rfi. L' area industriale è preparata per gestire un Gateway?». «Di fatti - rimarca Romeo - è ancora un deserto non pronto ad ospitare la tanto propagandata Zes che ha battuto l' ultimo colpo, per ricordare che esiste, il 6 ottobre 2020 quando il Consiglio dei ministri ha deliberato su proposta del presidente Giuseppe Conte, con indicazione del ministro per il Sud e la Coesione territoriale Giuseppe Provenzano, la nomina della professoressa Rosanna Nisticò a commissario straordinario di governo per presiedere il Comitato di indirizzo della Zona economica speciale (Zes) della Regione Calabria». Ma per Romeo non c' è più tempo e forse non ce ne sarà: «Il mondo dello shipping va avanti - afferma - e il prossimo passo per il porto di Gioia Tauro sarà raggiungere la gestione massima di TEUs soprattutto perché le Mega Carrier movimenteranno numeri sempre più elevati di container nel minor tempo possibile e appena saranno pronte le nuove gru la movimentazione di piazzale aumenterà di velocità lasciando inevitabilmente lo spazio ad automatizzazioni, a discapito di un welfare fragile, anzi inesistente, ancor più indebolito dalla emergenza sanitaria da Covid-19. La speranza è che i nuovi governanti prendano coscienza della situazione, altrimenti sarà troppo tardi. Confidiamo che i rimpalli di competenza delle aree Corap non producano altri rallentamenti, deleteri per lo sviluppo delle economie locali». "Agire" lancia un appello alla deputazione parlamentare e regionale calabrese affinché «si esca dal limbo e si prendano posizioni per trovare soluzioni al superamento delle problematiche, evitando di perdere l' ultimo treno, mentre già il governo indica i progetti sui sistemi infrastrutturali che saranno interessati dal Recovery fund. Intanto l' Autorità portuale di Gioia Tauro, unica nel panorama nazionale dei porti, rimane ancora esclusa dalla definizione della nuova Autorità di Sistema



Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Portuale».

Avviata la gara per il bacino di carenaggio

GIOIA TAURO L' **Autorità portuale** di Gioia Tauro ha avviato la gara pubblica per individuare la società che, sul mercato internazionale, dovrà indicare il bacino di carenaggio da acquistare. Si tratta di un passo importante che porterà alla realizzazione di un polo cantieristico, al fine di implementare e diversificare le attività lavorative attualmente presenti nello scalo calabrese. L' Ente guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, lo scorso giugno, ha indetto una gara pubblica per identificare la ditta che dovrà progettare l' adeguamento della banchina lato nord all' accosto del bacino. Il passo successivo è trovare l' azienda capace di muoversi sul mercato internazionale per l' acquisto di una tipologia galleggiante di bacino e di redigere un progetto con le caratteristiche tecniche e funzionali di cui dovrà essere dotato il bacino, per rispondere alle peculiari esigenze infrastrutturali del porto calabrese e per essere, appena in funzione, adeguato al relativo mercato da servire. Attraverso la realizzazione del bacino di carenaggio il porto di Gioia Tauro mira, quindi, ad essere un punto di riferimento anche nell' offerta del servizio di manutenzione delle portacontainer medio-grandi, all' interno del circuito del Mediterraneo. Nello specifico, la tipologia da ricercare rientra tra quelle galleggianti composte da grandi cassoni che in fase di ricezione della portacontainer sono pieni di acqua, per consentirne l' entrata in bacino. Successivamente, dopo essere stati svuotati, ospitano all' interno la nave rimasta a secco e pronta a ricevere la manutenzione. Rispetto ai bacini in muratura, oltre ad essere più moderni, presentano il vantaggio di eseguire le lavorazioni direttamente in mare, con risparmi di tempo nella messa in bacino. La realizzazione del bacino di carenaggio si inserisce nella complessiva programmazione di rilancio dello scalo, portata avanti dall' Ente che è impegnato nell' attività di sviluppo infrastrutturale del porto. Nel contempo, l' attività di diversificazione determinerà la possibilità di procedere a nuove assunzioni di personale da impegnare in questo servizio. L' anno appena concluso ha visto il porto calabrese superare i 3 milioni di TEUs movimentati, attestando una crescita percentuale dello scalo pari al 25 per cento. d.l. La tipologia sarà quella con cassoni galleggianti da adeguare la banchina.



Il GIOIA TAURO L' autorità portuale ha avviato la procedura per individuare la società

Bacino di carenaggio, al via la gara

Passo importante che porterà alla realizzazione di un polo cantieristico

GIOIA TAURO - L' anno nuovo inizia con lo sguardo rivolto al futuro e ai prossimi passi programmatici da attuare. L' Autorità portuale di Gioia Tauro ha avviato la gara pubblica per individuare la società che, sul mercato internazionale, dovrà indicare il bacino di carenaggio da acquistare. Si tratta di un passo importante che porterà alla realizzazione di un polo cantieristico, al fine di implementare e diversificare le attività lavorative attualmente presenti nello scalo calabrese. L' Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, lo scorso giugno, ha indetto una gara pubblica per identificare la ditta che dovrà progettare l' adeguamento della banchina lato nord all' accosto del bacino. Ora, si procede al successivo passo. L' obiettivo, in questa fase, è duplice. Da una parte, si dovrà trovare l' azienda capace di muoversi sul mercato internazionale per l' acquisto di una tipologia galleggiante di bacino. Nel contempo, la ditta aggiudicataria dovrà redigere un progetto in cui saranno indicate le caratteristiche tecniche e funzionali, di cui dovrà essere dotato il bacino, per rispondere alle peculiari esigenze infrastrutturali del porto calabrese e per essere, appena in funzione, adeguato al relativo mercato da servire. Con

la realizzazione del bacino di carenaggio il porto di Gioia Tauro mira ad essere un punto di riferimento, anche, nell' offerta del servizio di manutenzione delle portacontainer medio-grandi, all' interno del circuito internazionale del Mediterraneo. Nello specifico, la tipologia da ricercare rientra tra quelle galleggianti. Composte da grandi cassoni, in fase di ricezione della portacontainer sono pieni di acqua, per consentirne l' entrata in bacino. Successivamente, dopo essere stati svuotati, ospiteranno all' interno la nave rimasta a secco e pronta a ricevere la manutenzione. Rispetto ai bacini in muratura, oltre ad essere più moderni, presentano il vantaggio di eseguire le lavorazioni direttamente in mare, con risparmi di tempo per la messa in bacino della nave. La realizzazione del bacino di carenaggio si inserisce nella complessiva programmazione di rilancio dello scalo, portata avanti dall' Ente che è impegnato nell' attività di sviluppo infrastrutturale del porto. Nel contempo, l' attività di diversificazione determinerà la possibilità di poter procedere a nuove assunzioni di personale, da impegnare in questo specifico servizio. L' anno appena concluso ha visto il porto calabrese superare i 3 milioni di teus movimentati, attestando una crescita percentuale dello scalo pari al 25 per cento.



Porti:Gioia Tauro,avviata gara per bacino carenaggio

"Passo importante per realizzazione polo cantieristico"

(ANSA) - GIOIA TAURO, 04 GEN - "L' **Autorità portuale** di Gioia Tauro ha avviato la gara pubblica per individuare la società che, sul mercato internazionale, dovrà indicare il bacino di carenaggio da acquistare. Si tratta di un passo importante che porterà alla realizzazione di un polo cantieristico, al fine di implementare e diversificare le attività lavorative attualmente presenti nello scalo calabrese". E' quanto si afferma in una nota dell' **Autorità Portuale**. "L' Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, lo scorso giugno - è detto nel comunicato - ha indetto una gara pubblica per identificare la ditta che dovrà progettare l' adeguamento della banchina lato nord all' accosto del bacino. Ora, si procede al successivo passo. L' obiettivo, in questa fase, è duplice. Da una parte, si dovrà trovare l' azienda capace di muoversi sul mercato internazionale per l' acquisto di una tipologia galleggiante di bacino. Nel contempo, la ditta aggiudicataria dovrà redigere un progetto in cui saranno indicate le caratteristiche tecniche e funzionali, di cui dovrà essere dotato il bacino, per rispondere alle peculiari esigenze infrastrutturali del porto calabrese e per essere, appena in funzione, adeguato al relativo mercato da servire". "Attraverso la realizzazione del bacino di carenaggio - riporta ancora il comunicato - il porto di Gioia Tauro mira, quindi, ad essere un punto di riferimento, anche, nell' offerta del servizio di manutenzione delle portacontainer medio-grandi, all' interno del circuito internazionale del Mediterraneo. Nello specifico, la tipologia da ricercare rientra tra quelle galleggianti. Composte da grandi cassoni, in fase di ricezione della portacontainer sono pieni di acqua, per consentirne l' entrata in bacino. Successivamente, dopo essere stati svuotati, ospiteranno all' interno la nave rimasta a secco e pronta a ricevere la manutenzione. Rispetto ai bacini in muratura, oltre ad essere più moderni, presentano il vantaggio di eseguire le lavorazioni direttamente in mare, con risparmi di tempo per la messa in bacino della nave". "La realizzazione del bacino di carenaggio - è detto ancora nel comunicato - si inserisce nella complessiva programmazione di rilancio dello scalo, portata avanti dall' Ente che è impegnato nell' attività di sviluppo infrastrutturale del porto. Nel contempo, l' attività di diversificazione determinerà la possibilità di poter procedere a nuove assunzioni di personale, da impegnare in questo specifico servizio. L' anno appena concluso ha visto il porto calabrese superare i 3 milioni di teus movimentati, attestando una crescita percentuale dello scalo pari al 25%". (ANSA).



AP Gioia Tauro: gara per società che indicherà bacino di carenaggio da acquistare

(FERPRESS) **Gioia Tauro**, 4 GEN L'anno nuovo inizia con lo sguardo rivolto al futuro e ai prossimi passi programmatici da attuare. L'**Autorità portuale di Gioia Tauro** ha avviato la gara pubblica per individuare la società che, sul mercato internazionale, dovrà indicare il bacino di carenaggio da acquistare. Si tratta di un passo importante che porterà alla realizzazione di un polo cantieristico, al fine di implementare e diversificare le attività lavorative attualmente presenti nello scalo calabrese. L'Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, lo scorso giugno, ha indetto una gara pubblica per identificare la ditta che dovrà progettare l'adeguamento della banchina lato nord all'accosto del bacino. Ora, si procede al successivo passo. L'obiettivo, in questa fase, è duplice. Da una parte, si dovrà trovare l'azienda capace di muoversi sul mercato internazionale per l'acquisto di una tipologia galleggiante di bacino. Nel contempo, la ditta aggiudicataria dovrà redigere un progetto in cui saranno indicate le caratteristiche tecniche e funzionali, di cui dovrà essere dotato il bacino, per rispondere alle peculiari esigenze infrastrutturali del porto calabrese e per essere, appena in funzione, adeguato al relativo mercato da servire. Attraverso la realizzazione del bacino di carenaggio il porto di **Gioia Tauro** mira, quindi, ad essere un punto di riferimento, anche, nell'offerta del servizio di manutenzione delle portacontainer medio-grandi, all'interno del circuito internazionale del Mediterraneo. Nello specifico, la tipologia da ricercare rientra tra quelle galleggianti. Composte da grandi cassoni, in fase di ricezione della portacontainer sono pieni di acqua, per consentirne l'entrata in bacino. Successivamente, dopo essere stati svuotati, ospiteranno all'interno la nave rimasta a secco e pronta a ricevere la manutenzione. Rispetto ai bacini in muratura, oltre ad essere più moderni, presentano il vantaggio di eseguire le lavorazioni direttamente in mare, con risparmi di tempo per la messa in bacino della nave. La realizzazione del bacino di carenaggio si inserisce nella complessiva programmazione di rilancio dello scalo, portata avanti dall'Ente che è impegnato nell'attività di sviluppo infrastrutturale del porto. Nel contempo, l'attività di diversificazione determinerà la possibilità di poter procedere a nuove assunzioni di personale, da impegnare in questo specifico servizio. L'anno appena concluso ha visto il porto calabrese superare i 3 milioni di teus movimentati, attestando una crescita percentuale dello scalo pari al 25 percento.



Porto di Gioia Tauro, avviata gara pubblica per il bacino di carenaggio

L' **Autorità portuale** di Gioia Tauro ha avviato la gara pubblica per individuare la società che, sul mercato internazionale, dovrà indicare il bacino di carenaggio da acquistare. "Si tratta - spiega una nota dell' ente - di un passo importante che porterà alla realizzazione di un polo cantieristico, al fine di implementare e diversificare le attività lavorative attualmente presenti nello scalo calabrese. L' Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, lo scorso giugno, ha indetto una gara pubblica per identificare la ditta che dovrà progettare l' adeguamento della banchina lato nord all' accosto del bacino. Ora - continua il comunicato - si procede al successivo passo. L' obiettivo, in questa fase, è duplice. Da una parte, si dovrà trovare l' azienda capace di muoversi sul mercato internazionale per l' acquisto di una tipologia galleggiante di bacino. Nel contempo, la ditta aggiudicataria dovrà redigere un progetto in cui saranno indicate le caratteristiche tecniche e funzionali, di cui dovrà essere dotato il bacino, per rispondere alle peculiari esigenze infrastrutturali del porto calabrese e per essere, appena in funzione, adeguato al relativo mercato da servire". Attraverso la realizzazione del bacino di carenaggio, si sottolinea, "il porto di Gioia Tauro mira, quindi, ad essere un punto di riferimento, anche, nell' offerta del servizio di manutenzione delle portacontainer medio-grandi, all' interno del circuito internazionale del Mediterraneo. Nello specifico, la tipologia da ricercare rientra tra quelle galleggianti. Composte da grandi cassoni, in fase di ricezione della portacontainer sono pieni di acqua, per consentirne l' entrata in bacino. Successivamente, dopo essere stati svuotati, ospiteranno all' interno la nave rimasta a secco e pronta a ricevere la manutenzione. Rispetto ai bacini in muratura, oltre ad essere più moderni, - scrive l' **autorità** - presentano il vantaggio di eseguire le lavorazioni direttamente in mare, con risparmi di tempo per la messa in bacino della nave. La realizzazione del bacino di carenaggio si inserisce nella complessiva programmazione di rilancio dello scalo, portata avanti dall' Ente che è impegnato nell' attività di sviluppo infrastrutturale del porto". Nel contempo, "l' attività di diversificazione determinerà la possibilità di poter procedere a nuove assunzioni di personale, da impegnare in questo specifico servizio. L' anno appena concluso - si sottolinea - ha visto il porto calabrese superare i 3 milioni di teus movimentati, attestando una crescita percentuale dello scalo pari al 25 per cento".



Porto Gioia Tauro, avviata gara per bacino carenaggio

Gioia Tauro - "L' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro** ha avviato la gara pubblica per individuare la società che, sul mercato internazionale, dovrà indicare il bacino di carenaggio da acquistare. Si tratta di un passo importante che porterà alla realizzazione di un polo cantieristico, al fine di implementare e diversificare le attività lavorative attualmente presenti nello scalo calabrese". E' quanto si afferma in una nota dell' **Autorità Portuale**. "L' Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, lo scorso giugno - è detto nel comunicato - ha indetto una gara pubblica per identificare la ditta che dovrà progettare l' adeguamento della banchina lato nord all' accosto del bacino. Ora, si procede al successivo passo. L' obiettivo, in questa fase, è duplice. Da una parte, si dovrà trovare l' azienda capace di muoversi sul mercato internazionale per l' acquisto di una tipologia galleggiante di bacino. Nel contempo, la ditta aggiudicataria dovrà redigere un progetto in cui saranno indicate le caratteristiche tecniche e funzionali, di cui dovrà essere dotato il bacino, per rispondere alle peculiari esigenze infrastrutturali del porto calabrese e per essere, appena in funzione, adeguato al relativo mercato da servire". "Attraverso la realizzazione del bacino di carenaggio - riporta ancora il comunicato - il porto di **Gioia Tauro** mira, quindi, ad essere un punto di riferimento, anche, nell' offerta del servizio di manutenzione delle portacontainer medio-grandi, all' interno del circuito internazionale del Mediterraneo. Nello specifico, la tipologia da ricercare rientra tra quelle galleggianti. Composte da grandi cassoni, in fase di ricezione della portacontainer sono pieni di acqua, per consentirne l' entrata in bacino. Successivamente, dopo essere stati svuotati, ospiteranno all' interno la nave rimasta a secco e pronta a ricevere la manutenzione. Rispetto ai bacini in muratura, oltre ad essere più moderni, presentano il vantaggio di eseguire le lavorazioni direttamente in mare, con risparmi di tempo per la messa in bacino della nave" © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Informare

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Gara per individuare la società che sceglierà il bacino di carenaggio per il porto di Gioia Tauro

Sarà utilizzato principalmente per la manutenzione di portacontainer di media e grande dimensione L' Autorità Portuale di **Gioia Tauro** ha avviato la gara per individuare la società che dovrà indicare quale bacino di carenaggio galleggiante acquistare sul mercato internazionale, attività che costituisce il primo passo per la realizzazione di un polo cantieristico nello scalo portuale calabro. Inoltre la ditta aggiudicataria dovrà redigere un progetto in cui saranno indicate le caratteristiche tecniche e funzionali di cui dovrà essere dotato il bacino per rispondere alle peculiari esigenze infrastrutturali del **porto** calabrese e per essere adeguato al mercato da servire, in particolare quello della manutenzione di portacontainer di media e grande dimensione.

The screenshot shows the 'informARE' website interface. At the top, there are logos for 'STAR SERVICE' and 'informARE'. The main headline reads: 'Gara per individuare la società che sceglierà il bacino di carenaggio per il porto di Gioia Tauro'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Sarà utilizzato principalmente per la manutenzione di portacontainer di media e grande dimensione'. The main text of the article begins: 'L'Autorità Portuale di Gioia Tauro ha avviato la gara per individuare la società che dovrà indicare quale bacino di carenaggio galleggiante acquistare sul mercato internazionale, attività che costituisce il primo passo per la realizzazione di un polo cantieristico nello scalo portuale calabro. Inoltre la ditta aggiudicataria dovrà redigere un progetto in cui saranno indicate le caratteristiche tecniche e funzionali di cui dovrà essere dotato il bacino per rispondere alle peculiari esigenze infrastrutturali del porto calabrese e per essere adeguato al mercato da servire, in particolare quello della manutenzione di portacontainer di media e grande dimensione.' Below the article, there is a 'WEB' section with a link to 'Leggi le notizie in formato Acrobat Reader? Iscriviti al servizio gratuito.' and a search bar for 'Cerca il tuo albergo' with fields for destination, arrival date, and departure date. At the bottom, there are navigation links for 'Indice', 'Prima pagina', and 'Indice notizie', along with contact information for 'informARE' in Genoa, Italy.

Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Gioia Tauro avvia la ricerca di un nuovo bacino galleggiante

L' Autorità portuale lancia un bando per una società che dovrà individuare la struttura da acquistare. Riparerà le grandi portacontainer, aprendo il porto di trasbordo a un nuovo mercato

Con l' inizio del nuovo anno l' Autorità portuale di **Gioia Tauro** ha avviato una gara pubblica per individuare la società che, sul mercato internazionale, dovrà indicare il bacino di carenaggio da acquistare. Nello specifico, si tratta di una struttura galleggiante composta da grandi cassoni che si riempiono e svuotano d' acqua, così da permettere alle portacontainer - in questo caso - l' entrata in bacino prima di mettersi in secco e permettere l' avvio della manutenzione. Un passo importante che porterà alla realizzazione di un polo cantieristico del tutto nuovo per lo scalo commerciale specializzato nel trasbordo, diversificando così le sue attività, anche se sempre orientate alle portacontainer, in questo caso da riparare. Il bando segue quello di giugno scorso con cui l' ente guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli ha identificato la ditta che dovrà progettare l' adeguamento della banchina lato nord all' accosto del bacino. Con questo secondo bando l' obiettivo, spiega l' autorità portuale, è duplice. Da una parte, si dovrà trovare l' azienda capace di muoversi sul mercato internazionale per l' acquisto di una tipologia galleggiante di bacino; dall' altro lato, la ditta aggiudicataria dovrà redigere un progetto in cui saranno indicate le caratteristiche tecniche e funzionali del bacino, per rispondere alle peculiari esigenze infrastrutturali del **porto** calabrese e per essere adeguato al relativo mercato da servire. «Attraverso la realizzazione del bacino di carenaggio il **porto** di **Gioia Tauro** mira ad essere un punto di riferimento nell' offerta del servizio di manutenzione delle portacontainer medio-grandi, all' interno del circuito internazionale del Mediterraneo», scrive l' autorità portuale in una nota. Rispetto ai bacini in muratura, oltre ad essere più moderni, presentano il vantaggio di eseguire le lavorazioni direttamente in mare, con risparmi di tempo per la messa in bacino della nave. La costruzione del bacino di carenaggio rientra in un programma di rilancio complessivo che prevede, tra le altre cose, nuove gru di banchina (già installate), dragaggi e allacci ferroviari. Nel 2020 **Gioia Tauro** ha movimentato 3 milioni di teu movimentati, crescendo del 25 per cento.



Porto di Gioia Tauro, avviata gara pubblica per bacino di carenaggio

Lo fa sapere l' Autorità portuale. Si mira così a far diventare lo scalo un punto di riferimento nel Mediterraneo nell' ambito della manutenzione delle portacontainer medio-grandi

di Redazione

«L' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro** ha avviato la gara pubblica per individuare la società che, sul mercato internazionale, dovrà indicare il bacino di carenaggio da acquistare. Si tratta di un passo importante che porterà alla realizzazione di un polo cantieristico, al fine di implementare e diversificare le attività lavorative attualmente presenti nello scalo calabrese». È quanto si afferma in una nota dell' **Autorità portuale**. «L' Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, lo scorso giugno - è detto nel comunicato - ha indetto una gara pubblica per identificare la ditta che dovrà progettare l' adeguamento della banchina lato nord all' accosto del bacino. Ora, si procede al successivo passo. L' obiettivo, in questa fase, è duplice. Da una parte, si dovrà trovare l' azienda capace di muoversi sul mercato internazionale per l' acquisto di una tipologia galleggiante di bacino. Nel contempo, la ditta aggiudicataria dovrà redigere un progetto in cui saranno indicate le caratteristiche tecniche e funzionali, di cui dovrà essere dotato il bacino, per rispondere alle peculiari esigenze infrastrutturali del porto calabrese e per essere, appena in funzione, adeguato al relativo mercato da servire».

«Attraverso la realizzazione del bacino di carenaggio - riporta ancora il comunicato - il porto di **Gioia Tauro** mira, quindi, ad essere un punto di riferimento, anche, nell' offerta del servizio di manutenzione delle portacontainer medio-grandi, all' interno del circuito internazionale del Mediterraneo. Nello specifico, la tipologia da ricercare rientra tra quelle galleggianti. Composte da grandi cassoni, in fase di ricezione della portacontainer sono pieni di acqua, per consentirne l' entrata in bacino. Successivamente, dopo essere stati svuotati, ospiteranno all' interno la nave rimasta a secco e pronta a ricevere la manutenzione. Rispetto ai bacini in muratura, oltre ad essere più moderni, presentano il vantaggio di eseguire le lavorazioni direttamente in mare, con risparmi di tempo per la messa in bacino della nave».

«La realizzazione del bacino di carenaggio - è detto ancora nel comunicato - si inserisce nella complessiva programmazione di rilancio dello scalo, portata avanti dall' Ente che è impegnato nell' attività di sviluppo infrastrutturale del porto. Nel contempo, l' attività di diversificazione determinerà la possibilità di poter procedere a nuove assunzioni di personale, da impegnare in questo specifico servizio. L' anno appena concluso ha visto il porto calabrese superare i 3 milioni di teus movimentati, attestando una crescita percentuale dello scalo pari al 25%».



Messaggero Marittimo

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Bando per realizzazione bacino di carenaggio a Gioia Tauro

Servirà alla realizzazione di un polo cantieristico

Redazione

GIOIA TAURO A tre giorni dall'inizio dell'anno, l'Autorità portuale di Gioia Tauro è già a lavoro, avviando la gara pubblica per individuare la società che, sul mercato internazionale, dovrà indicare il bacino di carenaggio da acquistare. Un passo importante per il futuro dello scalo che porterà alla realizzazione di un polo cantieristico, al fine di implementare e diversificare le attività lavorative attualmente presenti. L'ente guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, lo scorso Giugno aveva indetto una gara pubblica per identificare la ditta che dovrà progettare l'adeguamento della banchina lato nord all'accosto del bacino, questo il passaggio successivo. L'azienda scelta dovrà essere capace di muoversi sul mercato internazionale per l'acquisto di una tipologia galleggiante di bacino e al contempo, la ditta aggiudicataria dovrà redigere un progetto in cui saranno indicate le caratteristiche tecniche e funzionali, di cui dovrà essere dotato il bacino, per rispondere alle peculiari esigenze infrastrutturali del porto calabrese e per essere, appena in funzione, adeguato al relativo mercato da servire. Attraverso la realizzazione del bacino di carenaggio il porto di Gioia Tauro mira, quindi, ad essere un punto di riferimento, anche, nell'offerta del servizio di manutenzione delle portacontainer medio-grandi, all'interno del circuito internazionale del Mediterraneo. Nello specifico, la tipologia da ricercare rientra tra quelle galleggianti che rispetto ai bacini in muratura, oltre ad essere più moderni, presentano il vantaggio di eseguire le lavorazioni direttamente in mare, con risparmi di tempo per la messa in bacino della nave. La realizzazione del bacino di carenaggio si inserisce nella complessiva programmazione di rilancio dello scalo, con attività di sviluppo infrastrutturale del porto. La diversificazione delle attività permetterà inoltre di procedere a nuove assunzioni di personale, da impegnare in questo specifico servizio.



Gioia Tauro, avviata la gara pubblica per il bacino di carenaggio

Collegi elettorali, Barbuto: «L'unità dei calabresi è ancora molto lontana»

Gioia Tauro - L'anno nuovo inizia con lo sguardo rivolto al futuro e ai prossimi passi programmatici da attuare. L' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro** ha avviato la gara pubblica per individuare la società che, sul mercato internazionale, dovrà indicare il bacino di carenaggio da acquistare. Si tratta di un passo importante che porterà alla realizzazione di un polo cantieristico, al fine di implementare e diversificare le attività lavorative attualmente presenti nello scalo calabrese. L'Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, lo scorso giugno, ha indetto una gara pubblica per identificare la ditta che dovrà progettare l'adeguamento della banchina lato nord all'accosto del bacino. Ora, si procede al successivo passo. L'obiettivo, in questa fase, è duplice. Da una parte, si dovrà trovare l'azienda capace di muoversi sul mercato internazionale per l'acquisto di una tipologia galleggiante di bacino. Nel contempo, la ditta aggiudicataria dovrà redigere un progetto in cui saranno indicate le caratteristiche tecniche e funzionali, di cui dovrà essere dotato il bacino, per rispondere alle peculiari esigenze infrastrutturali del porto calabrese e per essere, appena in funzione, adeguato al relativo mercato da servire. Attraverso la realizzazione del bacino di carenaggio il porto di **Gioia Tauro** mira, quindi, ad essere un punto di riferimento, anche, nell'offerta del servizio di manutenzione delle portacontainer medio-grandi, all'interno del circuito internazionale del Mediterraneo. Nello specifico, la tipologia da ricercare rientra tra quelle galleggianti. Composte da grandi cassoni, in fase di ricezione della portacontainer sono pieni di acqua, per consentirne l'entrata in bacino. Successivamente, dopo essere stati svuotati, ospiteranno all'interno la nave rimasta a secco e pronta a ricevere la manutenzione. Rispetto ai bacini in muratura, oltre ad essere più moderni, presentano il vantaggio di eseguire le lavorazioni direttamente in mare, con risparmi di tempo per la messa in bacino della nave. La realizzazione del bacino di carenaggio si inserisce nella complessiva programmazione di rilancio dello scalo, portata avanti dall'Ente che è impegnato nell'attività di sviluppo infrastrutturale del porto. Nel contempo, l'attività di diversificazione determinerà la possibilità di poter procedere a nuove assunzioni di personale, da impegnare in questo specifico servizio. L'anno appena concluso ha visto il porto calabrese superare i 3 milioni di teus movimentati, attestando una crescita percentuale dello scalo pari al 25 per cento.



Porto di Gioia Tauro, gara pubblica per il bacino di carenaggio

Redazione ReggioTV

L'anno nuovo inizia con lo sguardo rivolto al futuro e ai prossimi passi programmatici da attuare. L' **Autorità portuale di Gioia Tauro** ha avviato la gara pubblica per individuare la società che, sul mercato internazionale, dovrà indicare il bacino di carenaggio da acquistare. Si tratta di un passo importante che porterà alla realizzazione di un polo cantieristico, al fine di implementare e diversificare le attività lavorative attualmente presenti nello scalo calabrese. L'Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, lo scorso giugno, ha indetto una gara pubblica per identificare la ditta che dovrà progettare l' adeguamento della banchina lato nord all' accosto del bacino. Ora, si procede al successivo passo. L' obiettivo, in questa fase, è duplice. Da una parte, si dovrà trovare l' azienda capace di muoversi sul mercato internazionale per l' acquisto di una tipologia galleggiante di bacino. Nel contempo, la ditta aggiudicataria dovrà redigere un progetto in cui saranno indicate le caratteristiche tecniche e funzionali, di cui dovrà essere dotato il bacino, per rispondere alle peculiari esigenze infrastrutturali del porto calabrese e per essere, appena in funzione, adeguato al relativo mercato da servire. Attraverso la realizzazione del bacino di carenaggio il porto di **Gioia Tauro** mira, quindi, ad essere un punto di riferimento, anche, nell' offerta del servizio di manutenzione delle portacontainer medio-grandi, all' interno del circuito internazionale del Mediterraneo. Nello specifico, la tipologia da ricercare rientra tra quelle galleggianti. Composte da grandi cassoni, in fase di ricezione della portacontainer sono pieni di acqua, per consentirne l' entrata in bacino. Successivamente, dopo essere stati svuotati, ospiteranno all' interno la nave rimasta a secco e pronta a ricevere la manutenzione. Rispetto ai bacini in muratura, oltre ad essere più moderni, presentano il vantaggio di eseguire le lavorazioni direttamente in mare, con risparmi di tempo per la messa in bacino della nave. La realizzazione del bacino di carenaggio si inserisce nella complessiva programmazione di rilancio dello scalo, portata avanti dall' Ente che è impegnato nell' attività di sviluppo infrastrutturale del porto. Nel contempo, l' attività di diversificazione determinerà la possibilità di poter procedere a nuove assunzioni di personale, da impegnare in questo specifico servizio. L' anno appena concluso ha visto il porto calabrese superare i 3 milioni di teus movimentati, attestando una crescita percentuale dello scalo pari al 25 per cento. 04-01-2021 13:00.



PHOTO IMPORTANTE CHE PORTERÀ ALLA REALIZZAZIONE DI UN POLO CANTIERISTICO

Porto Gioia Tauro, gara pubblica per il bacino di carenaggio

L'anno nuovo inizia con lo sguardo rivolto al futuro e ai prossimi passi programmatici da attuare: l'Autorità portuale di Gioia Tauro ha avviato la gara pubblica per individuare la società che, sul mercato internazionale, dovrà indicare il bacino di carenaggio da acquistare. Si tratta di un passo importante che porterà alla realizzazione di un polo cantieristico, al fine di implementare e diversificare le attività lavorative attualmente presenti nello scalo calabrese.

L'Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, lo scorso giugno, ha indetto una gara pubblica per identificare la ditta che dovrà progettare l'adeguamento della banchina lato nord all'accosto del bacino. Ora, si procede al successivo passo. L'obiettivo, in questa fase, è duplice: da una parte, si dovrà trovare l'azienda capace di muoversi sul mercato internazionale per l'acquisto di una tipologia galleggiante di bacino.

Nel contempo, la ditta aggiudicataria dovrà redigere un progetto in cui saranno indicate le caratteristiche tecniche e funzionali, di cui dovrà essere dotato il bacino, per rispondere alle peculiari esigenze infrastrutturali del porto calabrese e per essere, appena in funzione, adeguato al relativo mercato da servire.

Attraverso la realizzazione del bacino di carenaggio il porto di Gioia Tauro mira, quindi, ad essere un punto di riferimento, anche, nell'offerta del servizio di manutenzione delle portacontainer medio-grandi, all'interno del circuito internazionale del Mediterraneo.

Nello specifico, la tipologia da ricercare rientra tra quelle galleggianti. Composte da grandi cassoni, in fase di ricezione della portacontainer sono pieni di acqua, per consentirne l'entrata in bacino. Successivamente, dopo essere stati svuotati, ospiteranno all'interno la nave rimasta a secco e pronta a ricevere la manutenzione.

Rispetto ai bacini in muratura, oltre ad essere più moderni, presentano il vantaggio di eseguire le lavorazioni direttamente in mare, con risparmi di tempo per la messa in bacino della nave.

La realizzazione del bacino di carenaggio si inserisce nella complessiva programmazione di rilancio dello scalo, portata avanti dall'Ente che è impegnato nell'attività di sviluppo infrastrutturale del porto. Nel contempo, l'attività di diversificazione determinerà la possibilità di poter procedere a nuove assunzioni di personale, da impegnare in questo specifico servizio. L'anno appena concluso ha visto il porto calabrese superare i 3 milioni di teus movimentati, attestando una crescita percentuale dello scalo pari al 25 per cento. 04-01-2021 13:00.

Gioia Tauro, Authority: cercasi azienda per il bacino di carenaggio da acquistare

Gioia Tauro L'Autorità portuale di Gioia Tauro ha avviato la gara pubblica per individuare la società che, sul mercato internazionale, dovrà indicare il bacino di carenaggio da acquistare. Si tratta di un passo importante che porterà alla realizzazione di un polo cantieristico, al fine di implementare e diversificare le attività lavorative attualmente presenti nello scalo calabrese. L'ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, lo scorso giugno, ha indetto una gara pubblica per identificare la ditta che dovrà progettare l'adeguamento della banchina lato nord all'accosto del bacino. Ora, si procede al successivo passo. L'obiettivo, in questa fase, è duplice. Da una parte, si dovrà trovare l'azienda capace di muoversi sul mercato internazionale per l'acquisto di una tipologia galleggiante di bacino. Nel contempo, la ditta aggiudicataria dovrà redigere un progetto in cui saranno indicate le caratteristiche tecniche e funzionali, di cui dovrà essere dotato il bacino, per rispondere alle peculiari esigenze infrastrutturali del porto calabrese e per essere, appena in funzione, adeguato al relativo mercato da servire. Attraverso la realizzazione del bacino di carenaggio il porto di Gioia Tauro mira ad essere un punto di riferimento anche nell'offerta del servizio di manutenzione delle portacontainer medio-grandi, all'interno del circuito internazionale del Mediterraneo. Nello specifico, la tipologia da ricercare rientra tra quelle galleggianti. Composte da grandi cassoni, in fase di ricezione della portacontainer sono pieni di acqua, per consentirne l'entrata in bacino. Successivamente, dopo essere stati svuotati, ospiteranno all'interno la nave rimasta a secco e pronta a ricevere la manutenzione. Rispetto ai bacini in muratura, oltre ad essere più moderni, presentano il vantaggio di eseguire le lavorazioni direttamente in mare, con risparmi di tempo per la messa in bacino della nave. La realizzazione del bacino di carenaggio si inserisce nella complessiva programmazione di rilancio dello scalo, portata avanti dall'ente che è impegnato nell'attività di sviluppo infrastrutturale del porto. Nel contempo, l'attività di diversificazione determinerà la possibilità di poter procedere a nuove assunzioni di personale, da impegnare in questo specifico servizio. L'anno appena concluso ha visto il porto calabrese superare i 3 milioni di Teus movimentati, attestando una crescita percentuale dello scalo pari al 25%.



Shipping Italy

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Gateway ferroviario di Gioia Tauro: pubblicato dalla port authority invito ad altri potenziali interessati

Chi desiderasse proporre la propria candidatura alternativa rispetto a quella avanzata dal Medcenter Container Terminal (Gruppo Msc) per la gestione del nuovo gateway ferroviario del porto di Gioia Tauro avrà circa un mese per farlo. L'autorità portuale dello scalo calabrese ha pubblicato infatti un avviso ad opponendum, che apre una finestra di 30 giorni dalla pubblicazione dello stesso sulla Gazzetta Ufficiale (che ad oggi non risulta ancora essere avvenuta) per accogliere eventuali motivate opposizioni alla procedura. In assenza di risposte, il procedimento di subentro proseguirà considerando esclusivamente la proposta di Mct. Sulla procedura che aveva portato all'avvio dell'iter per il subentro del gruppo Msc nella gestione del gateway intermodale di Gioia Tauro dopo l'addio di Sogemar (Contship) si era espressa recentemente anche la Corte dei Conti nella sua relazione relativa alla gestione finanziaria 2019 dell'Autorità portuale di Gioia Tauro. Nello specifico i giudici contabili nel documento riferivano che a Gioia Tauro si era prospettata una possibilità di subentro di un nuovo concessionario, quale ipotesi eccezionale e derogatoria dell'aggiudicatario di procedura a evidenza pubblica. La Corte aveva invitato pertanto l'Autorità Portuale e i Ministeri vigilanti alla verifica della compatibilità di tale procedura con i principi generali e al riscontro della capacità tecnica e finanziaria dell'eventuale soggetto subentrante, aggiungendo che la gestione del terminal gateway dovrà essere assicurata mediante procedure trasparenti e di mercato per l'ottenimento delle condizioni più vantaggiose, tenendo conto degli investimenti pubblici effettuati. Frasi che erano state lette, anche da SHIPPING ITALY, come un suggerimento a individuare il gestore del nuovo gateway ferroviario tramite una procedura a evidenza pubblica. Un'interpretazione che però era stata successivamente puntualizzata dalla stessa Autorità portuale di Gioia Tauro, che in una nota aveva evidenziato come la Corte dei Conti resa edotta dall'Amministrazione delle procedure adottate non rileva[va] criticità né tantomeno impone[va] il ricorso a una gara a evidenza pubblica. In aggiunta la port authority segnalava come la procedura di subentro fosse stata concordata con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che con la sua nota prot. n.8306 del 20/5/2020 aveva prospettato all'Amministrazione la possibilità di avvalersi della disciplina di cui all'art.159 del D.L.gs. 163/2006 e s.m.i., che disciplina l'istituto del subentro nella concessione di costruzione e gestione, al precipuo fine di salvaguardare l'integrità del suddetto contratto.



Shipping Italy

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Bacino di carenaggio a Gioia Tauro: bandita la gara per individuarlo sul mercato

L'Autorità portuale di Gioia tauro ha reso noto di aver avviato la gara pubblica per individuare la società che, sul mercato internazionale, dovrà indicare il bacino di carenaggio da acquistare. Si tratta di un passo importante che porterà alla realizzazione di un polo cantieristico, al fine di implementare e diversificare le attività lavorative attualmente presenti nello scalo calabrese spiega l'ente in una nota. L'obiettivo è duplice: Da una parte, si dovrà trovare l'azienda capace di muoversi sul mercato internazionale per l'acquisto di una tipologia galleggiante di bacino. Nel contempo, la ditta aggiudicataria dovrà redigere un progetto in cui saranno indicate le caratteristiche tecniche e funzionali, di cui dovrà essere dotato il bacino, per rispondere alle peculiari esigenze infrastrutturali del porto calabrese e per essere, appena in funzione, adeguato al relativo mercato da servire si apprende ancora dalla comunicazione. Attraverso la realizzazione del bacino di carenaggio il porto di Gioia Tauro mira a diventare un punto di riferimento, anche, nell'offerta del servizio di manutenzione delle portacontainer medio-grandi all'interno del Mediterraneo. Come specificato la tipologia di bacino da ricercare rientra tra quelle galleggianti. Composte da grandi cassoni, in fase di ricezione della portacontainer sono pieni di acqua, per consentirne l'entrata in bacino. Successivamente, dopo essere stati svuotati, ospiteranno all'interno la nave rimasta a secco e pronta a ricevere la manutenzione spiega la port authority. Rispetto ai bacini in muratura, oltre a essere più moderni, presentano il vantaggio di eseguire le lavorazioni direttamente in mare, con risparmi di tempo per la messa in bacino della nave. La realizzazione del bacino di carenaggio si inserisce nella complessiva programmazione di rilancio dello scalo portata avanti dall'ente guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli. Nel 2020 il porto di Gioia Tauro ha abbondantemente superato i 3 milioni di Teu movimentati, pari a crescita di circa il 25% rispetto all'esercizio precedente.



Gioia Tauro, l' Autorità portuale avvia la gara per l' acquisto del bacino di carenaggio

L' Autorità portuale di Gioia Tauro ha avviato la gara pubblica per individuare la società che, sul mercato internazionale, dovrà indicare il bacino di carenaggio da acquistare

L' anno nuovo inizia con lo sguardo rivolto al futuro e ai prossimi passi programmatici da attuare. L' **Autorità portuale di Gioia Tauro** ha avviato la gara pubblica per individuare la società che, sul mercato internazionale, dovrà indicare il bacino di carenaggio da acquistare. Si tratta di un passo importante che porterà alla realizzazione di un polo cantieristico, al fine di implementare e diversificare le attività lavorative attualmente presenti nello scalo calabrese. L' Ente, guidato dal commissario straordinario straordinario Andrea Agostinelli, lo scorso giugno, ha indetto una gara pubblica per identificare la ditta che dovrà progettare l' adeguamento della banchina lato nord all' accosto del bacino. Ora, si procede al successivo passo. L' obiettivo, in questa fase, è duplice. Da una parte, si dovrà trovare l' azienda capace di muoversi sul mercato internazionale per l' acquisto di una tipologia galleggiante di bacino. Nel contempo, la ditta aggiudicataria dovrà redigere un progetto in cui saranno indicate le caratteristiche tecniche e funzionali, di cui dovrà essere dotato il bacino, per rispondere alle peculiari esigenze infrastrutturali del porto calabrese e per essere, appena in funzione, adeguato al relativo mercato da servire. Attraverso la realizzazione del bacino di carenaggio il porto di **Gioia Tauro** mira, quindi, ad essere un punto di riferimento, anche, nell' offerta del servizio di manutenzione delle portacontainer medio-grandi, all' interno del circuito internazionale del Mediterraneo. Nello specifico, la tipologia da ricercare rientra tra quelle galleggianti. Composte da grandi cassoni, in fase di ricezione della portacontainer sono pieni di acqua, per consentire l' entrata in bacino. Successivamente, dopo essere stati svuotati, ospiteranno all' interno la nave rimasta a secco e pronta a ricevere la manutenzione. Rispetto ai bacini in muratura, oltre ad essere più moderni, presentano il vantaggio di eseguire le lavorazioni direttamente in mare, con risparmi di tempo per la messa in bacino della nave. La realizzazione del bacino di carenaggio si inserisce nella complessiva programmazione di rilancio dello scalo, portata avanti dall' Ente che è impegnato nell' attività di sviluppo infrastrutturale del porto. Nel contempo, l' attività di diversificazione determinerà la possibilità di poter procedere a nuove assunzioni di personale, da impegnare in questo specifico servizio. L' anno appena concluso ha visto il porto calabrese superare i 3 milioni di teus movimentati, attestando una crescita percentuale dello scalo pari al 25 percento.



Zoom 24

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Gioia Tauro, Autorità portuale: passo importante per realizzazione polo cantieristico

L'Ente ha indetto una gara pubblica per identificare la ditta che dovrà progettare l'adeguamento della banchina lato nord all'accosto del bacino

redazione

L'Autorità portuale di Gioia Tauro ha avviato la gara pubblica per individuare la società che, sul mercato internazionale, dovrà indicare il bacino di carenaggio da acquistare. Si tratta di un passo importante che porterà alla realizzazione di un polo cantieristico, al fine di implementare e diversificare le attività lavorative attualmente presenti nello scalo calabrese'. E' quanto si afferma in una nota dell'Autorità Portuale. 'L'Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, lo scorso giugno - è detto nel comunicato - ha indetto una gara pubblica per identificare la ditta che dovrà progettare l'adeguamento della banchina lato nord all'accosto del bacino. Ora, si procede al successivo passo. L'obiettivo, in questa fase, è duplice. Da una parte, si dovrà trovare l'azienda capace di muoversi sul mercato internazionale per l'acquisto di una tipologia galleggiante di bacino. Nel contempo, la ditta aggiudicataria dovrà redigere un progetto in cui saranno indicate le caratteristiche tecniche e funzionali, di cui dovrà essere dotato il bacino, per rispondere alle peculiari esigenze infrastrutturali del porto calabrese e per essere, appena in funzione, adeguato al relativo mercato da servire'.

'Attraverso la realizzazione del bacino di carenaggio - riporta ancora il comunicato - il porto di Gioia Tauro mira, quindi, ad essere un punto di riferimento, anche, nell'offerta del servizio di manutenzione delle portacontainer medio-grandi, all'interno del circuito internazionale del Mediterraneo. Nello specifico, la tipologia da ricercare rientra tra quelle galleggianti. Composte da grandi cassoni, in fase di ricezione della portacontainer sono pieni di acqua, per consentirne l'entrata in bacino. Successivamente, dopo essere stati svuotati, ospiteranno all'interno la nave rimasta a secco e pronta a ricevere la manutenzione. Rispetto ai bacini in muratura, oltre ad essere più moderni, presentano il vantaggio di eseguire le lavorazioni direttamente in mare, con risparmi di tempo per la messa in bacino della nave'. 'La realizzazione del bacino di carenaggio - è detto ancora nel comunicato - si inserisce nella complessiva programmazione di rilancio dello scalo, portata avanti dall'Ente che è impegnato nell'attività di sviluppo infrastrutturale del porto. Nel contempo, l'attività di diversificazione determinerà la possibilità di poter procedere a nuove assunzioni di personale, da impegnare in questo specifico servizio. L'anno appena concluso ha visto il porto calabrese superare i 3 milioni di teus movimentati, attestando una crescita percentuale dello scalo pari al 25%'.



La Sicilia

Catania

«Serve un presidente di alta professionalità»

Autorità portuale. Appello alla politica dell' Ugl: «Sia una scelta condivisa»

Sull'imminente cambio al vertice dell' **Autorità di sistema portuale** del mare della Sicilia orientale, dopo la scadenza del mandato dell' attuale presidente del Comitato di gestione, Andrea Annunziata, che ha optato per un ritorno in Campania, interviene la Ugl di Catania con il segretario territoriale Giovanni Musumeci: «Ci dispiace che l' attuale capo dell' ente che gestisce anche il porto abbia deciso di non rimanere, per chiudere una partita ancora aperta. In questo periodo, come organizzazione sindacale abbiamo potuto apprezzarne competenza ed equilibrio, oltre alla capacità che sarebbero state indispensabili per le sfide a breve e medio termine che l' **Autorità portuale** dovrà affrontare. A partire dall' impiego dei fondi per il rifacimento della mantellata del molo foraneo per proseguire con il riassetto dell' intera area **portuale** come da piano regolatore, con la definitiva eliminazione della promiscuità tra le attività di pesca, commerciali e turistiche». «Proprio da queste ultime e dall' immediata realizzazione di un polo crocieristico - continua Musumeci - dovrà ripartire il cuore del porto etneo, per lasciare lo spazio a sud all' interconnessione del trasporto su gomma con la Zona industriale e la Zona economica speciale del retro porto (che auspichiamo venga avviata presto). Per questo facciamo appello alle forze politiche di governo nazionale perché la scelta del nuovo presidente sia quanto più condivisa è possibile in ambito politico, con le forze imprenditoriali e sociali della città, con gli attori del porto stesso, evitando così un' ennesima lottizzazione penalizzante». «Ci auguriamo quindi - conclude il segretario della Ugl - che in tempi rapidi sia indicata una personalità di riconosciuta esperienza, di elevata professionalità, che dimostri ampia conoscenza del territorio e che, soprattutto, arrivi in città senza alcuna etichetta politica o benedizione del politico al potere di turno».



Autorità portuale della Sicilia orientale: appello alla politica della Ugl di Catania sul cambio del vertice

Redazione NewSicilia

Ascolta audio dell' articolo CATANIA - Sull' imminente cambio al vertice dell' Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia orientale , dopo la scadenza del mandato dell' attuale presidente del Comitato di gestione **Andrea Annunziata** , che ha optato per un ritorno in Campania, interviene la Ugl di Catania con il segretario territoriale Giovanni Musumeci . ' Ci dispiace che l' attuale capo dell' ente che gestisce anche il porto catanese abbia deciso di non rimanere, per chiudere una partita ancora aperta. In questo periodo, come organizzazione sindacale abbiamo potuto apprezzarne competenza ed equilibrio, oltre alla capacità che sarebbero state indispensabili per le sfide a breve e medio termine che l' Autorità dovrà affrontare. A partire dall' impiego dei fondi per il rifacimento della mantellata del molo foraneo di Catania, per proseguire con il riassetto dell' intera area portuale come da piano regolatore, con la definitiva eliminazione della promiscuità tra le attività di pesca, commerciali e turistiche. Proprio da queste ultime e dall' immediata realizzazione di un polo crocieristico dovrà ripartire il cuore del porto etneo, per lasciare lo spazio a sud all' interconnessione del trasporto su gomma con la Zona industriale e la Zona economica speciale del retro porto (che auspichiamo venga avviata presto). Per questo facciamo appello alle forze politiche di Governo nazionale perché la scelta del nuovo presidente sia quanto più condivisa è possibile in ambito politico, con le forze imprenditoriali e sociali della città, con gli attori del porto stesso, evitando così un' ennesima lottizzazione penalizzante. Ci auguriamo quindi - conclude il leader della Ugl di Catania - che in tempi rapidi sia indicata una personalità di riconosciuta esperienza, di elevata professionalità, che dimostri ampia conoscenza del territorio e che, soprattutto, arrivi in città senza alcuna etichetta politica o benedizione del politico al potere di turno '.



Nuovo Sud

Catania

Ugl di Catania: "Serve una persona competente al vertice dell' Autorità portuale"

Sull' imminente cambio al vertice dell' Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia orientale, dopo la scadenza del mandato dell' attuale presidente del Comitato di gestione **Andrea Annunziata**, che ha optato per un ritorno in Campania, interviene la Ugl di Catania con il segretario territoriale Giovanni Musumeci. 'Ci dispiace che l' attuale capo dell' ente che gestisce anche il porto catanese abbia deciso di non rimanere, per chiudere una partita ancora aperta. In questo periodo, come organizzazione sindacale abbiamo potuto apprezzarne competenza ed equilibrio, oltre alla capacità che sarebbero state indispensabili per le sfide a breve e medio termine che l' Autorità dovrà affrontare. A partire dall' impiego dei fondi per il rifacimento della mantellata del molo foraneo di Catania, per proseguire con il riassetto dell' intera area portuale come da piano regolatore, con la definitiva eliminazione della promiscuità tra le attività di pesca, commerciali e turistiche. Proprio da queste ultime e dall' immediata realizzazione di un polo crocieristico dovrà ripartire il cuore del porto etneo, per lasciare lo spazio a sud all' interconnessione del trasporto su gomma con la Zona industriale e la Zona economica speciale del retro porto (che auspichiamo venga avviata presto). Per questo facciamo appello alle forze politiche di Governo nazionale perché la scelta del nuovo presidente sia quanto più condivisa è possibile in ambito politico, con le forze imprenditoriali e sociali della città, con gli attori del porto stesso, evitando così un' ennesima lottizzazione penalizzante. Ci auguriamo quindi - conclude il leader della Ugl di Catania - che in tempi rapidi sia indicata una personalità di riconosciuta esperienza, di elevata professionalità, che dimostri ampia conoscenza del territorio e che, soprattutto, arrivi in città senza alcuna etichetta politica o benedizione del politico al potere di turno.' (Nella foto Giovanni Musumeci segretario territoriale dell' Ugl di Catania)



Sicilia Report

Catania

Cambio vertice all' Autorità portuale della Sicilia orientale: l' appello alla politica della Ugl

Redazione CT

CATANIA - Sull' imminente cambio al vertice dell' Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia orientale, dopo la scadenza del mandato dell' attuale presidente del Comitato di gestione **Andrea Annunziata**, che ha optato per un ritorno in Campania, interviene la Ugl di Catania con il segretario territoriale Giovanni Musumeci. 'Ci dispiace che l' attuale capo dell' ente che gestisce anche il porto catanese abbia deciso di non rimanere, per chiudere una partita ancora aperta. In questo periodo, come organizzazione sindacale abbiamo potuto apprezzarne competenza ed equilibrio, oltre alla capacità che sarebbero state indispensabili per le sfide a breve e medio termine che l' Autorità dovrà affrontare. A partire dall' impiego dei fondi per il rifacimento della mantellata del molo foraneo di Catania, per proseguire con il riassetto dell' intera area portuale come da piano regolatore, con la definitiva eliminazione della promiscuità tra le attività di pesca, commerciali e turistiche. Proprio da queste ultime e dall' immediata realizzazione di un polo crocieristico dovrà ripartire il cuore del porto etneo, per lasciare lo spazio a sud all' interconnessione del trasporto su gomma con la Zona industriale e la Zona economica speciale del retro porto (che auspichiamo venga avviata presto). Per questo facciamo appello alle forze politiche di Governo nazionale perché la scelta del nuovo presidente sia quanto più condivisa è possibile in ambito politico, con le forze imprenditoriali e sociali della città, con gli attori del porto stesso, evitando così un' ennesima lottizzazione penalizzante. Ci auguriamo quindi - conclude il leader della Ugl di Catania - che in tempi rapidi sia indicata una personalità di riconosciuta esperienza, di elevata professionalità, che dimostri ampia conoscenza del territorio e che, soprattutto, arrivi in città senza alcuna etichetta politica o benedizione del politico al potere di turno.'



GUARDIA COSTIERA-CAPITANERIE DI PORTO

«I nostri uomini e donne le leve per costruire la prossima ripartenza»

Il comandante generale Giovanni Pettorino e il bilancio delle attività ai tempi del Covid

«Le capacità professionali degli uomini e delle donne della Guardia Costiera, la loro capacità di adattarsi ai cambiamenti, quella di offrire all'utenza del mare e dei porti soluzioni flessibili e innovative costituiranno le leve su cui le Capitanerie di porto-Guardia Costiera continueranno a costruire la prossima ripartenza». Così il comandante generale del Corpo, ammiraglio ispettore capo Giovanni Pettorino a proposito dell'intensa attività svolta nel 2020, un anno difficile a causa delle particolari contingenze sanitarie. «La pandemia ha stravolto le abitudini del vivere comune, del modo di lavorare, dei rapporti sociali - si legge in una nota diffusa dal comando generale - In tale contesto, la Guardia Costiera si è adoperata nel fornire una risposta concreta e immediata collaborando attivamente con la Protezione Civile. Molteplici gli interventi operativi sul territorio nazionale per assicurare il trasporto urgente dei dispositivi di protezione individuale (più di 1.300.000). I militari del Corpo, inoltre, sono stati anche inseriti in appositi dispositivi di Pubblica sicurezza, per contribuire con le Forze di polizia alla verifica del rispetto delle disposizioni volte a contenere la diffusione del virus». Grazie al rinnovato impegno di tutti gli uomini e le donne della Guardia Costiera, anche per il 2020 è stata garantita la continuità dei servizi indispensabili alla comunità nazionale che dal mare trae sostentamento e/o svago. E grazie al lavoro svolto dal 6° Reparto Sicurezza della Navigazione del comando generale del Corpo, nonostante le difficoltà legate all'emergenza sanitaria, è stata mantenuta in efficienza la catena logistica degli approvvigionamenti via mare dei beni essenziali, garantendo la sicurezza e la regolarità dei trasporti marittimi che non hanno mai interrotto la loro attività, né è mai mancata l'assistenza nei confronti di quegli equipaggi momentaneamente bloccati nei porti esteri. Per venire incontro al personale marittimo - inoltre - sono stati prorogati i permessi, i certificati, gli attestati e gli atti abilitativi. L'attività di controllo è altresì proseguita regolarmente con 1.227 ispezioni eseguite nei confronti delle navi straniere approdate nei porti italiani, delle quali 64 sottoposte a fermo amministrativo per gravi irregolarità concernenti la sicurezza. A conclusione di un anno complesso, tuttavia, «un'attenzione particolare va riservata a quello che si può definire il compito principale della Guardia Costiera: il soccorso in mare a salvaguardia della vita umana - conclude la nota - Anche nel 2020, infatti, l'impegno della Guardia Costiera è stato notevole, basti pensare che sono stati soccorsi 4.775 migranti e 3.416 tra diportisti, pescatori, equipaggi marittimi, bagnanti e subacquei».



Informazioni Marittime

Focus

Un fondo da 12 milioni per smantellare le navi nei porti

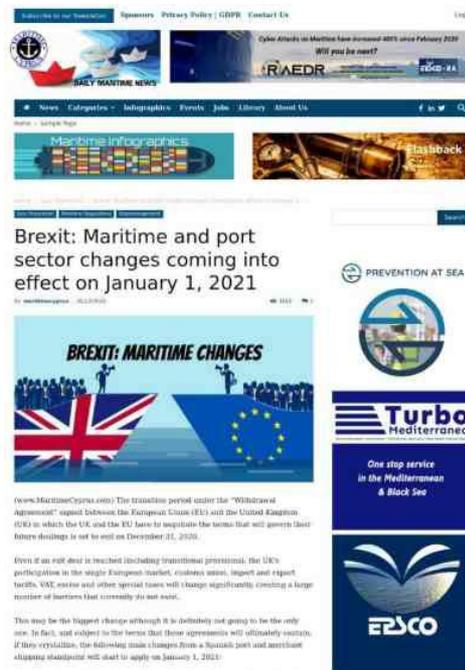
Inserito in legge di bilancio, coprirà metà delle spese delle autorità di sistema portuale. I profitti sui pezzi venduti finanziano il fondo, utile anche al naviglio radiato della Marina

Un fondo da 12 milioni di euro per coprire la metà delle spese utili a bandire gare per la rimozione dei relitti delle navi nei porti. È una delle misure introdotte nella legge di bilancio, approvata definitivamente dal Parlamento la settimana scorsa e pubblicata in Gazzetta ufficiale. «Il fondo ha risorse per 12 milioni di euro, coprirà il 50 per cento delle spese sostenute dalle autorità di sistema portuale, per cui potrà attivare investimenti per 24 milioni su tre anni», spiega Matteo Bianchi, responsabile per l' economia del mare del Partito Democratico e promotore dell' inserimento in bilancio del fondo. Il ricavato della vendita della nave o dei suoi pezzi andrà ad integrare il fondo. Una quota di queste risorse saranno destinate al naviglio radiato della Marina militare che si trova negli arsenali di Taranto, La Spezia e Augusta. «È un sostegno importante - spiega Bianchi - per aiutare la nostra Marina a smaltire in piena sicurezza e rispetto dell' ambiente navi e sommergibili non più utili e spesso a rischio affondamento negli arsenali». Molti di questi relitti sono legati al periodo del Dopoguerra, quando molte navi sono state abbandonate nei porti italiani senza poter essere demolite. In un primo momento proprio queste unità hanno avviato un intenso periodo di demolizioni, sostenendo la ripresa dell' industria nazionale, ma non si è mai arrivato nei decenni a smantellarle tutte. Oggi l' attività di demolizione rientra anche nelle politiche ambientali, che oltre a incentivare la rimozione di queste grandi carcasse di metallo promuove un' attività di questo tipo non troppo invasiva e inquinante. «D' altro canto - continua Bianchi - le ONG denunciano le condizioni in cui avvengono oggi le demolizioni navali nel Sud-Est asiatico, con le navi spiaggiate e demolite poco più che a mano, con grave pregiudizio per ambiente e vite umane. Ma anche nel Mediterraneo cantieri extra UE stanno lavorando a pieno regime, con requisiti ambientali e di sicurezza che talvolta appaiono poco più che formali. Dopo che l' Ue ha imposto norme vincolanti per la demolizione delle navi, si può riaprire per l' Italia un' occasione industriale. Dobbiamo intercettare questa opportunità nel migliore dei modi - conclude il deputato - creando le condizioni affinché nel nostro Paese la sostenibilità economica vada di pari passo con la sostenibilità ambientale e il rispetto del lavoro». - credito immagine in alto.



Brexit: Maritime and port sector changes coming into effect on January 1, 2021

(www.MaritimeCyprus.com) The transition period under the 'Withdrawal Agreement' signed between the European Union (EU) and the United Kingdom (UK) in which the UK and the EU have to negotiate the terms that will govern their future dealings is set to end on December 31, 2020. Even if an exit deal is reached (including transitional provisions), the UK's participation in the single European market, customs union, import and export tariffs, VAT, excise and other special taxes will change significantly, creating a large number of barriers that currently do not exist. This may be the biggest change although it is definitely not going to be the only one. In fact, and subject to the terms that those agreements will ultimately contain, if they crystallize, the following main changes from a Spanish port and merchant shipping standpoint will start to apply on January 1, 2021: UK shipowners and UK flag vessels (according to the list in the Annex to the 2004 Community guidelines on State aid to maritime transport) will not be treated as Community shipowners or vessels (for the purposes of Council Regulation (EEC) No 3577/92 of 7 December 1992 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within Member States (maritime cabotage), so they will not be able to carry out cabotage traffics in Spain, without a waiver for a specific exceptional service in the absence of a suitable and available Community ship, in the same way as any ship from a third country. UK flag vessels will be treated as non-Community vessels for the purposes of calculating the percentages of Community and foreign vessels allowed by the Spanish tonnage tax legislation. All scheduled shipping services falling within the scope of article 6 of Regulation EU No 725/2004 on enhancing ship security (ferries linking a UK and an EU port) must provide the required information concerning security before entering a Community port. The inspection system set up by Directive 16/2009 on port state control will cease to apply in the UK. Example: Enrolled UK seafarers on Spanish vessels will be treated as foreign rather than Community seafarers for the purposes of the allowed percentages of Community and foreign crew members on Spanish vessels, and for the purposes of claiming tax and social security incentives (Law 19/1994 on the Canary Islands Financial and Tax Regime) for vessels registered on the Canary Islands Special Register of Vessels and Shipping Companies (REBECA). UK seafarers will not be able to serve as masters or first deck officers on Spanish vessels because they will not be from the EU or the European Economic Area, unless there are exceptional circumstances. Certificates issued to seafarers by the UK will not be accepted or endorsed in Spain. However, any certificates endorsed before the end of December 31, 2020 will remain valid until the endorsement expires. The UK will therefore come to be treated as a third country and the recognition by endorsement of its certificates will be governed by article 19 of Directive 106/2008. Moreover, and subject to the terms ultimately determined in any agreements between the UK and the EU, the following main changes from a Spanish yachting standpoint will start to apply on January 1, 2021: Since the UK will cease to be part of the European Economic Area, after the end of the transition period, UK flag ships under 14 meters in length will not be able to be chartered out in Spanish territorial waters. As we are reminded in Service Instruction No 3/2020 on chartering out craft and recreational vessels by the Directorate-General for Merchant Shipping, 'recreational craft for commercial use up to 14 meters in length may only fly a Spanish or EU flag'. In principle, any UK flag craft that is in the EU before December 31, 2020, and therefore have Union good status, will continue to be treated as Union goods after that date. However, after December 31,



2020, and depending on what is ultimately agreed, any new UK flag craft entering EU waters will be placed under the temporary admission procedure and will only be allowed to stay in the customs territory of the Union for up to



18 months without paying customs duty and VAT. Source: Jesús Barbadillo, María Cózar and Verónica Saavedra Lobato

Notiziario Assoporti

Focus

Focus atti parlamentari

GAZZETTA UFFICIALE

ITALIA

DECRETO DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI 23 dicembre 2020, n. 180 Regolamento per l'individuazione degli attivi di rilevanza strategica nei settori dell'energia, dei trasporti e delle comunicazioni, a norma dell'articolo 2, comma 1, del decreto-legge 15 marzo 2012, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 maggio 2012, n. 56. Pubblicato nella [GU Serie Generale n.322 del 30-12-2020](#)

note: Entrata in vigore del provvedimento: 14/01/2021

EUROPA

Nulla da segnalare

GOVERNO

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE e TRASPORTI

Infrastrutture: istituita Commissione nazionale per il dibattito pubblico sulle grandi infrastrutture

La Commissione sarà presieduta da Caterina Cittadino

30 dicembre - Con decreto della ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli, è stata istituita per la prima volta presso il Mit la Commissione nazionale per il dibattito pubblico sulle grandi opere infrastrutturali e di architettura di rilevanza sociale. La Commissione è chiamata a monitorare lo svolgimento della procedura di dibattito pubblico, il rispetto della partecipazione di tutte le realtà interessate, nonché un'adeguata e tempestiva pubblicità ed informazione sui progetti. Presieduta da Caterina Cittadino - consigliere della Presidenza del consiglio dei ministri e attualmente alla Scuola Nazionale dell'Amministrazione - nominata dal Mit, è composta da rappresentanti delle amministrazioni coinvolte a vario titolo nella filiera decisionale delle grandi infrastrutture nazionali, incluse Regioni ed enti locali, e garantirà la migliore condivisione a livello territoriale su scelte strategiche per il Paese.

Per visualizzare il D. M. n. 627 che istituisce la Commissione [clicca qui](#)

Infrastrutture verdi: ok della Commissione Europea al progetto MIT

Rappresentano un efficace strumento per la messa in sicurezza del territorio

30 dicembre - Porta la firma del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il progetto per le Infrastrutture Verdi selezionato dall'Unione Europea. La decisione arriva dalla Direzione generale per il Sostegno alle Riforme strutturali (DG REFORM) della Commissione che ha preferito il piano italiano a numerosi progetti alternativi facendogli così superare la prima fase del Programma comunitario TSI 2021 (Technical Support Instrument). Per la decisione e la scelta finale del progetto assegnatario dei 450mila euro di sostegno del Programma si dovrà attendere la fine di febbraio 2021 quando si riunirà il Collegio dei Commissari. Se fosse confermata la scelta di oggi, il Mit diventerebbe un centro di competenze in materia di Infrastrutture Verdi di portata nazionale, un riferimento anche per le altre amministrazioni pubbliche, centrali e territoriali. Le Infrastrutture Verdi rappresentano un efficace strumento per la messa in sicurezza del territorio, in primo luogo quello italiano particolarmente esposto, per la sua orografia, a rischi di inondazioni e frane. Sono inoltre un valido aiuto nella prevenzione di conflitti sociali e politici che possono scaturire dallo sviluppo o l'upgrade di opere infrastrutturali e che difficilmente trovano soluzione nelle sole opere di



compensazione ambientale. Il progetto Infrastrutture Verdi del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti risponde a queste caratteristiche e offre soluzioni green integrate nella pianificazione dello sviluppo territoriale ed infrastrutturale, alternative o abbinate ad infrastrutture tradizionali, anche dette soluzioni grigie.

MINISTERO DELL'INTERNO

Nulla da segnalare

MINISTERO DELL'AMBIENTE

Nulla da segnalare

MINISTERO DELLA DIFESA

Nulla da segnalare

AGENZIE E AUTORITA'

AGCM

Nulla da segnalare

ART

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna



Notiziario Assoporti

Focus

Nulla da segnalare

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

Al via l'azione Hack for Destination Taranto.

30 dicembre - In data 21 dicembre u.s. l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio ha lanciato l'azione Hack for Destination Taranto, nell'ambito dell'evento online Taranto Crea Cultura organizzato con Comune di Taranto, Invitalia, Infratel Italia, Destination Makers e Onde Alte. L'evento è stato trasmesso in diretta sulla pagina Facebook dell'Ente @portodiTaranto e può essere rivisto [qui](#).

L'azione Hack for Destination - Taranto si inserisce nel percorso Destination Make! Taranto, progetto avviato a ottobre scorso dall'Ente con la collaborazione di Destination Makers che ha coinvolto gli stakeholder locali sia pubblici che privati in un percorso partecipato finalizzato a preparare Taranto, il suo porto e l'intero ecosistema locale alla sfida dei prossimi anni e alla costruzione di un sistema di accoglienza sostenibile del traffico crocieristico. I risultati dei primi workshop di co-design della destinazione sono stati condivisi con il territorio il 7 dicembre u.s. nell'ambito della presentazione della nuova vision strategica, una proposta funzionale al rilancio della città-porto di Taranto che fa leva su innovazione e cultura come driver di sviluppo.

Hack for Destination - Taranto è il prossimo step del progetto, un mini percorso di accelerazione in collaborazione con Onde Alte società specializzata in civic hackathon e iniziative di open innovation - rivolto a imprenditori e start-up mirato a creare valore sul territorio tarantino facendo emergere le opportunità che derivano dall'incremento del turismo in generale e in particolare quello crocieristico.

Hack for Destination - Taranto si svolgerà dal 3 al 5 marzo 2021 con sessioni di accompagnamento e formazione con mentor selezionati e si concluderà con un Demo Day che darà la possibilità agli innovatori di presentare il proprio pitch davanti a una platea di business angels. Il percorso rappresenta l'occasione per il giovane tessuto imprenditoriale attivo nei settori del turismo e della cultura di trovare un supporto concreto ai propri progetti. La call è disponibile al seguente link: <http://ondealte.link/hack-taranto>.

Con il progetto Destination Make Taranto l'Autorità di Sistema Portuale concretizza le linee strategiche stabilite nel Piano Operativo Triennale 2020-2022 in relazione al rilancio di Taranto come destinazione crocieristica di eccellenza nel Mediterraneo, stimolando la consapevolezza dell'ecosistema locale come attore principale nell'accoglienza dei viaggiatori del mare e attivando sinergie positive con le pubbliche amministrazioni locali, in particolare il Comune di Taranto, al fine di implementare azioni concrete dirette allo sviluppo del territorio.

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

Quattro anni in prima linea

31 dicembre - Si è chiuso il primo mandato del Presidente Paolo Emilio Signorini, sono stati quattro anni intensi caratterizzati nella prima metà dall'avviamento di un grande progetto di potenziamento dei quattro scali e nella

seconda metà dalla gestione di eventi drammatici, dal crollo del Morandi al Covid 19 passando per la crisi delle infrastrutture e le mareggiate, eventi a cui **AdSP** e il sistema ligure in generale hanno saputo reagire bene Hennebique, nuova diga foranea, digitalizzazione e viabilità interna per il bacino di Sampierdarena sono invece alcune tra le principali sfide che verranno affrontate nel secondo mandato del Presidente Signorini.

Guarda la video intervista realizzata in collaborazione con Telegenova.

[Parte uno >](#) | [parte due >](#)

Genova 2021. Il dibattito sulla città e il suo porto che si rinnovano

31 dicembre - Il Programma Straordinario per la ripresa del porto, approvato pochi mesi dopo il crollo del ponte Morandi, nel 2021 entra nella fase più importante. Con l'attuazione di progetti ambiziosi che non solo miglioreranno l'accessibilità e la sostenibilità portuale, potenziando le performance e la competitività dei Ports of Genoa a livello globale, ma che porteranno in dote alla città un nuovo volto verso il mare. L'integrazione tra le attività portuali e il tessuto urbano nel quale si innervano è alla base di un progetto di sviluppo duraturo, socialmente ed economicamente sostenibile. Di queste tematiche si è dibattuto nell'evento in streaming [Genova 2021. L'anno che cambierà il volto del porto e della città](#) che si è svolto mercoledì 15 dicembre presso Terrazza Colombo.

[Da rivedere \(VIDEO\) >](#)

Signorini riconfermato presidente



Notiziario Assoporti

Focus

30 dicembre - Con il decreto n. 601 del 29 dicembre, il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli ha nominato Paolo Emilio Signorini Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale per la durata di quattro anni.

Ports of Genoa sempre più green

29 dicembre - L'elettrificazione delle banchine nei porti di Genova, Pra', Savona e Vado Ligure, la creazione delle Dune e del parco a Prà e infine un progetto per ottimizzare il rifornimento di gas naturale liquefatto, carburante alternativo e meno impattante a livello ambientale. Questi i progetti di Autorità di Sistema Portuale per rendere sempre più sostenibili e green i suoi porti spiegati da Giuseppe Canepa Dirigente del Servizio Ambiente, Impianti e Manutenzioni.

Guarda [la video intervista](#) realizzata da ShipMag in collaborazione con **AdSP**.

La rinascita di Hennebique

29 dicembre - Il progetto di recupero e valorizzazione dell'Hennebique, lo storico silos granaio nel porto di Genova, è al centro di una più ampia strategia che mira alla riqualificazione di una vasta area, comprendente ponte Parodi, e al potenziamento dell'offerta del polo passeggeri e della ricettiva della Città. Dopo la firma dell'atto tra **AdSP** e il raggruppamento Vitali/Roncello Capital che ha consentito l'avvio delle fasi di progettazione definitiva e dell'esecuzione dei lavori, in una video intervista realizzata da The MediTelegraph in collaborazione con i Ports of Genoa, il presidente Signorini parla del futuro di Hennebique e del porto.

[Guarda la video intervista >](#)

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

Nulla da segnalare

Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

Nulla da segnalare

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

Nulla da segnalare

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

