



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 07 gennaio 2021**



Prime Pagine

07/01/2021	Corriere della Sera Prima pagina del 07/01/2021	6
07/01/2021	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 07/01/2021	7
07/01/2021	Il Foglio Prima pagina del 07/01/2021	8
07/01/2021	Il Giornale Prima pagina del 07/01/2021	9
07/01/2021	Il Giorno Prima pagina del 07/01/2021	10
07/01/2021	Il Manifesto Prima pagina del 07/01/2021	11
07/01/2021	Il Mattino Prima pagina del 07/01/2021	12
07/01/2021	Il Messaggero Prima pagina del 07/01/2021	13
07/01/2021	Il Secolo XIX Prima pagina del 07/01/2021	14
07/01/2021	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 07/01/2021	15
07/01/2021	Il Tempo Prima pagina del 07/01/2021	16
07/01/2021	Italia Oggi Prima pagina del 07/01/2021	17
07/01/2021	La Repubblica Prima pagina del 07/01/2021	18
07/01/2021	La Stampa Prima pagina del 07/01/2021	19
07/01/2021	MF Prima pagina del 07/01/2021	20

Primo Piano

06/01/2021	Il Nautilus Approvato fondo per navi da demolire	21
06/01/2021	ravennawebtv.it Bianchi (PD): 'Grazie all' impegno del PD e dell' on.le Pagani una nuova norma per la rimozione delle navi abbandonate'	22

Trieste

06/01/2021	Ship Mag Le sfide di Zeno D'Agostino: Trasformare Trieste in un hub energetico e digitale, dare continuità ai progetti avviati e investire all'estero	23
------------	---	----

Venezia

07/01/2021	Corriere del Veneto	Pagina 10	<i>Monica Zicchiero</i>	26
<hr/>				
07/01/2021	Il Gazzettino	Pagina 33	<i>ROBERTA BRUNETTI</i>	28
<hr/>				
07/01/2021	Il Gazzettino	Pagina 33	<i>COSTANZA FRANCESCONI</i>	30
<hr/>				
07/01/2021	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 18	<i>ALBERTO VITUCCI</i>	31
<hr/>				
07/01/2021	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 18	<i>A.V.</i>	33
<hr/>				
07/01/2021	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 26	<i>G.FAV.</i>	34
<hr/>				
07/01/2021	Veneto News			35
<hr/>				

Genova, Voltri

07/01/2021	Il Secolo XIX	Pagina 17	<i>SIMONE GALLOTTI</i>	36
<hr/>				
07/01/2021	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 6		37
<hr/>				
07/01/2021	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 6		39
<hr/>				

La Spezia

06/01/2021	Ship Mag			40
<hr/>				

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

07/01/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 37		41
<hr/>				
07/01/2021	La Provincia di Civitavecchia	Pagina 1		42
<hr/>				
07/01/2021	La Provincia di Civitavecchia	Pagina 2		43
<hr/>				
07/01/2021	Il Faro Online		<i>Comunicato Stampa</i>	44
<hr/>				
06/01/2021	Informazioni Marittime			45
<hr/>				
06/01/2021	Messaggero Marittimo		<i>Vezio Benetti</i>	46
<hr/>				
06/01/2021	Ship Mag			47
<hr/>				

06/01/2021	Shipping Italy Civitavecchia accoglie la linea ro-ro con la Libia di Glenhallen	48
07/01/2021	Il Messaggero (ed. Latina) Pagina 44 Nuovo mercato ittico bando per gli ultimi stalli	49
07/01/2021	La Provincia di Civitavecchia Pagina 3 I rapporti di Tedesco decisivi per il 2021 del Pincio	50

Napoli

07/01/2021	Il Mattino Pagina 34 Porto, collassa la diga e Molosiglio a rischio «Sos manutenzione»	52
------------	--	----

Brindisi

07/01/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 28 Brindisi Bene Comune «Sul porto decida la città»	54
07/01/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 28 Gas, il deposito sarà a Costa Morena Est	55
07/01/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 11 Scontro sul deposito di Gnl dopo l' accordo tra Edison e gli operatori portuali	56
06/01/2021	Brindisi Report "Serbatoio di gas, la soluzione è Costa Morena est"	57
06/01/2021	Brindisi Report Deposito gas, Bbc: "Costa Morena Est sito incompatibile"	58

Taranto

07/01/2021	Il Tempo Pagina 8 Pechino blocca la carne italiana	59
07/01/2021	La Verità Pagina 19 La Cina usa il Covid per fare la guerra alla carne di maiale made in Italy	60
06/01/2021	Agi <i>AGI - Agenzia Italia</i> La Cina ha bloccato due container di carne di maiale italiana	62

Catania

07/01/2021	La Sicilia Pagina 22 «Al Sud rilancio strutturale non assistenzialismo»	63
06/01/2021	LiveSicilia <i>Laura Distefano</i> Autorità Portuale, presto un nuovo vertice. Ugl: "No etichette politiche"	64

Palermo, Termini Imerese

06/01/2021	Informatore Navale GRIMALDI LANCIA IL COLLEGAMENTO RO/PAX PALERMO-CAGLIARI	66
06/01/2021	Informazioni Marittime Grimaldi collega Palermo con Cagliari	67

06/01/2021	Ship Mag	68
<u>Grimaldi aggiunge Palermo al servizio trisettimanale Salerno-Cagliari</u>		
06/01/2021	Shipping Italy	69
<u>Con la Palermo Cagliari Grimaldi ha occupato' quasi tutte le rotte in convenzione pubblica</u>		

Focus

07/01/2021	Il Sole 24 Ore Pagina 2	70
<u>Ferrovie e porti a 33 miliardi</u>		
06/01/2021	Shipping Italy	71
<u>Recovery Fund: dietrofront sul rinnovo dei traghetti e delle navi da crociera</u>		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 39 C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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

Prolife
INTEGRATORI DI FERMENTI
LATTICI VIVI



Il campionato
La Juve rinasce e batte il Milan
L'Inter sconfigge dalla Sampdoria
di **Mario Scocerti**
servizi, pagelle e commenti da pagina 40 a pagina 45

La lotteria Italia
Il biglietto da 5 milioni
venduto a Pesaro
Tutti i premi della Befana
di **Paolo Virtuani**
a pagina 25

Prolife
D 1000
VITAMINA D a sostegno
del sistema immunitario

VIOLENZA E CHOC A WASHINGTON

Furia di Trump, assalto al Congresso

Gli Usa nel dramma: irruzione dei manifestanti, muore una donna. Biden: minaccia al Paese, il popolo reagisca

Gli spari, l'incubo

L'ORA BUIA DELLE ARMI

di **Giuseppe Sarcina**

È l'ora più buia nella storia recente degli Stati Uniti. I vandali nel Congresso. Gli agenti con le pistole spianate tra i banchi dei parlamentari. Per molte ore il mondo parallelo del trumpismo, nutrito di folli teorie cospirative e di cultura della violenza, ha eclissato la democrazia nel Paese che non perde occasione per rappresentarsi come il faro della civiltà Occidentale. Mentre scriviamo la rotunda di Capitol Hill è ancora occupata da attivisti trumpiani.

continua a pagina 5

La transizione

L'EREDITÀ DEL CAOS

di **Massimo Gaggi**

La catastrofica conclusione dell'era Trump — un presidente rabbioso che aizza la piazza contro il Congresso; i cui fan invadono il Campidoglio, e la cui condotta dopo le presidenziali è costata ai repubblicani la perdita del controllo del Senato con il disastro elettorale in Georgia — potrebbe offrire al successore Joe Biden una chance per governare senza trovarsi subito paralizzato dai veti improvvisi come accadde a Obama nel secondo mandato.

continua alle pagine 4 e 5



Le parole di Trump scatenano i suoi sostenitori che assaltano il Campidoglio riunito per proclamare la vittoria di Biden. Parlamento occupato. Spari, una donna morta, feriti, scene da guerra civile. E arriva la Guardia nazionale. da pagina 2 a pagina 6

DOPPIA ELEZIONE

Georgia ai dem: ora controllano anche il Senato

di **Viviana Mazza**

La Georgia sceglie i due democratici per il Senato. Il partito del presidente eletto Biden ha così la maggioranza al Congresso dopo dieci anni.

alle pagine 4 e 5

INTERVISTA CON KUPCHAN

«Quante colpe ha il partito repubblicano»

di **Andrea Marinelli**

«Il responsabile di questo caos è Trump, ma non è l'unico. Gli Stati Uniti sapranno reagire» dice al Corriere l'analista politico Charles Kupchan.

a pagina 5

L'ADOLESCENZA, GLI EFFETTI

I nostri ragazzi dimenticati nella pandemia

di **Walter Veltroni**

«Avevo vent'anni. Non permetterò a nessuno di dire che questa è l'età più bella della vita». La famosa frase scritta da Paul Nizan in «Aden Arabla» oggi forse può essere applicata, diminuendo l'età definita, ai ragazzi italiani, e non solo, risucchiati nel gorgo di questa infinita pandemia. Nessuno ne parla.

continua a pagina 14

GIANNELLI



VIRUS E POLITICA NOVE LE REGIONI A RISCHIO IN VISTA DEL NUOVO DECRETO

Via libera al vaccino di Moderna Mossa di Conte: pronti al dialogo

Via libera dall'Europa alla vendita del vaccino Moderna. Entro fine mese in Italia potrebbero essere consegnate le prime 100 mila dosi. Dopo una partenza al rallentatore della campagna vaccinale il ritmo sta aumentando. Resta il nodo delle Regioni: alcune sono senza dosi, altre vanno a rilente. Intanto, sulla crisi di governo il premier Giuseppe Conte apre al dialogo con il leader di Iv Matteo Renzi.

da pagina 8 a pagina 17

LA LETTERA

G20, la grande occasione

di **Silvio Berlusconi**

Caro direttore, considero preoccupante il fatto che la politica italiana in questi giorni sia molto attenta alle manovre governative e parlamentari e che invece stia passando per ora quasi sotto silenzio un accadimento molto importante.

continua a pagina 18

di **SEBASTIANO BARISONI**
TERRA INCOGNITA
UNA MAPPA PER IL NUOVO ORIZZONTE ECONOMICO

in libreria SOLFERINO

IL CAFFÈ di **Massimo Gramellini**

Vincenzo Muccioli era un salvatore o un aguzzino? La serie di Netflix su splendori e miserie del fondatore della comunità di San Patrignano ha riaperto un dibattito che non si estinguerà mai. Le personalità forti attraggono il conflitto e rifuggono ogni tentativo di conciliazione, persino molto tempo dopo la loro morte. Pur inquadrata in un preciso contesto storico (la fine degli anni Settanta, gli eroinomani ingestibili dalle famiglie e ignorati dallo Stato), la storia e l'eredità di Muccioli continuano a sfuggire a ogni tentativo di semplificazione e creano disagio in chi le ascolta per la prima o per la millesima volta. Da qualche parte del loro cervello, i detrattori non possono negare che quell'uomo agisse a fin di bene, così come anche gli

I SanPatizzanti

apologeti faticano a chiudere gli occhi davanti alla brutalità di certi suoi metodi. Muccioli è il simbolo di un bene che fa del male o di un male che fa del bene? Ciascuno di noi propenderà per una delle due opzioni, in base ai propri valori e pregiudizi, ma in coscienza nessuno può dire di avere in tasca la risposta definitiva. E alla fine bisogna rassegnarsi a convivere con il chiaroscuro, che è il colore della vita, in particolare di quella di coloro che, per carattere o destino (ma il carattere è il destino), si spingono molto oltre l'esperienza comune per esplorare territori impervi. Animati da pulsioni contraddittorie, di cui purtroppo neanche loro conoscono il dosaggio giusto.

INNOVATION GIULIANI IN DERMATOLOGIA

X-yde crema difende la tua pelle

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

10107
 Foto: Italiane Sped. in A.P. - DL 35/1/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c.1 CD Milano
 9 771120 498008



5 anni dopo la scomparsa dell'imprenditrice calabrese Maria Chindamo, parla un pentito: "Uccisa e data in pasto ai maiali". La famiglia: "Passo verso la verità"



Giovedì 7 gennaio 2021 - Anno 13 - n° 6
 Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 9,70 con il libro "Afghanistan"
 Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

PD: NO "RESPONSABILI"

Conte: "Rimpasto e basta". Renzi fa il doppio gioco

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

TUTTI I GUAI GIUDIZIARI

Letizia Moratti: consulenze d'oro e Ubi al petrolio



BARBACETTO A PAG. 14

NUOVE TENDENZE

Il Covid19 gonfia la bolla Bitcoin: 1 vale 35.800 \$

DELLA SALA A PAG. 15

ARTE A PORTE CHIUSE

Musei: il Louvre si dà ai restauri, i nostri a Zoom

ANTONUCCI E BISON A PAG. 18-19

SCIOPERI INSENSATI

Tutte le bugie sulle carceri sovraffollate

Un caloroso benvenuto a Piercamillo Davigo, che con questo articolo inizia la sua collaborazione con "il Fatto Quotidiano".

Piercamillo Davigo

Quando sento parlare di scioperi della fame, il pensiero corre a persone disposte a mettere a rischio la propria vita per difendere, in modo non violento, principi che ritengono fondamentali.

A PAG. 17



WASHINGTON Spari dentro Capitol Hill, scatta il lockdown

Trump, guerra civile e feriti. I fan assaltano il Congresso

Bloccata la ratifica delle elezioni. Lo sconfitto alza la folla: "Biden illegittimo". I suoi penetrano negli emicicli. Una donna e diversi agenti feriti. Evacuati i parlamentari

GRAMAGLIA E ZUNINI A PAG. 8-9



Stampa alla vaccinara

Marco Travaglio

I nostri giornali preferiti ci avevano assicurato che i vaccini non sarebbero arrivati, anzi se era per questo neppure le siringhe, ed era tutto un "vaccini caos", "vaccini flop", "ritardo vaccini", "piano vaccini inesistente", "vaccini a rotelle", "cacciate Arcuri", "Italia ultima in Europa", anzi nel mondo, anzi nella galassia. E da mesi e mesi, prim'ancora che arrivassero le prime dosi.

Corriere della Sera: "Il governo sui vaccini a rilento" (3.1).
Repubblica: "Vaccino, la falsa partenza. I ritardi dell'Italia" (30.12). "Vaccini, si va troppo piano" (2.1). "Vaccinazioni a rilento" (3.1).

Sole 24 Ore: "Basta errori e ritardi, serve il piano per i vaccini" (Fabio Tamburini, 24.11). "Piano tedesco pronto, Italia già in ritardo" (24.11). "Vaccini: l'Ue accelera, l'Italia insegue" (16.12). "Vaccini a rischio flop" (17.12).

Messaggero: "Frenata vaccini, Italia in ritardo" (12.12). "L'Italia è già in ritardo" (16.12). "Vaccini, l'Italia resta indietro" (29.12).

Stampa: "Ecco perché non funziona il piano Speranza" (Emma Bonino, 29.12). "La campagna di vaccinazioni non decolla" (31.12). "La vaccinazione in Italia non decolla" (2.1).

Manifesto: "Vaccino day: l'Europa parte insieme, ma l'Italia è indietro" (17.12). "Troppo piano" (30.12).

Giornale: "L'Italia parte già ultima" (15.12). "Vaccini, si finirà solo tra 18 mesi" (30.12). "Ennesimo flop. Arcuri ammette: il piano vaccini non c'è" (3.1). "Vaccini in ritardo, siamo pronti a collaborare" (3.1, 4.1).

Verità: "Tante chiacchiere, pochi vaccini. Prepariamoci al peggio" (29.12). "Ecco il piano vaccini che Arcuri non sa fare" (30.12). "I veri No Vax sono Conte e Arcuri. Gli altri Paesi corrono, qui se va bene ci vorranno 2 anni a immunizzare tutti" (31.12). "A Conte e Arcuri i No Vax fanno comodo" (Mario Giordano, 2.1).

Libero: "L'Italia ultima a fare i vaccini" (Vittorio Feltri, 16.12). "L'antidoto c'è per quasi tutti meno che per noi" (V.F., 18.12). "Casellati su Conte: Fallisce sul vaccino", "La campagna vaccinale in Italia parte per finta" (19.12). "Da pandemia a pandemonio. Vaccinazioni a rilento. Arcuri, ecco chi è il regista del disastro" (30.12). "Smascherato: Speranza non vuol comperare i vaccini" (31.12). "Vaccino, siamo ultimi. Italia incapace di fare iniezioni. Israele va come un treno, bene tedeschi e danesi. Noi fanalino di coda", "Italia col fiatone: superata da Oman e Polonia" (Renato Farina, 2.1). "Tutti i Paesi vacciano. Noi no: colpa di Arcuri. Il nostro è il governo più imbranato" (3.1). "A questo ritmo saremo vaccinati tutti tra 23 anni. Disastro totale" (4.1).

SEGUE A PAGINA 20

SMENTITI I CATASTROFISTI MEGLIO DI NOI SOLO LA GERMANIA

Vaccini, l'Italietta è seconda in Europa



BERLINO 367 MILA, ITALIA 290 MILA, SPAGNA 139 MILA

AUDINO, DE MICCO, IACCARINO, RONCHETTI E PROVENZANI A PAG. 4-5

LOCATELLI: "LOMBARDIA IN RITARDO"

"Medici, infermieri ed Rsa immuni per fine febbraio"

CALAPÀ A PAG. 5

La cattiveria

La Borgorossi ha zero presenze in consiglio comunale. Ancora un mese e batterà il record di Salini a Strasburgo

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Il Pd fa il morto a galla a pag. 3
- **Fini** L'Italia vada via dall'Afghanistan a pag. 11
- **Arminio Salvemini**, il sopravvissuto a pag. 16
- **Tescaroli Mattarella**, lunga omertà a pag. 11
- **Crapis** Basta interviste in ginocchio a pag. 11
- **Luttazzi** Ecco tutti gli alibi di Conte a pag. 10

5 ristampe in un mese

MARCO TRAVAGLIO

BUGIARDI SENZA GLORIA

In libreria e in edicola

Paper: FIRST



IL GIORNO

GIOVEDÌ 7 gennaio 2021
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Milano, esce Gallera. Ma va ricollocato

Moratti alla Sanità, è fatta Il rimpasto in Regione innesca giro di assessori

Anastasio a pagina 16



Lodi, lo chef ucciso negli Usa

Overdose fatale La "mantide" vuole patteggiare

D'Elia a pagina 17



Mezza Italia fermata ai posti di blocco

Stato di emergenza: tra marzo e dicembre la polizia ha controllato 30 milioni di persone e ne ha multate oltre 500mila. Scuola, spostamenti, ristoranti: quello che si può fare da oggi. Via libera al vaccino Moderna ma la campagna va al rallentatore

Servizi da p. 8 a p. 11

Pechino ferma gli ispettori Oms

Cosa nasconde il regime cinese sul Coronavirus

Cesare De Carlo

Ricordate Andreotti? Diceva: a pensare male si fa peccato, ma spesso ci si indovina. Appunto. La Cina sembra confermare l'aforisma del grande scettico. Blocca l'ingresso agli ispettori (già in viaggio) dell'Organizzazione Mondiale della Sanità. Che cos'ha da nascondere? Con certezza non lo sapremo mai. Abbiamo a che fare con un regime totalitario, censorio, repressivo. Molti se ne dimenticano, abbagliati dalle luci di Shanghai e attirati dal Made in China che ci strangola. Ma speculazioni e sospetti riaffiorano. Che avessero ragione i complottisti? Quel virus è scaturito davvero dai pipistrelli, delicatezza della cucina millenaria?

Continua a pagina 2

I FAN DI TRUMP OCCUPANO IL PALAZZO DEL CONGRESSO. SCONTRI E FERITI BIDEN: QUESTA È UN'INSURREZIONE. MA DONALD INSISTE: VOTO RUBATO

LA MARCIA SU WASHINGTON

I manifestanti pro Trump invadono il Campidoglio



Pioli e Jannello alle p. 3, 4 e 5

DALLE CITTÀ

Milano

Effetto Covid 62mila posti in fumo nel commercio

Gianni nelle Cronache

Milano

Strage nelle Rsa e l'inchiesta fiume a caccia della verità

Giorgi nelle Cronache

Milano

Esplose palazzo Il ferito Adam non ricorda nulla

Consani nelle Cronache



Lotteria Italia, baciata anche Pesaro

Torna la dea bendata Ecco i premi milionari

Servizio a pagina 14



Rossoneri battuti 3-1, doppietta di Chiesa

La Juventus cala un tris Il Milan deve arrendersi

Servizi nel QS

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.



Oggi l'ExtraTerrestre

ENERGIA Le comunità energetiche sono un modello di autoconsumo rivoluzionario, alternativo alle fonti fossili e alla «centralità del mercato»



Visioni

CINEMA «Let them all talk» di Soderbergh e «Le streghe» di Zemeckis, in Usa su HBO Max
Giulia D'Agnolo Vallan pagina 12



L'Ultima

PIATTAFORME PER ATTIVISTI Nasce il primo sindacato dei lavoratori di Google: Alphabet Workers Union
Luca Celada a pagina 16

quotidiano comunista
il manifesto

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
• EURO 2,00

GIOVEDÌ 7 GENNAIO 2021 - ANNO LI - N° 5

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Le forze di sicurezza della Camera difendono l'aula dai manifestanti foto di Scott Applewhite/Ap



Nel giorno della storica vittoria dem in Georgia e della proclamazione di Biden, a Washington succede di tutto. Trump incita i suoi sostenitori a marciare sul Campidoglio. È il caos. Aule del congresso invase tra urla e spari. Biden tuona contro l'insurrezione. In serata lo stesso Trump in tv: «Vi amo ma ora tornate a casa»
pagine 2,3

Trump/Biden
Lo squadristo dei bianchi, l'argine del voto nero

GUIDO MOLTEDO

Squadristi pro-Trump danno l'assalto al senato degli Stati Uniti. La seduta congiunta di senatori e deputati convocata per ratificare l'elezione di Biden è sospesa. Danno la caccia ai repubblicani che hanno osato opporsi all'ordine di Trump di capovolgere il voto popolare del 3 novembre. In cima alla lista dei bersagli da colpire è Mike Pence, il vice presidente sempre fedele al suo capo anche nei suoi momenti più folli. E Mitch McConnell, il leader dei senatori, politico vecchio stile, attento a non contrastare mai le intemperanze frequenti di Trump. Non stavolta. Di qui la condanna del MAGA, il movimento Make America Great Again, il «partito» di Trump che, ai suoi ordini, ha sempre cercato di pilotare il Grand Old Party.
— segue a pagina 3 —

VERSO IL DUELLO IN SENATO PER AFFOSSARE CONTE. SOLO UNO SPIRAGLIO PER LA TRATTATIVA

Renzi già lavora al governo Draghi

■ I toni sono apparentemente meno aspri del solito, la sostanza più rigida. Rotte le trattative sulla richiesta renziana di dimissioni del premier, per poi dar vita a un Conte ter, i duellanti corrono verso il confronto in Senato. Qualche residuo margine di trattativa c'è

ma ridotto all'osso. Se lo spiraglio si allargherà o meno lo si capirà oggi, nel vertice del capidelegazione. In caso di fumata nera, la crisi arriverà in parlamento la settimana prossima. Renzi è convinto che il governo cadrà. E per tenere i suoi giuristi che «non si voterà prima del

2023». L'obiettivo è costringere Conte a salire al Quirinale con la lettera di dimissioni, senza alcun accordo sul dopo. Anzi, con la quasi certezza che a quel punto si aprirà una giostra che spingerà il premier fuori dai giochi. «Tutti, anche dentro la maggioranza, aspettano che Matteo

sfondi la porta e lui lo farà», spiega il deputato di Iv Michele Anzaldi al *manifesto*. «Lo farà perché Conte non è in grado di gestire la fase di emergenza e i 209 miliardi del Recovery fund e lo ha dimostrato». L'idea è quella di un governo di unità nazionale, con anche Lega e Forza Italia,

che duri fino a fine legislatura. Con Mario Draghi alla guida. O in subordine figure come Cottarelli o Marta Cartabia. «Se Conte è in grado di lavorare lo faccia, altrimenti toccherà ad altri», attacca Renzi.

CARUGATI, COLOMBO, SANTORO
ALLE PAGINE 4, 5

OK DELL'EMA A MODERNA
Piano vaccini, l'Italia marcia a due velocità



■ L'EmA ha dato il via libera a Moderna: il vaccino made in Usa potrà essere impiegato sui maggiori di 18 anni. La campagna vaccinale italiana, intanto, va avanti a due velocità: corre il Veneto, quartultima la Lombardia. La ricerca ha fatto miracoli sui vaccini ma non sui farmaci, il documento dell'Accademia dei Lincei. **POLLICE, CAPOCCI A PAGINA 7**

Vaccini
La fretta cattiva consiglia come Pfizer insegna
Giorgio Ferrari **PAGINA 14**

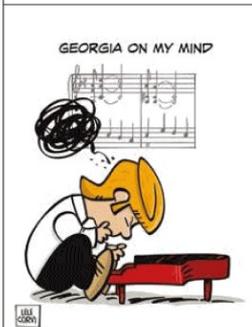
Ambiente
Rifiuti nucleari e «Pnrr», dibattito pubblico cercasi
Stefano Ciafani **PAGINA 8**

Sinistra
Le idee non mancano, manca il partito nuovo
Alberto Floridia **PAGINA 15**

SCUOLA
Si torna in classe e anche in piazza

■ Dopo la chiusura natalizia, si torna tra i banchi a singhiozzo: in classe i bambini della scuola per l'infanzia, le elementari e le medie. Superiori in presenza al 50% ma solo in dieci regioni. Tornano, da oggi fino a domenica, anche le lezioni dal vivo e i flash mob di protesta organizzati dal movimento «Priorità alla scuola». E questa mattina in piazza Montecitorio i Consigli d'istituto e i sindacati di Roma e del Lazio Flic Cgil, Cisl e Uil scuola, Snals e Gilda chiederanno condizioni di maggior sicurezza.
CICCARELLI A PAGINA 6

Lele Corvi



Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Unif. CR/M/232103
 10107
 9 770025 215000





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CXXXV - N° 8 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Giovedì 7 Gennaio 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

I biglietti vincenti
Con la Lotteria Italia la fortuna bacia Pesaro mezzo milione in Irpinia
Fabio Felici e Gianluca Galasso a pag. 12



1 PREMIO **E 409084**
5.000.000
Pesaro

2 PREMIO **G 162904**
2.000.000
Prizzi (Pa)

3 PREMIO **A 066635**
1.000.000
Galliciano nel Lazio (RM)

4 PREMIO **D 114310**
500.000
Attavilla Irpina (AV)

5 PREMIO **A 211417**
250.000
Cavazzere (VE)

Il caso
Giallo-testamento Maradona jr vola in Argentina
Angelo Rossi a pag. 22



Il colpo di stato dei trumpisti

►Gli ultrà del presidente uscente assaltano il Congresso: donna uccisa e feriti, coprifuoco a Washington
Biden: «È un attacco alla democrazia». Trump: «Elezioni rubate», ma poi l'invito a tornare a casa

Il commento

IL GIORNO PIÙ NERO DELLA STORIA AMERICANA

Vittorio E. Parisi

La giornata più nera nella storia recente della democrazia americana. L'assalto dei sostenitori di Donald Trump al Senato degli Stati Uniti è riuscito a interrompere la procedura di ratifica dell'elezione di Joe Biden da parte delle Camere riunite in seduta congiunta. Quella che doveva essere una mera presa d'atto formale di quanto verificatosi il 3 novembre è stata trasformata nell'ultimo ridotto del trumpismo più estremista per volontà dello stesso presidente uscente. Non contento di aver tentato senza fortuna ogni possibile carta per ribaltare la realtà dei fatti - la sua sconfitta - il più ingombrante di tutti i losers della storia americana, aveva prima attaccato per l'ennesima volta il suo vice Mike Pence, che presiede la seduta, e infine aringando la folla dei suoi sostenitori, assiepati tra la Casa Bianca e il Congresso. Il risultato è stato quello che ieri tutto il mondo ha visto: immagini che rimandano a Minsk e a Lukashenko e non alla capitale degli Stati Uniti.

Nel suo eversivo comizio, Trump ha evocato come al solito la bufala delle elezioni "rubate".

Continua a pag. 47



L'IRRUZIONE. Sostenitori di Trump tenuti a bada dagli agenti che, in alto, difendono l'Aula

Il personaggio Il tycoon pronto a lasciare i repubblicani E The Donald si fa il suo partito

Anna Guaita a pag. 3

Ajello, Picone e Pompetti da pag. 2 a 5

Lo scenario

LA PRESIDENZA DI JOE NEL PAESE DIVISO IN DUE

Mauro Canali

Il miglior commento alle penose reazioni di Trump di fronte alla sua sconfitta, con le fantastiche accuse di brogli lanciate a Biden, il pericoloso richiamo ai settori più oltranzisti dell'elettorato repubblicano?

Continua a pag. 4



L'epidemia

Covid, arrivano il secondo vaccino e la terza ondata

Oltre 20mila positivi, si al siero di Moderna
Ricciardi: «Misure blande, ci sarà il picco»

Il via libera tanto atteso dell'Em a arrivato: l'Agenzia europea del farmaco e la Commissione europea hanno dato l'ok al vaccino dell'azienda statunitense Moderna, definito «efficace e sicuro», dopo l'approvazione di quello di Pfizer-BioNtech. Ma intanto le cifre del contagio preoccupano. Dice Walter Ricciardi, consulente del ministro: «Misure blande, ci sarà il picco».

Il patto

Recovery, al Sud altri 20 miliardi con i fondi nazionali

Nando Santonastaso

Recovery Plan, in extremis si recuperano altri fondi: 20 miliardi - a favore del Sud.

A pag. 10

Il brutto ko Gattuso: squadra schizofrenica Napoli, disfatta con lo Spezia Insigne: «Io devo fare di più»

Un Napoli lacunoso in difesa si fa battere in casa dallo Spezia, tra l'altro in inferiorità numerica. Una vera disfatta degli azzurri, con autocritica del capitano Insigne e del tecnico Gattuso: «Cosi' - Ringhio - buttiamo via il campionato».

Ciriello, Majorano, Taormina, Trieste e Ventre da pag. 18 a 21



Il punto

TOCCA A RINGHIO FARSÌ CAPIRE ADESSO O MAI PIÙ

Francesco De Luca

Il Napoli si butta via. La crisi di identità, gioco e risultati non s'era dissolta a Cagliari nella prima partita del 2021 vinta con 4 gol.

Continua a pag. 46

OFFERTE VALIDE DALL'8 AL 18 GENNAIO 2021

6,89 KOSÉ CAFFÈ ARMONIOSO GR 250 X 6

1,69 SOTTILETTE CLASSICHE GR 285

Deco Supermercati

ENTRA IN SCENA LA CONVENIENZA

FESTIVAL DECO





Il Messaggero

PROSECCO DOC

€ 1,40* ANNO 143-N° ITALIA
Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Giovedì 7 Gennaio 2021 • S. Luciano

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Ai vincitori 12,5 milioni
Lotteria Italia, premi -25%
Uno dei biglietti milionari
va a Galliano nel Lazio
Pirone a pag. 12



D 114310 Altavilla Irpina (AV)
A 211417 Cavarzere (VE)
A 066635 Galliano nel Lazio (RM)
G 162904 Prizzi (PA)
E 409084 Pesaro (PU)

Con Nicholas Cage
Docu-serie Netflix
sulle parolacce
I linguisti: sono
un sogno di civiltà
Arnaldi a pag. 20



Il Messaggero
WROOM
motori.ilmessaggero.it

Pagine rimosse
Mossa social
contro i no vax
un esempio
per il governo

Mario Ajello

Non è censura, è cultura. Non è oscurantismo, è rispetto per la scienza. Il fatto è questo: Facebook ha rimosso, perché «fanno disinformazione», le pagine di alcune associazioni no vax. Ha deciso di intervenire contro le fandonie di quelli del «dall'al medico, all'epidemiologo e a chi li manovra e trama con i vaccini!». Pur mantenendo saldo il principio della libertà di pensiero, non bisogna esagerare. Specie in una fase così delicata, in cui è in gioco la vita di tutti e il vaccino è l'unico rimedio possibile.

A livello pop, si scherza, si minimizza, si confondono sciaguratamente, in nome del disprezzo della sapienza e di un senso di inferiorità generalizzato e demagogico nei confronti della competenza, le gerarchie culturali tra gli argomenti scientificamente fondati e quelli prodotti e diffusi dalla chiacchierata più andante. Che trova purtroppo nel social terreno di coltura e arma di diffusione e di distruzione di massa.

E dunque i virologi, ma non solo loro, fanno bene a plaudire alla scelta di Facebook. Subito contestata da Comilva, l'associazione per la libertà vaccinale, pronta a querelare il social network. Lo stesso su cui sono piovute offese e minacce nei giorni scorsi contro l'infermiera dello Spallanzani che per prima si è vaccinata e ora, per difendersi dagli haters, si è cancellata dai social.

Continua a pag. 27

«Picco contagi, misure blande»

► **L'intervista Ricciardi:** «Stato d'emergenza ovvio. Se la politica non decide, i focolai crescono»
► **Effetto feste sui positivi:** ieri 20 mila, preoccupa il Lazio. Studenti pronti a non rientrare in aula

ROMA Walter Ricciardi a Il Messaggero: «Picco di contagi, misure blande». De Cicco, Evangelisti, Loiacono e Malfetano alle pag. 6, 7 e 9

La ratifica del neo presidente bloccata dall'irruzione armata dei suprematisti incitati da Trump



America violata

Spari e scontri al Congresso nel giorno di Biden

Quell'azzardo
che indebolisce
la democrazia

Vittorio E. Parisi
L a giornata più nera nella storia recente della democrazia americana.
Continua a pag. 27

L'atto finale
più inglorioso
dopo tante follie

Mario Ajello
Un dramma così scadente, di delirio e di follia, di potere (...)
A pag. 5
Servizi da pag. 2 a pag. 5

Solo 1,3 milioni di fiale

Vaccini, il Moderna
ottiene il via libera
in Italia poche dosi

Cristiana Mangani
Il via libera dell'Ena è arrivato: l'Agenzia europea del farmaco e la Commissione europea hanno dato l'ok al vaccino dell'azienda statunitense Moderna, definito «efficace e sicuro».
A pag. 8

130 mila euro alle Pmi

Prestiti garantiti
rimborsi allungati
a quindici anni

Giusy Franzese
Non più dieci anni, ma quindici. Si allunga il periodo di restituzione del prestito fino a 30.000 euro garantito dal Fondo Pmi, gestito da Mediocredito Centrale, una delle misure principali del decreto liquidità varata per dare la possibilità alle tante attività economiche colpite dalle restrizioni dovute all'emergenza sanitaria di far fronte alle difficoltà. Uno strumento, prorogato di sei mesi fino al 30 giugno 2021, che è stato finora utilizzato da un milione e 500.000 beneficiari, tra piccole e medie imprese professionisti e negozianti.
A pag. 14

Milan e Inter ko, col 3-1 al Crotona giallorossi più vicini. Lazio: 2-1 alla Viola

ROMA Milan e Inter crollano, la Roma a meno 4 dalla vetta. Doppietta di Borja Mayoral e Mikhaïlaryan. Fonseca vince 3-1 a Crotona, si conferma al terzo posto e si porta a soli tre punti dall'Inter, caduta a Genova con la Sampdoria (1-2). Domenica 1 nerazzurri sono attesi proprio all'Olimpico. La Roma accorcia anche sul Milan capolista (-4), sconfitto 1-3 dalla Juve a San Siro, e allunga sul Napoli che ha perso in casa con lo Spezia (1-2). Si risolveva la Lazio: Calcedo e Immobile stendono la Fiorentina. Angeloni, Bernardini, Carina, Lengua, Magliocchetti e Trani nello Sport



Borja Mayoral, doppietta a Crotona (foto L'ESPRESSO)

SCORPIONE, TEMPO DI DECISIONI

Buongiorno, Scorpione! Ogni decisione che prenderete, oggi e nel prossimo periodo, sarà definitiva. Indietro non si torna, è una preziosa regola di vita, nel vostro caso confermata da una folla di pianeti in stato di assedio: Saturno, Giove, Mercurio, Marte, Urano. Però questa prima Luna del 2021 è certamente un dolce pensiero d'amore, il ricordo di due labbra che perseguita ancora qualche uomo - passerà. Auguri.
© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

Il pentito: così è morta la Chindamo nel 2016

«Maria in pasto ai maiali»
La vendetta di 'ndrangheta

Valentina Errante

«M acinata da un trattore e data in pasto ai maiali». Punita per non aver voluto cedere un terreno a un narcotrafficante vicino al clan 'ndranghetista Mancuso. Era una delle tante vittime di lupara bianca, Maria Chindamo, l'imprenditrice di 44 anni scomparsa nel nulla il 6 maggio del 2016 nelle campagne di Limbadi (Vibo Valentia). Ma adesso perché si è stata uccisa lo ha rivelato alla Dda di Catanzaro un collaboratore di giustizia.
A pag. 13

Che cosa è importante per me



Coraggio e altruismo
la scelta dei ragazzi
A pag. 13

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





IL SECOLO XIX



GIOVEDÌ 7 GENNAIO 2021

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1.50€ - Anno CXXXV - NUMERO 5, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN



La Samp ferma la corsa dell'Inter: 2-1

I blucerchiati si confermano avversari temibili nel confronto con le grandi. Ne sa qualcosa anche l'Inter. **BASSO E FRECCERO / PAGINE 38, 39 E 41**



Magia Spezia al Maradona, Napoli ko: 1-2

Impresa straordinaria degli Aquilotti in casa del Napoli: ribaltano lo svantaggio e vincono con grande merito. **L'INVIATO ARDITO / PAGINA 45**



Il Genoa spreca troppo, il Sassuolo no: 2-1

Il Genoa ha contenuto il Sassuolo, pareggiando l'iniziale svantaggio. Poi ha ceduto nel finale. **GLI INVIATI RICHIELLO E SCHIAPPAPIETRA / PAGINE 42-44**

OGGI in EDICOLA

I SEGRETI DEL PROFESSORE DI CRISTINA RAVA

BRIVIDO NOIR

10 MILA VACCINATI NELLA REGIONE

Liguria, i contagi sono in discesa L'Rt sotto quota 1 è da zona gialla

Il semi-lockdown natalizio ha frenato la corsa del contagio in Liguria. L'indice Rt, nel nuovo report dell'Iss, è calato a 0,95. Un valore che dovrebbe portare la Liguria in zona gialla da lunedì. Ma il governatore Toti è prudente: «Aspettiamo le decisioni del governo». Nel frattempo le persone vaccinate al momento in tutta la regione sono 10 mila. E l'Ordine dei medici liguri recluta volontari e 40 medici in pensione per la campagna.

DEFAZIO / PAGINA 6

PARLA IL PROVVEDITORE

Francesca Forleo

Acerra: «Scuola ligure pronta a ripartire Cruciale il test trasporti»

L'ARTICOLO / PAGINA 5

ROLLI



CRISI DI GOVERNO

ANDRÀ TUTTO BENE QUESTA L'HO GIÀ SENTITA

COPRIFUOCO A WASHINGTON, INTERROTTA LA SEDUTA CHE DOVEVA RATIFICARE IL CAMBIO ALLA CASA BIANCA



L'assalto dei seguaci di Trump America, è il giorno più buio

Irruzione e scontri nel Congresso, morta una donna. Biden: «Attacco alla democrazia, il presidente li fermi»

L'era di Trump finisce nella vergogna, con l'assalto al Congresso, il sangue, l'insurrezione nelle strade di Washington, e il coprifuoco nella capitale di quella che era un tempo la democrazia di riferimento per il mondo libero. Il presidente annuncia che non concederà mai la sconfitta. Quindi chiede al vice Pence di violare la Costituzione, assegnando a lui la vittoria. Pence si rifiuta. E a quel punto i fan di Trump scatenano un assalto mai visto alla Casa Bianca.

MASTROLILIESEMPRINI / PAGINE 2 E 3

L'ANALISI

GIANNI RIOTTA

LA BANANA REPUBLIC DEI SUPREMATISTI

L'ARTICOLO / PAGINA 15

LA POLIZIA HA INDIVIDUATO I MANDANTI

Varazze, tentato rapimento per un debito di 100 mila euro

GIOVANNI CIOLINA



È stato organizzato per recuperare un prestito di 100 mila euro mai restituito il rapimento, poi fallito grazie a un blitz della polizia, di un imprenditore genovese, attirato con una scusa all'hotel La Vela di Varazze. Individuati i mandanti.

L'ARTICOLO / PAGINA 12

LA MORTE DELLA CONTESSA VACCA AGUSTA

Villa Altachiarà, 20 anni dopo regna ancora il mistero

MARCO MENDUNI



Sono passati vent'anni. La contessa Francesca Vacca Agusta svanisce nel nulla l'8 gennaio 2001 da Villa Altachiarà, a Portofino. È il giallo del jet set. E coinvolge personaggi di primo piano come Maurizio Raggio e Tirzo Chazaro.

L'ARTICOLO / PAGINA 12



AURUM OPERATORE PROFESSIONAL FINANCIO AUTORIZZATO DALLA BANCA D'ITALIA

COMPRO ORO e ARGENTO SEDE STORICA

PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI* fino al massimale di legge

Genova Corso Buenos Aires 81 R (a fianco cinema Odéon)

lunedì 15/18 martedì/venerdì 10/12 - 15/18

AURUM OPERATORE PROFESSIONAL FINANCIO AUTORIZZATO DALLA BANCA D'ITALIA

COMPRO ORO e ARGENTO SEDE STORICA

PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI* fino al massimale di legge

Genova Corso Buenos Aires 81 R (a fianco cinema Odéon)

lunedì 15/18 martedì/venerdì 10/12 - 15/18





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Legge di Bilancio
Riallineamento
fiscale al 3% anche
per avviamenti
e intangibili

Domani in edicola
Come scegliere
la scuola superiore
al tempo del Covid:
la Guida 2021

Gavelli
e Tosoni
— a pagina 24



FTSE MIB 22734,32 +2,40% | SPREAD BUND 10Y 109,40 -2,60 | €/S 1,2338 +0,55% | BRENT DTD 54,51 +3,22% | Indici&Numeri → PAGINE 30-33

Recovery a 220 miliardi (con i fondi Sud)

LA NUOVA BOZZA

L'apporto di 21 miliardi accresce il totale del piano per la Ue restano 206 miliardi

Le risorse aggiuntive salgono a 199,8 miliardi ma pesano sul deficit soltanto per 118

Edizione chiusa in redazione alle ore 22

Con l'inserimento dei fondi per il Sud (Fondo sviluppo coesione), il Recovery Plan arriva a 218,5 miliardi, per dare più facilmente risposte alle richieste dei partiti di maggioranza e rispondere a eventuali obiezioni Ue. L'impianto del piano, che Gualtieri ha portato a Palazzo Chigi prima di una serie di incontri bilaterali con i partiti, si colora il più possibile di investimenti pubblici, per venire incontro alle richieste soprattutto dei renziani. Ma senza sfondare le linee di deficit e debito fissate. **Santilli e Trovati** — a pag. 2

I FOCUS

LA STRATEGIA

Utilizzato il Fondo sviluppo coesione: l'obiettivo nascosto è spingere la spesa

COVID

Con 18 miliardi la Sanità raddoppia ma resta aperto lo scontro sul Mes

INNOVAZIONE

Per la ricerca sette centri per le tecnologie e nuovi dottorati

LA CRISI

Da Renzi segnali di disgregazione: Conte avvia l'ultimo round di incontri

— Servizi e analisi alle pagine 2-3

Il Governo accelera: 6 milioni di vaccinati entro marzo

CAMPAGNA ANTI VIRUS

Via libera dell'Europa al vaccino Usa di Moderna, in Italia da lunedì prossimo

Nel Regno Unito record di decessi, lockdown fino a marzo. Scontro in Germania

Dopo quello di Pfizer arriva il secondo vaccino contro il Covid: quello sviluppato dall'altra azienda americana, Moderna, che ieri ha incassato il via libera dell'Agenzia Ue del farmaco e che arriverà in Italia da lunedì. Una nuova "iniezione" di ottimismo che convince il Governo, dopo una partenza lenta nei primi giorni, a scommettere sull'accelerazione della campagna vaccinale rispetto al piano iniziale presentato dal ministro della Salute Roberto Speranza in Parlamento, tanto da spingere lo stesso ministro a promettere 5,9 milioni di immunizzati entro fine marzo, il doppio del previsto, al ritmo di 70mila persone al giorno. **Bartoloni** — a pag. 4



La frase
"Obiettivo: 70mila iniezioni al giorno"

SONDAGGIO INAPP

Scuola, dal 70% degli insegnanti no al rientro in classe e ai recuperi

di Claudio Tucci — a pagina 5

INTERROTTA LA PROCLAMAZIONE DI BIDEN



Coprifuoco a Washington. Scontri nella capitale Usa: sostenitori di Trump hanno preso d'assalto il Congresso (nella foto). Diverse persone sono rimaste ferite

Use, Trump incendia i sostenitori Campidoglio sotto assedio

Marco Valsania — a pag. 22

La democrazia americana ferita dall'ultimo sfregio sovranista

di Ugo Tramballi — a pagina 22

Iveco verso la Cina: Cnh tratta con Faw

MEZZI PESANTI

Dal gruppo statale offerta superiore ai 3 miliardi: il titolo Cnh balza del 6,6%

Cnh Industrial tratta la cessione alla cinese Faw di camion e autobus Iveco e di una quota di Ppt Industrial (motori). Le indiscrezioni di stampa sulla ripresa dei colloqui - interrotti

lo scorso anno - con il gruppo cinese controllato dallo Stato sono state confermate dalla stessa Cnh, senza fornire ulteriori informazioni. L'eventuale vendita di Iveco rappresenterebbe uno scenario alternativo rispetto al progetto di spin-off presentato lo scorso anno da Cnh Industrial, che prevede la divisione del gruppo in due società, entrambe quotate. Rally in Borsa per il titolo Cnh, balzato del 6,6%. **Alberto Annicchiarico** — a pag. 15



Marco Bentivogli, fondatore della start up civica Base Italia ed ex segretario generale Fim Cisl

L'intervista
Bentivogli: «Stellantis, Psa più forte Fca no»

Cristina Casadei — a pag. 11

PANORAMA

LA MAPPA DEI SITI

Scorie nucleari: la rivolta dei sindacati
Entro due mesi via al confronto

Dopo la pubblicazione, il 5 gennaio, della carta dei siti candidati alla realizzazione di un impianto per lo stoccaggio dei rifiuti radioattivi, è iniziato il processo pubblico di consultazione. Tra due mesi si aprirà il tavolo del confronto per arrivare a definire la carta dei siti idonei. — a pagina 11

LA VIA DEI FÜRSTENBERG

«Banca Ifis crescerà insieme alla famiglia»

«Banca Ifis crescerà ancora restando in famiglia. E per questo c'è mio figlio Ernesto, e la comunità, mia e del gruppo». Così il presidente Sebastiano Egon Fürstemberg, spiega - insieme al figlio - le prospettive della banca fondata nel 1983. — a pagina 14



COVID E MONTAGNA

La rete dei rifugi grande assente nel programma dei ristori

Enrico Netti — a pag. 9

CALCIO & BUSINESS

Suning cerca risorse per l'Inter Al via incontri con il fondo Bc Partners

Carlo Festa — a pag. 18

COMMERCIO

Saldi, la crisi taglia la spesa e aumenta gli sconti

Da oggi corsa agli acquisti in saldo in Lombardia, Piemonte, Puglia, Friuli-Venezia Giulia e Sicilia. Allarme Confindustria: spesa degli italiani in netto calo (a 25,4 euro in media, ossia 70 euro meno dell'anno scorso) mentre aumentano gli sconti. — a pagina 9

BANCHE E IMPRESE

Per il default dei crediti basta un arretrato di 500 euro

Dal 1° gennaio si applica una nuova nozione di credito deteriorato o in "default" che identifica lo stato di inadempimento di un cliente verso la banca. Previste modalità di accertamento, uniformi a livello Ue, più stringenti rispetto al passato. — a pagina 26

UniCredit, ipotesi intesa Del Vecchio-Fondazioni

IL DOPO MUSTIER

Il board di UniCredit punta a definire la lista dei nuovi amministratori della banca in contemporanea alla cessione del coo che subentrerà a Jean-Pierre

Mustier. Si starebbe cementando un'intesa tra la Delfin di Leonardo Del Vecchio, la Fondazione CarVerona e la Fondazione Crt per creare un nucleo di azionisti con cui il board uscente potrà definire il profilo del nuovo coo. **Graziani** — a pag. 13

INCHIESTA

Obbligazioni: grande corsa alle nicchie del valore

Maximilian Cellino — a pag. 7

SCENARIO

Pandemia, inflazione e fintech: le tre sfide Bce

Isabella Bufacchi — a pag. 23

nòva.tech

IDEE E PRODOTTI PER L'INNOVAZIONE

Il green di Biden: solare, mobilità e stop al carbone

Elena Comelli — a pag. 28





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Giovedì 7 gennaio 2021
Anno LXXVII - Numero 6 - € 1,20
San Raimondo de Penafort

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

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

I fan di Donald Trump impediscono la proclamazione di Joe Biden irrompendo in Campidoglio. Spari in aula

Assalto al Congresso Usa



L'editoriale

Mio Dio è caduta l'America

DI FRANCO BECHIS

Ieri è caduta l'America. I sostenitori di Donald Trump hanno assaltato il Campidoglio, chiamati alla protesta dallo stesso presidente degli Stati Uniti. Sembravano sulle prime variopinti ma pacifici. (...)

Segue a pagina 3

Controcanto

Impossibile da noi Comanda chi perde

DI FRANCESCO STORACE

In fondo, in Italia le scene di Washington non le vedremo mai. Da noi è già tutto codificato: governa il Paese chi perde le elezioni. Lo scrutinio elettorale è sempre più un dettaglio. (...)

Segue a pagina 2

Conte nel mirino Gli scenari della crisi

Il governo non si riunisce Renzi così sarà costretto ad andare fino in fondo

a pagina 5

Caos Sanità Liste d'attesa ancora bloccate

Esami solo nel 2022 nonostante le promesse fatte da Zingaretti

Sbraga a pagina 14

Successi per le squadre della Capitale

La Roma vince e sogna Si rialza anche la Lazio



Austini, Biafora, Carmellini, Ciccirelli, Pieretti, Rocca Salomone e Zotti da pagina 26 a 30

Estratti i numeri vincenti della Lotteria Italia

La Befana dimentica le grandi città I premi milionari tutti in provincia

Sereni a pagina 11

la S TORACIATA
D'Alema: «Conte il più popolare». Detto da chi se ne intende...

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

Il diario
di Maurizio Costanzo
Mentre scrivo, non so ancora se con oggi siamo usciti dalla zona rossa. Già, ma quali zone ci aspettano? Mi torna alla mente la vignetta di Altan, sulla prima pagina di un quotidiano, dove un uomo, evidentemente un sanitario, s'interroga: «Sono in dubbio se ammalarmi o no?». Forse hanno ragione i responsabili dell'Istituto Superiore di Sanità: questo maledetto virus ce lo portiamo dietro tutto il 2021 nella speranza, ovviamente, che la vaccinazione funzioni e continui. L'ho scritto e lo ripeto: chi mi rimane difficile da capire sono i cosiddetti negazionisti. D'altra parte il Covid di loro se ne impipa.

GIUSEPPE GUICCIARDI
1847-1838
POPOLO, NAZIONE E STATO NEL RIFORMISMO
Una rilettura corretta dei fatti storici rafforza la Nazione, inducendola ad imporre allo Stato una politica che sia realmente a favore del Popolo
su Amazon libri



IO IL MIO QUOTIDIANO

110%

Il credito in contabilità all'insegna di neutralità e prudenza

Galli a pag. 25

LEGGI DI BILANCIO

Aumenta il costo del lavoro dei professionisti senza cassa

Cirioli a pag. 31

SU WWW.ITALIAOGLIT

Emergenza Covid - Il decreto con le regole fino al 15 gennaio

Superbonus - Crediti in bilancio, il documento Bankitalia-Icass-Consob

Bened'impresa - La risposta a interpellazione anticipata

L'Ocse inascoltata dall'Ue: per superare la crisi, guai a ripetere l'errore del 2008 che aggravò la recessione

Tino Oldani a pagina 4

www.italiaoggi.it

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA CON

Italia Oggi

Il manuale anti-Covid

CODICE

Disponibile anche sul sito www.jasubonemati.com

Anno nuovo, fattura nuova

La fatturazione elettronica si arricchisce di altre 11 tipologie di documento per una più completa elaborazione della dichiarazione annuale Iva precompilata

Dal 1° gennaio la fatturazione elettronica si arricchisce di altre 11 tipologie di documento per una più completa elaborazione della dichiarazione annuale Iva precompilata. Per facilitare l'adeguamento, l'Agenzia delle entrate ha messo a punto una guida operativa che riguarda anche l'estero. Devono essere obbligatoriamente utilizzate le specifiche tecniche disponibili in via facoltativa dall'1° ottobre scorso.

Ricco a pag. 23

In Alto Adige studenti sui banchi, fuori dalle scuole anche i cani anti-Covid



Stanchi del tira-e-molla del governo sulle aperture, in Alto Adige hanno rotto gli indugi e da oggi i portoni si sono aperti in tutte le scuole superiori, con almeno il 75% degli studenti in presenza. Contro il rischio infettivo sono stati organizzati i trasporti, è stata avviata un'App anti-assembramenti, le scuole sono state dotate di test antigenici per docenti e alunni, e davanti agli istituti, a rotazione, ci sono i cani per fiutare chi è positivo. Sì, come avviene negli aeroporti per la droga, così in questo caso l'olfatto umano può sostituire il tamponi. Per ora i cani sono due, Mira e Grace, un rottweiler e un pastore belga.

Falentini a pag. 7

DIRITTO & ROVESCIO

Alle 6.04 del 31 dicembre scorso è iniziato a fluire nella rete nazionale italiana il gas proveniente dall'Asor-foglio. Il metanodotto è di 878 chilometri ma fa parte di un sistema più ampio di 3.500 km. Il tratto finale attraversa la Grecia (550 km) l'Albania (215), il Mare Adriatico (100) per arrivare fino a Medugno (Lecce) in Puglia. Il metanodotto è poi collegato all'intera rete italiana ed europea. Contro questa opera colossale, che riguarda molti paesi e che porta in Italia energia pulita, si sono battuti i pentastellati pugliesi ma anche il Pd di Brindisi, all'insuoga della decretata felice. Dicevano che il metanodotto avrebbe distrutto gli ulivi, come falso perché il tubo passa a 11 metri di profondità. Non solo, gli ulivi espianati sono stati ora rimessi nei loro siti. L'esplosione non ha provocato alcuna decimazione di piante che invece, in centinaia di migliaia, sono morte di Xylella che si è così diffusa perché ne venne negata l'esistenza dagli stessi ambienti verdi o sedicenti tali. Pross.

MA DOV'È IL RIFIUTO?

La gente litiga per esser vaccinata, mancano vaccini e vaccinatori

Maffi a pag. 5

IL FUTURO È LA NOSTRA DESTINAZIONE SOLO SE È UN VIAGGIO CHE FACCIAMO INSIEME.

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

IL FUTURO VIAGGIA CON NOI.

Con «Il manuale anti-Covid» a € 9,90 in più; Con «L'Asse delle Banche Leader 2020» a € 2,00 in più; Con «Il decreto risorse» a € 6,00 in più





la Repubblica



Fondatore *Eugenio Scalfari*

Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 46 - N° 5

Giovedì 7 gennaio 2021

In Italia € 1,50

ASSALTO AL CONGRESSO

Usa, un giorno da golpe

A Washington, istigati da Trump, migliaia di militanti irrompono a Capitol Hill e bloccano l'ufficialità del nuovo presidente Scontri con feriti e un morto. Evacuati dopo un assedio di 5 ore, i parlamentari riprendono la seduta in una notte con il coprifuoco

Biden: "È una insurrezione contro la democrazia, va fermata ora"

L'editoriale

Uno scempio della libertà

di **Maurizio Molinari**

Aria di golpe a Washington. L'assalto a Capitol Hill da parte dei sostenitori di Donald Trump offende e mette in pericolo la democrazia americana, cuore del mondo libero. L'invasione dell'aula del Senato è avvenuta per impedire la ratifica dell'elezione del democratico Joe Biden, chiaro vincitore delle elezioni del 3 novembre, è stata preceduta dalla contestazione del voto dell'Arizona da parte di un manipolo di eletti repubblicani guidati dal texano Ted Cruz ed è stata accompagnata dalla campagna di delegittimazione delle istituzioni federali da parte dello stesso Trump. Si tratta di azioni e immagini scioccanti, espressione di un disprezzo per la Costituzione che divide l'America fra chi compone e sostiene il manipolo di violenti e chi difende i principi dei Padri Fondatori della Repubblica. La responsabilità di questa lacerazione ricade sul presidente uscente che non ha riconosciuto la sconfitta nelle urne, ha tentato inutilmente e illegalmente di contestarla, ed infine si è appellato all'ala più violenta dei suoi fan, convocandoli per una marcia populista che ha elettrizzato con il comizio di ieri mattina. Pur di non ammettere la sconfitta, Trump si è dimostrato pronto a minacciare la democrazia che lo ha espresso. Scrivendo una delle pagine più buie della Storia americana, il cui esito resta in bilico. Il presidente eletto Biden è stato lapidario nel definire la violazione del Capitol «non una protesta ma un'insurrezione» facendo capire che Trump era ad un soffio dal reato di offesa alla Costituzione che prevede l'uso della forza per difenderla. Da qui l'appello finale di Trump a togliere il bivio che ha umiliato la nazione. È fatto comprendere a tutti - americani e non - dove può portare l'ideologia populista di offendere le istituzioni. In attesa di conoscere l'epilogo dello scempio di Washington, non ci possono essere dubbi sul fatto che fra i pochi a brindare ieri sera ci sia stato Vladimir Putin, il leader del Cremlino che ha dedicato anni al disegno strategico di lacerare l'America.



▲ Washington Agenti armati all'interno del Campidoglio

DEW ANGERER/GETTY IMAGES NORTH AMERICA/ AFP

di **Basile, Contini e Lombardi** • alle pagine 3, 4 e 5

dal nostro inviato
Federico Rampini

WASHINGTON - «La democrazia è fragile, è in corso un attacco alla nostra libertà». Sono le 16.06, ora locale, quando Biden parla alla nazione.
• alle pagine 2 e 3

L'analisi

Gli anticorpi dell'America

di **Paolo Garimberti**

La democrazia americana ha vissuto ieri una giornata cupa e al tempo stesso, paradossalmente, rassicurante. Per se stessa e per l'Occidente. Perché mentre le squadre trumpane assediavano Capitol Hill, si consumava la sconfitta democratica di Trump.

• a pagina 27

L'intervista

Paul Auster "Come Lindbergh nel libro di Roth"

di **Antonio Monda** • a pagina 6

ASPETTATEVI L'INASPETTATO!

San Patrignano

Muccioli quella madre e il figlio perduto

di **Natalia Aspesi**

Nessuno tranne chi ci è passato può capire cosa si instaura tra i genitori e il figlio che si droga». Chiedo scusa se cito una mia intervista fatta a Torino, pubblicata su *Repubblica* nel 1980. L'avevo dimenticata, me ne sono ricordata con *SanPa*.
• a pagina 21

L'infettivologo Ieraci

"Sì ai volontari serve l'aiuto di tutti o il virus vincerà"

di **Alessandra Ziniti**

Arruoliamoli. Tutti e subito. Medici di famiglia, pediatri, volontari. Dobbiamo portare il vaccino alla gente». Per Roberto Ieraci, 40 anni nelle campagne di immunizzazione, l'idea di perdere la sfida contro il Covid non è da prendere in considerazione.
• a pagina 11

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/49822923 - Sped. Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

Prezzi di vendita all'estero: Francia, Grecia, Malta, Monaco P., Slovenia € 3,00
- Croazia KN 22 - Svizzera Italiana CHF 3,50
- Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

con **Leonardo Sciascia**
€10,40

NZ





Sciaccia I 100 anni della nascita dello scrittore "L'italiano medio è come Don Abbondio"

LEONARDO SCIACCIA - P. 23 E L'INTERVISTA DI MIRELLA SERRI A DACIA MARAZINI - P. 22



Juve L'uragano Chiesa si abbatte sul Milan I bianconeri riaprono il discorso scudetto

SERVIZI - PP 24-28



LA STAMPA

GIOVEDÌ 7 GENNAIO 2021



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 155 II N.6 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-T0 II www.lastampa.it

GNN

ASSALTO A MANO ARMATA, I SOSTENITORI DEL PRESIDENTE USCENTE DEVASTANO IL PARLAMENTO

L'EDITORIALE

LA DEMOCRAZIA COLPITA AL CUORE

MASSIMO GIANNINI

L'impensabile è infine accaduto. La più grande democrazia del pianeta colpita al cuore da un manipolo di rivoltosi, sobillati da un presidente ancora in carica. Il Tempio laico della legalità costituzionale e della sovranità popolare profanato da uomini in armi, offuscato da candelotti fumogeni. Come se il Congresso degli Stati Uniti fosse una Moneda cilena in minore. Come se l'America di oggi fosse il Sud America degli anni Settanta. Fin qui ci ha portato la follia tutt'altro che lucida di Donald Trump. A un quasi golpe astelle e strisce, che si consuma nel Paese dove è nata più di due secoli fa la prima Costituzione del mondo, nella Terra dei Padri Pellegri e del Mayflower, nella Patria dei diritti politici e civili. Nella culla del "Bill of Rights" e del "We the People". Sbaglia chi oggi si meraviglia, per l'enormità di quello che sta accadendo in queste ore a Washington. Le premesse per questo tragico epilogo del trumpismo erano già scritte nei quattro rovinosi anni in cui ha guidato la Casa Bianca. Un tycoon populista e sessista, xenofobo e illiberale, che ha picconato le istituzioni e ha spaccato in due l'America a colpi di odio e intolleranza. Un autocrate tecnicamente evverso, come dimostra la telefonata al Segretario di Stato della Georgia in cui pretende 11 mila voti per sovvertire il risultato elettorale, che giustamente Karl Bernstein paragona al Watergate di Nixon. Un Commander in Chief irresponsabile, che ora trasferisce i suoi 76 milioni di voti in altrettante baionette. È lui a lanciare l'attacco al Quartier Generale, dicendo ai suoi patrioti "Non ci arrenderemo mai". È lui a incassare una falsa retromarcia, invitandoli a "tornare a casa in pace". Ma ormai il danno è fatto. Ed è immenso. Mentre chiede alle sue truppe di ritirarsi, ribadisce che la vittoria di Joe Biden "è rubata". Dunque il voto è falsato, il presidente è illegittimo e con lui lo è tutto il sistema. Questo è il virus mortale che Trump ha inoculato nelle vene d'America. Un virus maledettamente contagioso, che può uccidere tutte le democrazie. —



C'era una volta l'America

L'assalto al Congresso dei supporter di Donald Trump durante la proclamazione di Joe Biden a presidente degli Stati Uniti

FPA/PHOTO SCALZO SERVICI - PP 2-7

EVACUATI I PARLAMENTARI E IL VICE PENDE
"Biden è presidente" Scoppia la guerriglia degli ultrà di Trump

PAOLO MASTROLILLI

L'era di Trump finisce nella vergogna, con l'assalto al Congresso, l'insurrezione nelle strade di Washington, e il coprifuoco nella capitale di quella che era la democrazia di riferimento per il mondo libero. — P. 2

I MILIZIANI TERRORISTI IN DIRETTA MONDIALE
La Banana Republic dei suprematisti "Scappate conigli"

GIANNI RIOTTA

È rimasto solo, alla fine, il presidente Donald Trump, solo con i miliziani terroristi che hanno lanciato, in diretta mondiale, l'assalto al Campidoglio, sede della storica democrazia americana. — PP 4-5

UCCISA DA UNO SPARO AL PETTO
Quella donna coperta di sangue a Capitol Hill

Il sangue, sul pavimento di Capitol Hill. Come accadeva nell'antica Roma, quando Bruto accoltellava Cesare. Il video della ragazza colpita a morte, che si accascia sanguinante sul pavimento dell'edificio più sacro della democrazia americana, è il simbolo dei valori traditi di una nazione. P. MAS. — P. 7

UN PAESE DA RICOSTRUIRE ALLA RADICE
Il patto di Joe per curare una terra ferita

ALBERTO SIMONI

«Saremo una città sulla collina, gli occhi di tutti sono su di noi». Il pastore John Winthrop nel 1630 caricava di speranze i pellegrini. Ora sulla collina c'è il buio. È toccherà a Biden riaccendere le luci. — P. 3

0661 in EDICOLA

I SEGRETI DEL PROFESSORE di CRISTINA RAVA

BRIVIDO NOIR

COVID, GIÀ SOMMINISTRATE 318 MILA DOSI IN ARRIVO L'ASSUNZIONE DI 15 MILA MEDICI

"Entro l'estate vaccinati tutti gli italiani"

LA STRADA PER USCIRE DAL TUNNEL RESTA LUNGA
MA ORA NON DOBBIAMO ABBASSARE LA GUARDIA
EUGENIA TOGNOTTI

Dio solo sa se non abbiamo bisogno di fiducia e speranza. E quella che emerge dalla conferenza tra il governo e le Regioni. — P. 21

È pronto il piano del commissario straordinario, Domenico Arcuri, per arruolare un esercito di quindicimila medici. L'obiettivo è vaccinare tutti gli italiani entro l'estate. Il governo fa sapere che sono già state somministrate 318 mila dosi. È l'agenzia europea del farmaco ha sdoganato il vaccino di Moderna; per l'Italia vale oltre 20 milioni di dosi. SERVICI — PP 8-9

IL GOVERNO VA A CACCIA DI RESPONSABILI
QUEL RISENTIMENTO TRA RENZI E CONTE
MARCELLO SORGI

È opinione diffusa che sulla crisi annunciata pesi il nodo dei "responsabili", cioè di quei parlamentari dell'opposizione pronti a salvare il governo. — P. 21

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

www.nobis.it

Approvato fondo per navi da demolire

Uno dei problemi che affligge i porti italiani, limita l'operatività di scali e banchine e costituisce anche una minaccia per la sicurezza della navigazione e dell'ambiente marino è il problema delle navi abbandonate. Navi che restano in porto per anni, spesso semiaffondate. Rintracciare l'armatore è quasi impossibile, quando non lo è si è legati all'attesa dei tempi della giustizia in diversi paesi del globo e a pagarne le conseguenze sono i porti e i mari italiani. Da tempo **Assoporti** chiede strumenti giuridici che chiariscano la competenza per intervenire a risoluzione di questo problema. Come Partito Democratico abbiamo proposto per la legge di bilancio una norma che istituisce un fondo che aiuti le Autorità di Sistema Portuale a bandire gare per la rimozione di tali navi per venderle nei casi in cui sia possibile o farle demolire. Con l'approvazione definitiva della legge di bilancio e la sua pubblicazione in Gazzetta Ufficiale, la nostra proposta è diventata legge. Il fondo ha risorse per 12 milioni di euro, coprirà il 50% delle spese sostenute dalle **AdSP**, per cui potrà attivare investimenti per 24 milioni su tre anni. Il ricavato della vendita della nave o dei rottami andrà ad integrare il fondo così da poter rimuovere ulteriori navi abbandonate. Una quota di questo fondo sarà destinata al naviglio radiato della Marina Militare che si trova negli arsenali di Taranto, La Spezia e Augusta. È un sostegno importante 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. L'effetto di questa norma sarà quindi quello di liberare gradualmente i nostri porti dalle navi abbandonate e proteggere l'ambiente marino. Ma potrà avere anche l'effetto di trasformare relitti in rottami che diventeranno appetibili forniture per le acciaierie italiane, oggi costrette ad importarne. Si torna ad investire su questo settore dopo moltissimi anni. Infatti dopo la seconda guerra mondiale i porti italiani erano invasi di navi abbandonate e relitti, le costanti risorse destinate nel dopoguerra per demolirle hanno portato efficienza ai porti e hanno sostenuto lo sviluppo di un'industria nazionale delle demolizioni navali, poi quasi interamente smantellata. D'altro canto 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, creando le condizioni affinché nel nostro Paese la sostenibilità economica vada di pari passo con la sostenibilità ambientale e il rispetto del lavoro. Matteo Bianchi Responsabile nazionale Dipartimento Economia del Mare Partito Democratico Leggi anche: Ue: Fondo BlueInvest per le innovazioni nel settore marittimo Conifarma: Lo shipping mondiale annuncia la creazione di un fondo da 5 miliardi di dollari per eliminare le emissioni di CO2 Grandi navi nella laguna di Venezia, audizione ministro Costa - Martedì diretta UE: Armatori contrari al fondo sul riciclo delle navi Unione Europea: demolire e riciclare navi sarà un business



Bianchi (PD): 'Grazie all' impegno del PD e dell' on.le Pagni una nuova norma per la rimozione delle navi abbandonate'

"Uno dei problemi che affligge i porti italiani, limita l' operatività di scali e banchine e costituisce anche una minaccia per la sicurezza della navigazione e dell' ambiente marino è il problema delle navi abbandonate. Navi che restano in porto per anni, spesso semiabbandate. Rintracciare l' armatore è quasi impossibile, quando non lo è si è legati all' attesa dei tempi della giustizia in diversi paesi del globo e a pagarne le conseguenze sono i porti e i mari italiani. Da tempo **Assoporti** chiede strumenti giuridici che chiariscano la competenza per intervenire a risoluzione di questo problema. Come Partito Democratico abbiamo proposto per la legge di bilancio una norma che istituisce un fondo che aiuti le Autorità di Sistema Portuale a bandire gare per la rimozione di tali navi per venderle nei casi in cui sia possibile o farle demolire. Con l' approvazione definitiva della legge di bilancio e la sua pubblicazione in Gazzetta Ufficiale, la nostra proposta è diventata legge, grazie all' impegno della delegazione PD al Governo e al lavoro dell' on. Alberto Pagni . Il fondo ha risorse per 12 milioni di euro, coprirà il 50% delle spese sostenute dalle **AdSP**, per cui potrà attivare investimenti per 24 milioni su tre anni. Il ricavato della vendita della nave o dei rottami andrà ad integrare il fondo così da poter rimuovere ulteriori navi abbandonate. L' impegno del Pd per l' efficienza dei porti e per la tutela dell' ambiente continua, nella consapevolezza che la transizione ecologica deve investire tutti gli ambiti del lavoro e dell' economia e che può essere una grande occasione di sviluppo per i nostri scali."



Le sfide di Zeno D'Agostino: Trasformare Trieste in un hub energetico e digitale, dare continuità ai progetti avviati e investire all'estero

E'arrivato il momento di aprire la mente e di uscire dalla visione tradizionale e anacronistica con cui vengono considerati i porti italiani, cioè un luogo in cui si caricano e scaricano merci dalle navi. Il cambio di passo lo avremo quando i porti saranno concepiti non solo come hub trasportistici ma anche come hub energetici e digitali. L'attuale contesto storico ci permette di farlo, anche grazie alle risorse del Next Generation EU. Non è un caso che a Trieste stiamo lavorando proprio in questa direzione. Così Zeno D'Agostino, da poco riconfermato per altri 4 anni al vertice dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, spiega a ShipMag la sfida epocale che ha davanti a sé la nostra portualità e di riflesso lo scalo giuliano, primo porto in Italia e nono in Europa per tonnellaggio e traffico ferroviario, primo terminale petrolifero del Mediterraneo, nonché importante crocevia per i traffici con il Far East e per il comparto Ro-Ro con la Turchia. Un porto, che durante la sua presidenza, è ritornato ad avere un respiro internazionale come confermano i grandi investitori esteri e le otto compagnie ferroviarie perlopiù straniere presenti a Trieste. Per i prossimi 4 anni, quali sono le priorità in agenda? Il 2021 sarà nel segno della continuità per consolidare i risultati ottenuti durante il primo mandato. Parlo dell'accordo raggiunto con i tedeschi di Hamburger Hafen und Logistik Ag (HHLA), che sono entrati come azionisti di maggioranza della Piattaforma Logistica di Trieste (PLT). Dell'accordo con Duisburger Hafen AG (Duisport), il più grande terminalista intermodale a livello globale, che ha fatto il suo ingresso nell'Interporto di Trieste con l'acquisizione del 15% delle azioni. Della cessione alla società pubblica ungherese Adria Port dell'area dell'ex Aquila/Teseco, destinata a diventare un moderno terminal multi-purpose. E dell'accordo di programma per l'attuazione del progetto di riconversione industriale della Ferriera, con lo smantellamento dell'area a caldo e la messa in sicurezza permanente dei terreni. Tra le priorità non ha citato la nomina del nuovo segretario generale, perché? Dopo l'addio di Mario Sommariva, quel posto è stato assegnato ad interim ad Antonio Gurrieri Gurrieri ha competenze e in passato ha già svolto questo ruolo. Tuttavia, non sarà lui il nuovo segretario generale. La verità è che non ho fretta di sceglierlo, in più non ho pressioni politiche che mi spingono a farlo. Se per due o tre mesi andiamo avanti così, non succede nulla. Anche perché dopo l'addio di Mario si è creato un vuoto impossibile da colmare per le sue capacità olistiche di gestire tutto o quasi. Per questo motivo, dobbiamo ridefinire la struttura dell'ente delegando a qualche dirigente interno alcuni compiti. Dopo questo passaggio, troveremo il profilo giusto per gestire una realtà complessa come quella di Trieste. Di sicuro, non sarà il segretario generale di altri porti. Dopo l'ingresso dei tedeschi di HHLA e Duisburg nel porto di Trieste, molti osservatori hanno definito queste due operazioni la risposta europea all'offensiva cinese nel Vecchio Continente. E' così? Diffido di chi sostiene che la geopolitica conti di più del mondo dei trasporti. Le società straniere, in primis quelle cinesi, che sono venute a Trieste per investire o che erano intenzionate a farlo, hanno guardato prima di tutto l'aspetto economico dell'operazione facendo le pulci sullo zero virgola'. La verità è che i grandi gruppi che operano nella rotta Asia-Europa hanno visto finalmente nell'Adriatico e nell'Italia un'ottima posizione logistica dove investire, migliore addirittura del Pireo. Guardiamo alle dinamiche che avvengono su questa rotta, ad esempio il gigantismo navale: in questo momento, sono più importanti di quelle che accadono sulla rotta transpacificca. Anche i rapporti tra Europa e Asia sono più complessi rispetto a quelli tra USA e Asia. L'Europa deve accettare la sfida e provare a vincerla. Mi sembra che l'alleanza tra Italia e Germania, siglata nel porto di Trieste, persegua proprio questo obiettivo. Aggiungo però che non può essere il nostro porto a portare



Ship Mag

Trieste

avanti un discorso di questo tipo ma il sistema-Paese. In questo senso, i tedeschi fanno scuola perché HHLA e Duisburg hanno una forte componente societaria pubblica. Qui si vede la mano dello Stato tedesco, l'unico in Europa ad aver capito che più si investe fuori dai confini nazionali più si fanno gli interessi del proprio Paese. Cosa che per noi sarebbe impossibile o incomprensibile. Duisburg può crescere oltre il 15%? No, perché quel 15% vuol dire 1 persona su 5 in Cda. Sappiamo fare bene i nostri conti. Alla stregua di Duisburg, anche l'Interporto di Trieste non può che avere una forte componente pubblica. Non possiamo nemmeno pensare di vendere una società che gestisce un valore importante per l'intera comunità come il porto franco. C'è il desiderio o la volontà da parte del porto di Trieste e delle sue partecipate di investire in qualche società straniera? E' quello che sicuramente faremo. Con Adriafer abbiamo già partecipato ad alcune gare per le manovre ferroviarie all'estero, ad esempio in Georgia. Gara al momento congelata. Facciamo consulenze in giro per il mondo per esportare il modello Trieste: questo ci consente di farci conoscere e in prospettiva di cogliere le opportunità che si presenteranno. Il paradosso è che le aziende pubbliche italiane possono investire all'estero, ma non a casa propria a causa di norme obsolete. Mi permetto di dire che dobbiamo solo copiare quello che fanno gli altri Paesi da anni. Oltre alla Germania, fa scuola anche il più grande terminalista al mondo: la Port Authority di Singapore (PSA). Per il nostro Paese, la vera rivoluzione sta proprio qui: pensare che il pubblico sia competitivo alla stregua dei privati. L'altra grande sfida riguarda il Next Generation EU, sulla carta ci sono quasi 3 miliardi di euro in favore dei porti per finanziare 19 progetti infrastrutturali. A Trieste sono stati assegnati 400 milioni per Molo VII e intermodale. Soddisfatto? Innanzitutto, ci sono tanti profeti in giro che vedono nei finanziamenti europei la leva per riformare o addirittura rivoluzionare il futuro dei porti. Un approccio che purtroppo non è compatibile con i tempi tecnici e burocratici imposti da Bruxelles. Le risorse europee saranno invece destinate a progetti esistenti e già consolidati sui quali stanno puntando tutti gli scali italiani: il cold ironing, l'elettrificazione delle banchine, è uno di questi. Per quanto riguarda i finanziamenti assegnati a Trieste non mi esprimo. Aspetto prima di vedere un documento più definitivo. Mi permetto di dire anche un governo più definitivo. Altro tema sensibile è la digitalizzazione dei porti. Lei è presidente della cabina di regia di UIRNet, il soggetto attuatore unico per conto del MIT per realizzare e gestire la Piattaforma Logistica Nazionale Digitale. Come procedono i lavori? Il progetto ha avuto problemi in passato, ma ora si sta muovendo nella direzione giusta. Non credo nel fatto che ci debba essere un atteggiamento top down per tecnologizzare i porti, però il processo deve essere guidato a livello centrale perché tutti questi sistemi dialoghino insieme per aiutare il mercato ad essere competitivo. Se dal Recovery Plan arrivassero dei finanziamenti per UIRNet, sarebbe cosa buona e giusta. Da poco è stato nominato dalla ministra Paola De Micheli alla presidente di RAM, la società in house al MIT ma di proprietà del MEF che attua il Programma Nazionale delle Autostrade del Mare. Per anni RAM è stata nell'ombra, come intende trasformarla? RAM è nata come strumento di supporto e di sviluppo delle Autostrade del Mare attraverso la pianificazione e distribuzione degli incentivi per il settore. Il tema vero è un altro, passato fino ad oggi sottotraccia: RAM dovrebbe svolgere anche uno ruolo funzionale di supporto tecnico alla Conferenza nazionale dei presidenti delle Autorità di Sistema Portuale. Penso che la ministra De Micheli, affidandomi la presidenza, voglia dare più peso a questa finalità per aumentare il ruolo di RAM nell'interfacciamento con la realtà portuale. Fino ad oggi non è accaduto perché non ci sono state tante Conferenze dei presidenti. D'ora in poi, penso che questo strumento diventerà più frequente e di conseguenza anche le attività di RAM saranno più incisive su questo specifico versante. Alla luce di quanto detto finora, avrebbe senso un'integrazione per fusione di UIRNet con RAM? Al momento, non ci ho pensato. E' chiaro però che UIRNet è lo strumento tecnologico che mette in rete i porti, quindi le due cose vanno a braccetto. Tuttavia, non sono in grado di dire se e come l'integrazione possa avvenire, anche perché RAM è una società pubblica mentre UIRNet non lo è visto che al suo interno ci sono i privati, fundamentalmente gli interporti. Le

presidenze della cabina di regia di UIRNet e RAM sono compatibili? A breve la mia esperienza a UIRNet si concluderà: dura sei mesi, sono stato nominato a fine luglio. Quando avrò finito voglio solo dedicarmi a RAM. Puntualizzo che sono due incarichi senza emolumenti. A novembre è stato rieletto vicepresidente di ESPO (European Sea Ports Organization). Un mese dopo la Commissione ha deciso di procedere contro l'Italia per presunta



Ship Mag

Trieste

violazione delle norme sugli aiuti di Stato, poiché le nostre **AdSP**, in quanto imprese, non pagano le tasse sul reddito per i canoni demaniali percepiti. Secondo lei, come andrà a finire la partita? Innanzitutto, qui entra in campo la politica con la P maiuscola. Del problema dovrebbe occuparsene in prima persona il presidente del Consiglio e non i funzionari del ministero. Però, questo può accadere solo se un governo ha ben chiaro il valore della portualità per il Paese. A prescindere dalle colpe o meno, sarebbe il caso di capire quali sono le cause storiche, politiche e sociali che hanno portato l'Italia a dimenticarsi dei porti e dello shipping negli ultimi 30 anni, quando in tutto il mondo le città marittime sono quelle che crescono di più. Detto questo, penso che la partita con l'Europa finirà che le nostre **AdSP** avranno una doppia contabilità. Oggi, abbiamo un bilancio totalmente pubblico con regole antitetiche a quello privato. Quando anche noi ci allineeremo ai diktat europei, vorrà dire che faremo come tutti gli altri porti investendo buona parte delle risorse e riducendo gli utili all'osso per pagare meno tasse. Il tema vero è che dovremmo trovare la quadra dal punto di vista della capacità di utilizzo dei finanziamenti pubblici per non incappare nella dinamica degli aiuti di Stato. A giugno l'ANAC ha dichiarato D'Agostino decaduto dalla presidenza dell'Authority in quanto incompatibile con la carica di presidente della società Trieste Terminal Passeggeri. A distanza di 7 mesi, brucia ancora quella sentenza? Assolutamente no, ho un unico cruccio: io avevo chiesto i danni, ma il TAR non li ha riconosciuti. Diciamo che il Tribunale amministrativo è stato più intelligente di me perché indirettamente ha riconosciuto che quella sentenza ha generato una pubblicità enorme per il sottoscritto. Senza di essa e senza la manifestazione di affetto di tutti i lavoratori del porto, probabilmente non sarei mai stato inserito nella classifica 2020 stilata da Forbes Italia dei 100 migliori imprenditori e top manager italiani.

Tolta la consulenza al padre del Mose Scotti: capisco, ma grave mollare ora

Azzeramento del commissario liquidatore. Ma c'è anche il caso del super-collaudato fermato

Monica Zicchiero

VENEZIA Tolta la consulenza al padre del **Mose** Alberto Scotti: sotto la scure del commissario liquidatore del Consorzio Venezia Nuova è caduto anche l'incarico all'ingegnere che ha progettato le barriere mobili. «Capisco, anch' io avrei fatto così». Non è un principio sbagliato azzerare tutti gli incarichi - conviene Scotti - Ma prima di buttare il bambino con l' acqua sporca, ci guarderei dentro: mollare adesso alcune cose può essere molto grave, è da vedere come si intende concludere l' impianto dopo questa decisione». Il progettista e amministratore unico di Technital era stato ingaggiato dai commissari del Consorzio Venezia Nuova Francesco Ossola e Giuseppe Fiengo nel 2017 per sbrogliare la matassa e finire l' opera. A novembre è subentrato loro il commissario liquidatore Massimo Miani. «Non ho avuto modo di incontrarlo perché da due mesi sono in ospedale; gli sto scrivendo una lettera per scusarmi e dare la mia disponibilità- racconta Scotti - Il progettista in realtà in questa fase non dovrebbe esistere. Ma ero stato chiamato perché in una situazione intricatissima, l' enorme quantità di cose da sistemare ha fatto arrivare tutti i nodi al pettine solo alla fine». L' ultimazione definitiva è ancora lontana, nonostante le paratoie mobili si siano sollevate quindici volte. E poi c' è la questione del super-collaudato finale di tutti gli impianti. Si chiama commissioning , consiste in una verifica componente per componente, sistema per sistema (ogni schiera di paratoie ne conta 23), poi per l' insieme delle barriere e infine per il complesso delle paratoie e i sistemi all' Arsenale. Una lunga e costosa operazione di verifica di rispondenza al progetto e di funzionalità per la quale Ossola lo scorso marzo aveva stilato un piano che conferiva programmazione ed esecuzione alla Technital di Scotti: 17 mesi di controlli, centinaia di professionalità coinvolte tra Provveditorato, Consorzio, imprese, la struttura del commissario straordinario Elisabetta Spitz, direzione lavori, fornitori e progettista per una spesa di 28,7 milioni di euro. Presentato da Ossola in tre versioni diverse, il piano è stato bocciato tre volte dal provveditore Cinzia Zincone: «La verifica di funzionalità è già compresa nel contratto col Consorzio e non si paga a parte», ha spiegato. La metafora è quella del frigorifero: una volta acquistato, non bisogna sborsare altre somme per verificare se funziona in cucina. E il prezzo chiuso del **Mose** (che alla fine arriverà a 6,195 miliardi) doveva comprendere anche il super-collaudato. «Ritengo che il motivo non dichiarato della bocciatura sia economico: finché il Consorzio non getta la spugna e dice: "Pago io", il documento non verrà mai approvato - ipotizza Scotti - Ma è un' attività che va fatta, risponde a standard internazionali. Il collaudato degli impianti non è come quello delle opere civili, che il giorno dopo possono essere usate. È complesso e servono vari passaggi». Anche senza commissioning , le paratoie però funzionano. «Sì, ad ogni sollevamento riscontriamo anomalie e troviamo soluzioni - continua - Ad esempio la valvole motorizzate: all' inizio ci volevano due ore a sollevare le barriere perché qualche volta il comando non arrivava, o arrivava tardi o la valvola non si muoveva. Abbiamo risolto volta per volta e infatti adesso si impiegano 40 minuti. Ma il commissioning è una verifica su tutto, con tanto di prova documentale da consegnare a chi gestirà l' impianto». Technital ha pronto il progetto e a dicembre ha cominciato a scandagliare i trecento contratti d' opera (uno per i cavi, l' altro per la cablatura e così via) per capire quali lavori siano stati fatti e come in ciascun



sistema. Col commissioning bocciato e la sua consulenza azzerata, Scotti non dispera che entro dicembre si possano consegnare il **Mose** finito e collaudato: «I tempi tecnici ci sono, basta prendere decisioni per sbloccare. Ma se i documenti non vengono approvati, non arrivano



soldi. E come si fa ad andare avanti?».

Manutenzione della laguna, 36 milioni per il rilancio

Il piano del Provveditorato per sistemare le briccole, riparare rive e strade dissestate, ricostruire barene erose

ROBERTA BRUNETTI

SALVAGUARDIA VENEZIA Lavori di manutenzione necessari, ma per cui non arrivavano mai i soldi da Roma. Per anni le richieste dell' allora Magistrato alle acque, poi del Provveditorato alle Opere pubbliche, cadevano nel vuoto. Così sono crollate rive, come quelle di Punta Poli a Chioggia o degli Schiavoni a Venezia. Così si sono aperte voragini nelle strade, come a Treporti lungo il Pordelio. Così i canali lagunari si sono trovati senza briccole, falla del presidio di sicurezza della navigazione all' origine di tragici incidenti. Ora almeno parte di tanti lavori lasciati indietro sarà realizzata. Una prima tranche di finanziamenti è arrivata (36 milioni), il Provveditorato sta ultimando i progetti per 14 interventi e a breve partiranno le gare per i cantieri. LA POLEMICA E L' ITER Una ripartenza per la manutenzione lagunare innescata da quei famosi 60 milioni, al centro delle polemiche del post Comitato di dicembre, quando i Comuni accusarono il Governo di averli dimenticati. Nessuno contestava l' opportunità di tornare a finanziare la salvaguardia lagunare, ma ci si aspettava una posta anche per i Comuni e le loro esigenze. Invece il ministro Paola De Micheli annunciò solo i 60 milioni per il Provveditorato, rinviando gli altri finanziamenti. Una sorta di doppio annuncio, a distanza di un anno, degli stessi soldi, perché quei 60 milioni erano già stati assicurati nel Comitato di fine 2019, dopo l' Aqua granda. In seguito era stato chiesto all' Ufficio salvaguardia del Provveditorato di stilare una lista di urgenze: i 35 interventi per il «riequilibrio idrogeologico, il recupero dei beni di valenza pubblica e la manutenzione dei sistemi di sicurezza», citati nel comunicato del Mit e finanziati con i 60 milioni stanziati nel Bilancio dello Stato 2020. L' estate scorsa i primi 36 milioni si sono concretizzati, con l' erogazione in cassa, e in Provveditorato si sono messi al lavoro. I CANTIERI IN ARRIVO Ora i progetti prossimi ad andare in gara sono 14, dei 35. «Sono quelli più urgenti - spiega l' ingegnere Valerio Volpe, responsabile dell' Ufficio salvaguardia - Alcuni sono già passati in comitato tecnico, altri lo faranno a breve. Poi andremo in gara per i lavori». Si tratta di opere attese, spesso da anni. I progetti che impegnano le somme più consistenti - 9 milioni, suddivisi in due progetti - sono quelli del marginamento del canale Pordelio. Qui, un anno fa, crollò una porzione di strada, colpa dell' acqua che aveva svuotato il terreno sottostante. «Non un problema isolato, ma generale - precisa Volpe - Per questo interverremo con un palancoato anti-scalzamento che sarà posto al piede del marginamento, quindi nascosto, ma che eviterà i sifonamenti, con conseguenti scavernamenti e crolli». Altra voce ritenuta fondamentale dal Provveditorato, quella delle briccole: 6 milioni tra gli interventi in laguna nord e sud. «Era da molti anni che non si interveniva. Prima provvedeva il Consorzio Venezia Nuova. Poi ha smesso. Per questo la situazione era così degradata. Finalmente quest' anno riusciremo a sostituire i segnamenti lagunari di tutta la laguna» annuncia il dirigente. In tutta la laguna previsti poi lavori urgenti di ripristino delle barene, per quasi 8 milioni: «Da anni il Cvn non se ne occupava più, ci sono ettari di barene esposte al moto ondoso, erose, con i pali che si staccano. Ora andremo a gara». LE URGENZE Tra le 14 voci, pure 5 milioni per Forte San Felice. «Il piano di compensazioni del Mose



Il Gazzettino

Venezia

prevede 7 milioni di opere, alcune già in corso, tutte di competenza del Cvn - continua Volpe -. Ma non basteranno per completare il recupero. Per questo abbiamo inserito questi ulteriori 5 milioni per lavori che andranno in gara. Individueremo come utilizzarli nel prossimo tavolo tecnico». Ancora per Chioggia ci sono oltre 2 milioni per i marginamenti di Punta Poli, dove era crollato un tratto di riva. E con un milione sarà sistemata anche la riva dell' isola degli Armeni, danneggiata dall' Aqua grande. A completare l' elenco, la sistemazione di fondamenta Serenella di Murano, della sponda sud di Pellestrina, della canaletta del Forte Ca' Bianca al Lido. Una ripartenza attesa da un Ufficio salvaguardia che nei primi anni 2000 riceveva 10 milioni l' anno per questi lavori. Poi sempre meno... Praticamente a secco da quasi dieci anni. Ed ecco le tante urgenze che si sono moltiplicate. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Erosione fuori controllo sul litorale, è a rischio anche la tenuta del Mose»

COSTANZA FRANCESCONI

L' ALLARME VENEZIA «Allarme a Pellestrina e Lido di Venezia. L' erosione del litorale è fuori controllo, a rischio abitanti e tenuta del **Mose**». A segnalarlo Alessandro Scarpa Marta, consigliere comunale e delegato del sindaco alle isole. Il suo appello è categorico. Senza l' intervento d' urgenza di Governo e Provveditorato alle Opere pubbliche, spiega, «questa situazione di pericolo può provocare, a seguito di maree eccezionali, come quella del 12 novembre dell' anno scorso e dell' 8 dicembre 2020, un' inondazione e una minaccia per la popolazione residente di 4.000 abitanti e altri danni alla laguna di Venezia». Una problematica, quella sollevata dal consigliere comunale, che inizia con la fine dei lavori eseguiti dal Consorzio Venezia Nuova per la salvaguardia di Venezia a fine anni Novanta. In ventitré anni, «i pochissimi interventi di manutenzione hanno reso la situazione attuale estremamente drammatica», sottolinea, ricordando i diversi elementi della struttura allora realizzata: una soffolta posta a circa 400 metri parallelamente alla battigia lungo tutto il litorale, 17 pennelli trasversali e una spiaggia costruita ex novo. Lo stato di incuria e abbandono di queste aree, specie dopo l' aggravante degli ultimi maltemp, impone di intervenire. «Gli enti competenti devono mettere in campo ogni necessaria sinergia al fine di salvaguardare e tutelare la sicurezza dei cittadini dell' isola di Pellestrina e della città di Venezia. Intervenire con i lavori di ripascimento della spiaggia e di ricarica della soffolta, garantendo così la funzionalità dei litorali, degli argini e la tenuta dei murazzi per tutta la loro estensione. A rimetterci altrimenti, non saranno soltanto gli abitanti delle due lingue di terra, ma la stessa efficacia complessiva del **Mose**. Sarebbe assurdo che le paratoie dell' infrastruttura riuscissero a tenere la forza del mare e poi l' acqua entrasse dai margini, spezzando la sottile striscia di terra ed entrando in laguna». Tanto le paratie gialle, quanto le opere compensative, sono infatti strategiche ed essenziali all' integrale difesa di Venezia dall' alta marea. Oltretutto, ospitando due sui tre cantieri del **Mose**, ricorda Scarpa Marta, «Pellestrina e San Pietro in Volta sono già state fortemente danneggiate, a livello ambientale e per i disagi creati alla popolazione che ci vive. Per rispetto a loro e al territorio, vanno tenuti i murazzi puliti sia sulla passeggiata e sulla scarpata. Così come va subito riportata in spiaggia la sabbia trasportata dal vento sopra i murazzi Zendrini». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

lo scandalo senza fine

Cerniere Mose, storia di una gara infinita fermi da due anni 34 milioni per rifarle

Azzerata la prima commissione per conflitto di interessi. Adesso stop ai sopralluoghi, tutto bloccato di nuovo

ALBERTO VITUCCI

Una gara che non finisce mai. E' quella per la riparazione delle cerniere corrose del **Mose**. "Progetto di partenariato", per individuare materiali più idonei e resistenti, e fabbricare nuovi gruppi cerniera-connettore. Storia infinita. Prima la commissione azzerata per possibili "conflitti di interessi". Adesso il nuovo stop. Da mesi le tre aziende ammesse - Cimolai, Fincantieri e Industrie De Pretto - non vengono invitate dal Consorzio Venezia Nuova e dal direttore-commissario Francesco Ossola al sopralluogo alle bocche di porto. Prima di depositare offerte e osservazioni, devono prendere visione dello stato dei meccanismi. All' avvio del primo bando di gara, nell' estate del 2019, apparivano già soggetti a corrosione avanzata in alcune parti. Ma è tutto fermo. La nuova commissione adesso è formata dal dirigente del Provveditorato Francesco Sorrentino, presidente, e dagli esperti Barbato e Treccosti. Uno scandalo che dura da anni, più volte denunciato dalla Nuova, adesso sotto i riflettori della Corte dei Conti. Le cerniere del **Mose**, la parte più delicata del sistema, non danno le garanzie certificate dal progetto. Lo ha scoperto nel 2017 il perito del Magistrato alle Acque Gian Mario Paolucci.

Corrosione degli steli e dei tensionatori, rischio per la tenuta del sistema, scriveva l' esperto. Tra le scoperte anche quella che i materiali impiegati e l' acciaio non sono gli stessi del progetto e dei test. Dopo l' ennesimo scandalo, il Provveditore Roberto Linetti corre ai ripari. E incarica nel 2018 una commissione di esperti di formulare proposte. C' è chi propone di sostituire gli "steli" con un diverso tipo di acciaio superduplex. Chi di limitarsi a una manutenzione più frequente. Alla fine si decide per la gara. 34 milioni di euro vengono stanziati per avviare il progetto delle nuove cerniere. Storia che risale ai primi anni Duemila. Quando il Consorzio di Mazzacurati affida la realizzazione delle cerniere alla Fip di Selvazzano, azienda controllata dalla Mantovani di Baita e Chiarotto. Si discute allora se sia meglio le cerniere fuse o saldate. Si decide alla fine per queste ultime, le uniche che la Fip è in grado di produrre. Ma dopo qualche anno ecco spuntare i primi guai. La prima commissione di gara, nominata dal Provveditorato, ha vita breve. Due suoi componenti, l' esperta Susanna Ramundo e l' ingegnere Dario Berti, vengono esautorati per il dubbio di un conflitto di interessi. «E' possibile», dice il presidente dell' Anac Raffaele Cantone ai commissari che gli chiedevano lumi. Ramundo aveva collaborato con il Rina, il registro navale italiano, che risulta una delle parti in causa. Berti in qualità di dirigente di Comar, la società operativa del Consorzio, al lavoro delle cerniere. Così la gara si blocca. E adesso si ferma nuovamente, in attesa di poter continuare le procedure e di verificare lo stato di conservazione delle cerniere. Una delle tante "criticità" scoperte dalla gestione commissariale del Consorzio e finite nei dossier inviati al ministero delle Infrastrutture, all' Anac e alla stessa Corte dei Conti. Che adesso indaga proprio su sprechi e negligenze. Altre indagini erano state aperte subito dopo l' inchiesta penale sul **Mose**, nel 2014. Come quella per i "sovracosti" del **Mose**. 81 milioni di euro di maggiori costi sui materiali e le forniture - come i massi arrivati dalla Croazia per le dighe - e i materiali approvati dal Ctm (Comitato tecnico di magistratura) poi rivelatisi difformi da quelli





La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

dei progetti. Un groviglio che in questo periodo è offuscato dalla soddisfazione per il funzionamento del **Mose**. Sollevato 14 volte negli ultimi tre mesi. Ma i nodi sono ancora tanti. --

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

l'ingegnere padre del centro maree: «Attenzione all' ambiente e alle chiusure parziali delle barriere»

Vazzoler: «Il Mose va, ma i nodi restano»

A.V.

«Il costo di esercizio del **Mose** è superiore a quello dell' appalto. C' è molto da approfondire prima di giudicare la realizzazione di quest' opera rispondente ai bisogni della città». Sergio Vazzoler, 80 anni, prima che politico socialista e assessore veneziano inventore del Centro Maree è stato un ingegnere ricercatore del Cnr. Da sempre contrario alla grande opera, protagonista nel 1987 con Mario Rigo e Mimmo Greco del ribaltone che fece cadere la giunta Laroni con la parola d' ordine «Prima il disinquinamento e poi il cemento». Oggi, 33 anni dopo, non ha cambiato idea. Anche se il **Mose** ha funzionato e tenuto all' asciutto la città. «Certo che le paratoie si sollevano, va bene», dice, «ma ci sono molti problemi ancora aperti per parlare di reale funzionalità dell' opera, come il nodo della portualità e le fognature. Se le barriere si chiuderanno sempre più spesso, l' attività portuale dovrà essere ripensata. E anche il disinquinamento di una laguna che potrebbe soffrire tantissimo per il mancato ricambio dell' acqua». Molta attenzione, secondo Vazzoler, va prestata alle chiusure diversificate delle paratoie. Una bocca alla volta o una parte di bocca. «Non risponde alle esigenze di una laguna con flora e fauna di acqua salmastra distribuita con un particolare regime ciclico. Bisogna verificare e studiare bene prima di imboccare questa strada». --A.V.

VENEZIA

Cerniere Mose, storia di una gara infinita fermi da due anni 34 milioni per rifarle

Vazzoler: «Il Mose va, ma i nodi restano»

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Porto Marghera, 1,5 miliardi per la riscossa

Nel 2021 arriveranno i consistenti investimenti industriali annunciati dal Porto, da Enel, Edison, Eni, Fincantieri e Venice Ign

G.FAV.

Un terzo dell' economia Veneziana senza turisti è sprofondata in una crisi mai vista prima. Ma dopo tre decenni di decadenza, con chiusure a raffica di grandi fabbriche e interi cicli produttivi che hanno spazzato via migliaia di posti di lavoro, il 2021 è l' anno della "riscossa" industriale di **Porto** Marghera. A conti fatti, mettendo insieme i massicci investimenti annunciati dalle grandi aziende industriali controllate dallo Stato, di quelle private e dell' Autorità di Sistema Portuale, arriviamo a oltre 1 miliardo e mezzo di euro. Una cifra mai vista, così tutta d' un colpo, in grande parte destinata alla produzione di energie e carburanti meno inquinanti e all' utilizzo di nuove fonti rinnovabili e pulite. Ma anche allo sviluppo del **porto** e della cantieristica navale che a Marghera ha la "città-fabbrica" di Fincantieri. Per la riconversione della centrale a carbone e Csa "Palladio" di Fusina , con il meno inquinante gas metano, Enel spa prevede un investimento di 400 milioni di euro ed è in attesa della valutazione dell' impatto ambientale del progetto presentato in marzo dell' anno scorso. Agli investimenti per la messa al bando del carbone annunciata da Enel, si aggiungeranno i 300 milioni per il rifacimento della centrale di Edison Levante a Marghera, che sarà dotata di una mega turbina di ultima generazione costruita da Ansaldo a Genova, appena sbarcata nel terminal Multi Service del **porto** veneziano. Poi ci sono gli oltre 100 milioni di investimenti, in parte cofinanziati dall' Unione Europea, per il nuovo terminal con i serbatoi di gas naturale liquefatto di Venice Ign spa in attesa del decreto che autorizza l' avvio del cantiere nell' area serbatoi di Decal. Un' altra grande azienda come Eni, il cui azionista di riferimento è lo Stato e presente da decenni a **Porto** Marghera, ha in bilancio un monte di ulteriori investimenti per oltre 200 milioni di euro nel polo industriale e portuale veneziano: 170 milioni per gli impianti del cracking della sua controllata Versalis e della bioraffineria che produce biodiesel con l' olio di palma, che sta sostituendo progressivamente con l' olio esausto di frittura e grassi animali; 80 milioni per il nuovo impianto "Wast to fuel" della controllata Eni Rewind che produrrà biocarburanti, bio olio (a basso tenore di zolfo) e idrogeno utilizzando frazione organica dei rifiuti solidi urbani (Forsu); infine, oltre 3 milioni per l' installazione di 10 mila pannelli fotovoltaici in alcune delle sue aree industriali dismesse. Fincantieri spa, controllata dello Stato, sta già impiegando la prima trincea dei 150 milioni destinati a rendere più efficiente lo stabilimento di Marghera, mettendolo in grado di costruire navi da crociera sempre più grandi, come vogliono le compagnie. Infine, l' Autorità di Sistema Portuale di Venezia e Chioggia ha messo in bilancio 332 milioni per lo sviluppo delle attività portuali, il potenziamento degli snodi ferroviari e della flotta fluviale e la realizzazione del nuovo terminal container nell' area Montesyndial, dove sta cominciando la bonifica dei terreni. A tutti questi investimenti già annunciati, si aggiungeranno quelli delle aziende che useranno i fondi per l' Area di Crisi Complessa e quelli del Recovey Fund. --g.fav.



Accordo tra Autorità portuale, VTP e Comune di Venezia: prorogato il parcheggio gratuito numero 5 della stazione marittima sino a fine emergenza Coronavirus

Autorità di **Sistema Portuale** e Venezia Terminal Passeggeri, in accordo con il Comune di Venezia, hanno disposto la prosecuzione della gratuità del parcheggio VTP a ridosso della Stazione Marittima, vicino alla fermata del People Mover, sino a fine emergenza Coronavirus. L'obiettivo è di favorire le necessità di movimento di chi è chiamato a recarsi al lavoro impegnato in servizi o produzioni essenziali o indifferibili, a partire da quelli sanitari e di pubblica sicurezza, ed evitare l'affollamento dei mezzi di trasporto pubblico. Sono 200 i posti auto complessivi messi a disposizione nel parcheggio numero 5, nel rispetto delle modalità indicate da Venezia Terminal Passeggeri, destinati ai lavoratori pendolari che svolgono servizi essenziali per la durata del proprio turno di lavoro. Venezia, 24 marzo 2020 (Comune di Venezia)

Please follow and like us.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Scontro in maggioranza sul porto di Genova. La deputata renziana attacca: «Usano il manuale Cencelli»

Governo sotto assedio sui fondi per la Diga Paita: «Risorse insufficienti, opera a rischio»

SIMONE GALLOTTI

A Roma la tensione è alta e lo dimostra lo scontro sulla Diga di Genova. Il governo è in difficoltà sul finanziamento da mezzo miliardo per l'opera portuale: con il Recovery fund in un primo tempo sembrava potesse essere erogata l'intera cifra (1 miliardo di euro), così da mettere al sicuro il cantiere ed evitare la caccia annuale ai fondi necessari per completare la diga.

Il ministero ha mandato avanti Roberto Traversi il sottosegretario grillino: «Non c'è stato alcun taglio - ha detto il ligure - Nel Recovery Plan che il governo invierà in Europa sarà incluso il progetto della diga foranea del porto di Genova e le risorse richieste saranno, come concordato fin dal primo minuto, pari a 500 milioni di euro». Traversi ha però scatenato l'effetto opposto ed è finito nel mirino di Raffaella Paita, la presidente della commissione Trasporti della Camera. «Ho letto con sorpresa le dichiarazioni del sottosegretario - attacca la deputata di Italia Viva - se le risorse per la diga foranea di Genova sono 500 milioni "come aveva sempre concordato" chi sono i soggetti con cui lo ha concordato? C'è stata una trattativa che non conosciamo?». Paita è in maggioranza e ricopre un ruolo pesante nella politica dei trasporti. L'attacco è un assedio al Mit che arriva a poche ore dal dibattito pubblico di domani in cui sarà presentato l'impatto dell'opera con la presenza probabile della ministra Paola De Micheli. «Le parole di Traversi - continua Paita - sono l'ennesima dimostrazione di quello che sostiene Iv: le proposte sul Recovery non sono sempre frutto di una analisi delle priorità ma, in certi casi, sembrano rispondere più a logiche tipiche del manuale Cencelli».

La presidente della commissione Trasporti allude, tra l'altro, all'inserimento di oltre 300 milioni per il finanziamento del porto di Trieste. Soldi che sembravano tolti dalla cifra iniziale destinata alla diga di Genova: «Non lo dico solamente perché sono ligure (Paita è della Spezia, ndr), ma credo che oggi la diga di Genova sia tra le proposte del governo quella che di più risponde ai criteri del Next Generation Europe. Perché, allora, non cercare di realizzarla il più possibile? Questo perché, anche se ci batteremo per ottenerle, nei prossimi anni sarà sempre più difficile recuperare le risorse per il suo completamento. Perdere questa occasione è incomprensibile e miope». L'opposizione aveva menato duro dopo l'anticipazione de Il Secolo XIX sul taglio dei fondi per la diga e Edoardo Rixi, responsabile trasporti della Lega, aveva lanciato l'allarme: «Con questo taglio la diga rischia di non partire nemmeno». Ma l'attacco adesso arriva anche dalla maggioranza renziana, già in rotta di collisione totale con il governo. «Dal sottosegretario con delega ai porti, e per giunta ligure, ci sia aspetterebbe che sostenesse la battaglia per completarla, e non invece giustificazioni per scelte diverse - rincara la dose Paita -. Ricordo, peraltro, che la definizione di "lotti" che spesso viene usata come argomento per una segmentazione del progetto, non ha alcun senso. Perché sia funzionale, una diga va realizzata per intero».



il porto

Diga, l' unica rotta per la crescita "Così lanciammo il piano nel 2012"

di Luigi Merlo * La nuova diga di Genova ha una valenza e un significato epocali, che vanno al di là di quanto potrebbe apparire ad un' osservazione superficiale. Si tratta infatti di un' infrastruttura che, fatte le debite proporzioni, può rappresentare per Genova quello che il Mose significa per Venezia. Con la fondamentale differenza, tuttavia, che se l' entrata in funzione del Mose ha già iniziato ad incidere negativamente sull' operatività del porto, la diga farà invece dispiegare allo scalo genovese tutte le sue enormi potenzialità, mettendolo in grado di compiere, unitamente al terzo valico, un salto dimensionale che ne assicuri la leadership in Mediterraneo nel medio- lungo termine. L' idea di dotare Genova di una nuova diga ha iniziato a prendere corpo all' inizio del mio secondo mandato a Palazzo San Giorgio. Il Piano regolatore voluto da Giuliano Gallanti si stava ormai realizzando e appariva quindi opportuno iniziare a riflettere sul porto dei successivi 30 anni. Ragionando sulle linee guida del nuovo piano regolatore insieme alla struttura dell' ente, in particolare all' allora Segretario Generale Titta D' Aste e alla direzione pianificazione diretta dall' attuale

Segretario generale, Marco Sanguineri, iniziammo ad ipotizzare diversi scenari. Occorreva tener conto delle prospettive dei mercati, della crescente dimensione delle navi, di alcuni vincoli fortemente limitanti tra cui la presenza del vicino aeroporto e del relativo cono aereo, del cambiamento climatico e della necessità di realizzare una protezione del porto capace di reggere l' incremento di fenomeni particolarmente violenti. Già ad ottobre 2008, infatti, una fortissima mareggiata aveva recato danni particolarmente rilevanti alla diga. Capimmo quindi chiaramente che il nuovo piano regolatore avrebbe dovuto avere quale aspetto qualificante una nuova diga, avanzata il più possibile rispetto a quella attuale e in grado di rispondere a tutte le esigenze future, trasformando lo scalo storico di Sampierdarena da porto " a pettine" a porto " in linea". In tal modo si sarebbero potuti recuperare nuovi piazzali e potenziare notevolmente l' infrastruttura ferroviaria. Ricordo che, durante un viaggio a Tangeri, rimasi molto colpito dalla diga di Tanger Med. Mi venne regalato un bellissimo libro che ne descriveva tutte le fasi realizzative, e questo mi convinse ancor più che il progetto di una nuova diga per Genova non era cosa impossibile. Nel 2012 lanciavi quindi l' idea, inizialmente qualcuno mi consigliò di non formalizzare la proposta perché troppo ardita, ma dopo uno scetticismo iniziale, legato anche al rilevante costo dell' opera, vi fu una crescita di consensi, non solo nella comunità portuale. Consapevoli che l' iter di approvazione di un nuovo piano regolatore è lungo e complesso, decidemmo di approvare le linee guida, ma anche di stralciarne la parte relativa alla diga per anticipare l' iter approvativo. Già nel 2013 il comitato portuale poté così approvare all' unanimità l' adeguamento tecnico funzionale che, una volta ottenuto il via libera del Consiglio superiore dei lavori pubblici, avrebbe consentito di avviare la progettazione. Così è avvenuto, grazie al lavoro portato avanti sia in fase commissariale dall' Ammiraglio Pettorino, sia negli anni a seguire - con grande determinazione - dal Presidente Signorini: la grande opportunità del Recovery Fund si è potuta cogliere perché, nel frattempo, era stato redatto il progetto. La diga rappresenta un' opera in perfetta coerenza con quanto chiede la Commissione Ue: da un lato è una grandissima infrastruttura resiliente, dall' altro sarà una generatrice di energia potendo sfruttare il moto ondoso, e la possibile installazione delle pale eoliche, se si vorrà recuperare, il progetto messo a punto insieme all' Enel e a Renzo Piano, all' epoca fermato da alcuni rilievi formulati dall' Enac. Con



la diga posizionata più al largo, le obiezioni dell' Enac oggi potrebbero forse essere superate. Così come



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

avvenuto per la ricostruzione del Ponte, Genova può dimostrare ancora una volta che i grandi progetti possono essere realizzati anche in tempi brevi, e che avere visione - pensando al futuro - non è sinonimo di utopia, ma la dimostrazione che l'Italia è ancora in grado di decidere il proprio destino con coraggio e innovazione. Questi dovrebbero essere i presupposti di tutti gli interventi del next generation eu. * ex presidente **autorità portuale** di Genova, presidente Federlogistica © RIPRODUZIONE RISERVATA

I traghetti

Una nuova linea per il Nord Africa

Una nuova linea di traghetti merci ro/ro che toccherà anche il porto di Genova per il Nord Africa. L'annuncio arriva da Civitavecchia. Venerdì, infatti, è previsto il primo approdo della nuova linea per la Libia. Il collegamento è curato dall'agenzia Bellettieri che ha come mandante la società maltese Glenhallen. Nella prima fase è in programma un approdo ogni tre settimane e le navi provenienti e dirette in Libia toccheranno, oltre ai porti di Civitavecchia e di Genova, anche quelli di Salerno e di Marsiglia. «È un primo segnale di ripartenza - dichiara il presidente dell' **authority** del mar Tirreno Centro Settentrionale, Pino Musolino - con cui si apre questo 2021 ».

The image shows a newspaper clipping from 'Genova Cronaca'. The main headline reads 'Erzelli parco pubblico Amco nuovo azionista "Ora inizia la fase due"'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Per tre miliardi di crediti depositati Carlo e Giovanni della società del Meo sono fatti anche i nuovi fondi: traghetti per la rotazione della cartiera, 200 milioni. Cantieri di espansione, nuovi impianti, Castellaro. "Stradaio per crescere"'. The clipping includes a photograph of a man in a suit standing in front of a building. There are several columns of text surrounding the photo, including a small section titled 'Una nuova linea per il Nord Africa'.

Sommariva: La Spezia non deve diventare Rotterdam

La Spezia Non dobbiamo diventare Rotterdam. L'unità di misura del rendimento di un porto non sono le tonnellate di merci, ma i posti di lavoro che genera: lo ha detto Mario Sommariva, presidente dell'AdSP di La Spezia e Carrara, in una lunga intervista al Secolo XIX. Sull'elettrificazione andiamo avanti in maniera spedita, sia sul nuovo molo crociere sia sulle banchine esistenti. Sul Gnl, ritengo la prima fornitura a una nave da crociera tramite bettolina avvenuta alla Spezia una innovazione importante. La presenza del rigassificatore di Panigaglia è un asset fondamentale per il territorio. Va aperto un confronto su sicurezza e ambiente: molte voci sono contrarie a chiatte che trasportano gas, io dico discutiamone senza pregiudizi.



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto, Nord Africa più vicino: nuova tratta con la Libia`

Per ora previsti tre approdi alla settimana Musolino: «Un primo segnale di ripartenza»

TRAFFICI Dopo la Tunisia, la Libia. Il porto di Civitavecchia intensifica i rapporti con gli scali del Nord Africa. Domani è infatti previsto il primo approdo della nuova linea Ro/Ro per la Libia. Il collegamento è curato dall'agenzia Bellettieri che ha come mandante la società maltese Glenhallen. Inizialmente è in programma un approdo ogni tre settimane e le navi provenienti e dirette in Libia toccheranno i porti di Marsiglia, Genova, Civitavecchia e Salerno. «È un primo segnale di ripartenza - dice il neo presidente dell' **Autorità** portuale Pino Musolino - con cui si apre il 2021 e che fa ben sperare per quello che per il network dei Porti di Roma e del Lazio dovrà essere l'anno della ripresa. Attrarre nuovi traffici è la risposta per affrontare le difficili sfide che ci attendono e l'apertura del collegamento con la Libia rappresenta il primo passo di rilancio per un segmento che nel 2020 ha particolarmente sofferto come il Ro/Ro». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

AUTHORITY Una novità importante: a partire da domani la linea ro/ro per lo scalo di Khoms

Porto, Civitavecchia si collega alla Libia

Soddisfatto il presidente Musolino: «Si tratta di un primo segnale di ripartenza»

Importante novità per il porto di Civitavecchia che inaugura il 2021 con una notizia che fa ben sperare per una ripresa vera dei traffici, dopo un anno critico sotto tutti i punti di vista, con l'emergenza Coronavirus che ha azzerato settori come quello delle crociere e messo in ginocchio altri traffici già in sofferenza. I porti del Lazio, infatti, oltre alla linea ormai consolidata con Tunisi, continuano ad intensificare i rapporti con gli scali marittimi del nord Africa. Come annunciato da Molo Vespucci, infatti, per domani è previsto il primo approdo della nuova linea Ro/Ro per la Libia. A PAGINA 2



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia si collega con la Libia

Il presidente dell'Adsp Musolino: «Primo segnale di ripartenza»

Importante novità per il porto di Civitavecchia che inaugura il 2021 con una notizia che fa ben sperare per una ripresa vera dei traffici, dopo un anno critico sotto tutti i punti di vista, con l'emergenza Coronavirus che ha azzerato settori come quello delle crociere e messo in ginocchio altri traffici già in sofferenza. I porti del Lazio, infatti, oltre alla linea ormai consolidata con Tunisi, continuano ad intensificare i rapporti con gli scali marittimi del nord Africa. Come annunciato da Molo Vespucci, infatti, per domani è previsto il primo approdo della nuova linea Ro/Ro per la Libia. Il collegamento è curato dall'Agenzia Bellettieri che ha come mandante la società maltese Glenhallen. Nella prima fase è in programma un approdo ogni tre settimane e le navi provenienti e dirette in Libia, al porto di Khoms, toccheranno i porti di Marsiglia, Genova, Civitavecchia e Salerno. «È un primo segnale di ripartenza ha commentato il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Pino Musolino con cui si apre il 2021 e che fa ben sperare per quello che per il network dei Porti di Roma e del Lazio dovrà essere l'anno della ripresa, in cui voltare pagina e rilanciare tutto il cluster. Attrarre nuovi traffici è la prima risposta per affrontare le difficili sfide che ci attendono e l'apertura di questo collegamento con il nord Africa rappresenta il primo passo di rilancio per un segmento che nel 2020 ha particolarmente sofferto come il Ro/Ro». Per Civitavecchia si tratta della prima occasione per aprire un traffico stabile con la Libia, dopo un esperimento di diversi anni fa a cui poi non è stato dato seguito anche per le vicende geo-politiche internazionali. ©RIPRODUZIONE RISERVATA



Nuova linea Ro/Ro per il porto di Civitavecchia

Comunicato Stampa

Civitavecchia - Dopo la Tunisia la Libia. Il porto di Civitavecchia continua a intensificare i rapporti con gli scali marittimi del nord Africa. Venerdì prossimo è infatti previsto il primo approdo della nuova linea Ro/Ro per la Libia. Il collegamento è curato dall' Agenzia Bellettieri che ha come mandante la società maltese Glenhallen. Nella prima fase è in programma un approdo ogni tre settimane e le navi provenienti e dirette in Libia toccheranno i porti di Marsiglia, Genova, Civitavecchia e Salerno. 'È un primo segnale di ripartenza - dichiara il Presidente dell' AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, **Pino Musolino** - con cui si apre il 2021 e che fa ben sperare per quello che per il network dei Porti di Roma e del Lazio dovrà essere l' anno della ripresa, in cui voltare pagina e rilanciare tutto il cluster. Attrarre nuovi traffici è la prima risposta per affrontare le difficili sfide che ci attendono e l' apertura di questo collegamento con il nord Africa rappresenta il primo passo di rilancio per un segmento che nel 2020 ha particolarmente sofferto come il Ro/Ro'.



Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Rotabili, pochi giorni alla partenza della Civitavecchia-Libia

Venerdì il primo approdo della nuova linea che collega Italia e Nord Africa ogni tre settimane, curata dall'agenzia Bellettieri, mandante della maltese Glenhallen. Toccate anche a Marsiglia, Genova, e Salerno

Intensificando i rapporti commerciali con Tunisia e Libia, Il porto di Civitavecchia potenzia gli scali marittimi del Nord Africa. Venerdì prossimo è previsto il primo approdo della nuova linea rotabili per la Libia. Il collegamento è curato dall'agenzia Bellettieri, mandante della società maltese Glenhallen. Nella prima fase è in programma un approdo ogni tre settimane e le navi provenienti e dirette in Libia toccheranno i porti di Marsiglia, Genova, Civitavecchia e Salerno. «È un primo segnale di ripartenza - commenta il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno Centro Settentrionale, **Pino Musolino** - con cui si apre il 2021 e che fa ben sperare per quello che per il network dei porti di Roma e del Lazio dovrà essere l'anno della ripresa, in cui voltare pagina e rilanciare tutto il cluster. Attrarre nuovi traffici è la prima risposta per affrontare le difficili sfide che ci attendono e l'apertura di questo collegamento con il nord Africa rappresenta il primo passo di rilancio per un segmento che nel 2020 ha particolarmente sofferto come il ro/ro».



Nuova linea ro-ro Civitavecchia Libia

Musulino: è un primo segnale di ripartenza con cui si apre il 2021 e fa ben sperare

Vezio Benetti

CIVITAVECCHIA Nuova linea ro-ro dal porto di Civitavecchia per gli scali della Libia che seguono quelli già aperti con la Tunisia. Il porto laziale continua a intensificare gli scambi con il nord Africa. Venerdì prossimo è infatti previsto il primo approdo della nuova linea ro-ro per la Libia. Il collegamento è curato dall'Agenzia Bellettieri che ha come mandante la società maltese Glenhallen. Nella prima fase è in programma un approdo ogni tre settimane e le navi provenienti e dirette in Libia toccheranno i porti di Marsiglia, Genova, Civitavecchia e Salerno. È un primo segnale di ripartenza dichiara il presidente dell'AdSp del mar Tirreno centro settentrionale, Pino Musolino con cui si apre il 2021 e che fa ben sperare per quello che per il network dei Porti di Roma e del Lazio dovrà essere l'anno della ripresa, in cui voltare pagina e rilanciare tutto il cluster. Attrarre nuovi traffici è la prima risposta per affrontare le difficili sfide che ci attendono e l'apertura di questo collegamento con il nord Africa rappresenta il primo passo di rilancio per un segmento che nel 2020 ha particolarmente sofferto come il ro/ro.



Civitavecchia, nuovo linea Ro-Ro per la Libia. Musolino: Un segnale di ripartenza

Civitavecchia Dopo la Tunisia la Libia. Il porto di Civitavecchia continua a intensificare i rapporti con gli scali marittimi del nord Africa. Venerdì prossimo è infatti previsto il primo approdo della nuova linea Ro/Ro per la Libia. Il collegamento è curato dall'Agenzia Bellettieri che ha come mandante la società maltese Glenhallen. Nella prima fase è in programma un approdo ogni tre settimane e le navi provenienti e dirette in Libia toccheranno i porti di Marsiglia, Genova, Civitavecchia e Salerno. È un primo segnale di ripartenza dichiara il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Pino Musolino con cui si apre il 2021 e che fa ben sperare per quello che per il network dei Porti di Roma e del Lazio dovrà essere l'anno della ripresa, in cui voltare pagina e rilanciare tutto il cluster. Attrarre nuovi traffici è la prima risposta per affrontare le difficili sfide che ci attendono e l'apertura di questo collegamento con il nord Africa rappresenta il primo passo di rilancio per un segmento che nel 2020 ha particolarmente sofferto come il Ro/Ro.



Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia accoglie la linea ro-ro con la Libia di Glenhallen

Dopo la Tunisia la Libia. Il porto di Civitavecchia continua a intensificare i rapporti con gli scali marittimi del nord Africa. L'AdSP guidata da Pino Musolino ha annunciato che venerdì prossimo è infatti previsto il primo approdo di una linea ro-ro con la Libia. Il collegamento è curato dall'Agenzia Bellettieri che ha come mandante la società maltese Glenhallen. Nella prima fase è in programma un approdo ogni tre settimane e le navi provenienti e dirette in Libia toccheranno i porti di Marsiglia, Genova, Civitavecchia e Salerno. È un primo segnale di ripartenza dichiara il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Pino Musolino con cui si apre il 2021 e che fa ben sperare per quello che per il network dei porti di Roma e del Lazio dovrà essere l'anno della ripresa, in cui voltare pagina e rilanciare tutto il cluster. Attrarre nuovi traffici è la prima risposta per affrontare le difficili sfide che ci attendono e l'apertura di questo collegamento con il nord Africa rappresenta il primo passo di rilancio per un segmento che nel 2020 ha particolarmente sofferto come il Ro/Ro. La società Glenhallen da diversi anni offre collegamenti marittimi per il trasporto di carichi rotabili fra Italia e Libia.



The screenshot shows the top of a news article on the Shipping Italy website. The header includes the logo 'SHIPPING ITALY.IT' and the tagline 'Il quotidiano online del trasporto marittimo'. Below the header is a navigation menu with links for 'NAVI', 'PORTI', 'SPEDIZIONI', 'CANTIERI', 'INTERESSI', 'POLITICA/REGOLAZIONI', 'ECONOMIA', and 'MARKET REPORT'. The main headline of the article is 'Civitavecchia accoglie la linea ro-ro con la Libia di Glenhallen'. Below the headline is a photograph of a port facility with a large ship docked at a pier. The article text below the photo begins with 'Dopo la Tunisia la Libia. Il porto di Civitavecchia continua a intensificare i rapporti con gli scali marittimi del nord Africa. L'AdSP guidata da Pino Musolino ha annunciato che venerdì prossimo è infatti previsto il primo approdo di una linea ro-ro con la Libia. Il collegamento è curato dall'Agenzia Bellettieri che ha come mandante la società maltese Glenhallen. Nella prima fase è in programma un approdo ogni tre settimane e le navi provenienti e dirette in Libia toccheranno i porti di Marsiglia, Genova, Civitavecchia e Salerno.' It continues with a quote from Pino Musolino, president of the AdSP, and ends with a note that Glenhallen has offered maritime connections for transportable cargo between Italy and Libya for several years.

Nuovo mercato ittico bando per gli ultimi stalli

GAETA L' **Autorità** di **Sistema** portuale del Mar Tirreno centro settentrionale ha pubblicato il nuovo bando per l' assegnazione dei restanti dieci stalli per la vendita al dettaglio del pesce nel nuovo mercato ittico coperto di Gaeta. Si tratta del quarto bando pubblico per cercare di rendere operativa la nuova struttura, da tempo ultimata in località Porto Salvo, con l' assegnazione degli ulteriori dieci stalli (quattro erano stati già assegnati in precedenza a tre operatori). I termini di partecipazione alla procedura ad evidenza pubblica scadono il prossimo 15 gennaio: entro tale data potranno esercitare la manifestazione di interesse gli operatori che intendano avere in concessione i box per la vendita dei propri prodotti ittici. Le concessioni avranno una durata di quattro anni, in una struttura moderna di 618 metri quadrati che l' **Autorità** Portuale ha realizzato con fondi propri. I dieci stalli attualmente in concessione hanno una superficie ciascuno di poco più di 30 metri quadrati ed il canone annuo è di circa 48 euro per metro quadrato. In base al regolamento, la stessa Authority formalizzerà l' aggiudicazione delle concessioni degli stalli disponibili anche in presenza di una sola offerta valida. Nel caso in cui le offerte dovessero avere lo stesso importo

si procederà alla loro aggiudicazione mediante sorteggio. La filiale gaetana dell' AdSp puntualizza che con questo quarto bando pubblico «vuole continuare a mantenere fede alla promessa di rilanciare lo storico e prestigioso settore ittico di Gaeta che in futuro potrà operare in locali a norma, accoglienti e funzionali». «Il nuovo mercato della Peschiera - rilevano ancora dalla filiale di Gaeta - costituisce una risorsa per il comparto del pesce di Gaeta e dell' intero Golfo, come conferma l' adesione di alcuni operatori partecipanti ai precedenti avvisi pubblici. L' assegnazione di questi ulteriori dieci stalli si affianca ad un altro step tecnico-amministrativo in corso: la delocalizzazione della struttura, in località Porto Salvo, in cui si svolgeva l' asta del pesce». Il nuovo bando potrebbe essere anche un' occasione per qualcuno dei sette operatori che, dopo le controversie con il Comune, sono stati costretti a sgomberare i banchi dalla vecchia sede all' aperto sul Lungomare Caboto. Sandro Gionti © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

L'OROSCOPOL'astrologo Mario Di Franco legge nelle stelle dei quattro rappresentanti istituzionali. Passerelli pronto a costruire per il nuovo anno

I rapporti di Tedesco decisivi per il 2021 del Pincio

Musulino destinato a grandi prove per superare le ombre del passato del porto. Nuovi orizzonti in vista per Quintavalle

Dopo l'oroscopo del 2021, l'astrologo Mario Di Franco ha concentrato la propria attenzione su ciò che dicono le stelle per il 2021 di quattro rappresentanti delle istituzioni a Civitavecchia. A partire dal sindaco Ernesto Tedesco, uno che gli oroscopi è abituato da sempre a farli agli altri. Per i nati sotto il cielo della Vergine quelli appena trascorsi sono stati anni molto intensi. Nel 2021 le vibrazioni si modificano e si apre il mondo dell'adeguamento. L'arte di mettersi al servizio degli altri ci rende vincitori. L'attività lavorativa - dice Di Franco - e i rapporti coi sottoposti e i superiori faranno da cornice alle giornate del nuovo anno. Burocrazie varie e dover mettere ordine laddove vi è disordine cagioneranno la giusta attenzione per poter analizzare e auto purificare le proprie azioni. Non si lasci nulla al caso. Non si agisca d'impeto. Ponderiamo tutto con senso critico e ogni nostro fare tenga conto di tutti particolari. Parola d'ordine: pazienza e programmazione. Si vince nel lavoro. Insomma vedremo se l'inizio d'anno porterà delle novità nei rapporti politici con alleati e forse ex. E se le vittorie lavorative sono riferite al lavoro amministrativo del Tedesco-sindaco o a quello professionale del Tedesco-avvocato. Pino Musolino, arrivato alla guida del porto di Civitavecchia alla fine del 2020, è nato sotto il segno folle e creativo dei Pesci e nell'anno che viene le energie saranno davvero importanti. I Troni dello Zodiaco pretendono grandi cambiamenti per i nati sotto il Segno dei Pesci. Il mondo delle grandi prove si apre in tutto il suo splendore e le ombre del passato adesso possono essere affrontate e superate. Ma da oggi - afferma Di Franco - se il mondo strilla e fa rumore, cerchiamo di spostarci centrandonci in noi stessi, e le prove si risolveranno da sole. I segreti o tutto ciò che era nascosto si vorrà presentare per farsi conoscere e il karma agirà da arbitro in ogni momento. In quest'anno si riflette e si risolve il passato, e poi, fra poco, i Pesci danzeranno con Giove, il potente. Ottimi auspici per voltare pagina e far ripartire il porto. Il direttore generale della Asl Rm4 Giuseppe Quintavalle è nato sotto il segno del Toro. Da un paio di anni almeno la presenza di Urano nella costellazione virtuale del Toro ha modificato la realtà di ogni nato e continuerà a farlo per qualche anno ancora. Nel 2021 il consiglio è quello di puntare e realizzare gli obiettivi. Con severità e determinazione. I Troni del cielo indicano la parte alta dell'orizzonte dei nati nel segno del Toro, e in alto c'è il successo. Parola d'ordine: costruire qualcosa che rimanga nel tempo. Ottime prospettive nel mondo della carriera e della professione. Basta metterci il dito. La posizione sociale e la reputazione esigono un passo avanti. Ed è per questo motivo che tutto ciò che si compie in quest'anno deve avere il sapore del successo. Realizzare, raggiungere la posizione. Costruire. Questi gli appunti da annotare nella agenda. Tiriamo fuori la testa dal nido, il mondo sociale ci chiama. Insomma un oroscopo che sembra prevedere nuovi e importanti traguardi da raggiungere: chissà se ancora a Civitavecchia o in qualche altro ruolo, con nuove e maggiori responsabilità. Infine, Antonio Passerelli, commissario alla guida dell'Ater. Per gli amici nati sotto il segno del Leone - prevede Mario Di Franco - , o dell'Imperatore così come io amo chiamarlo, le energie prevalenti del nuovo anno accenderanno il mondo delle relazioni. L'archetipo del completarsi con l'altro coronerà le esperienze del 2021.



Grandi le opportunità di consolidare il rapporto col partner e, perché no, anche di aprire nuove relazioni istituzionali o lavorative, laddove anche il socio o il contratto nuovo toccheranno l'archetipo dell'equilibrio fra noi e gli altri. Tutto ciò che si farà si faccia con l'altro. Nello specchiarsi e nel trovare unione e pace con l'altro si vince. Il consiglio è quello di visualizzare



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

il simbolo della Bilancia che da una parte lega e dall'altra accusa e solo nell'equilibrio si esaltano tutte le virtù. Predisponiamoci a nuovi legami e ricordiamoci che il mondo è un riflesso dei nostri pensieri. Quindi chi ride ed è in pace riflette intorno a sé solo sorrisi e quiete. Speriamo che queste relazioni istituzionali possano essere utili a costruire gli alloggi che servono per dare risposte all'emergenza abitativa. ©RIPRODUZIONE RISERVATA

Porto, crolla la diga e Molosiglio a rischio «Sos manutenzione»

IL CASO Antonino Pane Il crollo dell' Arco borbonico è lo schiaffo alla Storia, ma ci sono anche altri danni che rischiano di mettere in ginocchio l' intera economia del porto di Napoli. La diga foranea Duca degli Abruzzi, in prossimità della bocca di levante, ha ceduto in maniera gravissima in ben due sezioni. Un' altra mareggiata potrebbe rompere gli ultimi supporti e costringere l' **autorità** marittima ad interrompere le attività sulle banchine più esposte agli eventi meteo marini per effetto della frattura della diga di contenimento, ovvero della struttura preposta a proteggere il porto dai marosi. La situazione è particolarmente grave perché interessa uno dei punti nevralgici per i traffici marittimi, i terminal contenitori. Se la falla dovesse allargarsi ulteriormente, lo scalo partenopeo potrebbe subire un duro colpo con parte delle banchine interdette alle grandi navi che trasportano contenitori. GLI OPERATORI Pasquale Legora De Feo, presidente di Conateco, il terminal contenitori più grande del porto, è preoccupatissimo: «Siamo costretti a lavorare con gli occhi puntati sulle previsioni meteo. Chiediamo interventi urgentissimi, la diga foranea è stata letteralmente sfondata dal mare». Insomma il molo borbonico è solo il primo capitolo dei disastri provocati dalla mareggiata su un litorale da troppo tempo privo di un oculato piano di manutenzione. Danni strutturali sono anche segnalati al Molosiglio. Preoccupatissimo è il presidente del Circolo Canottieri Napoli, Achille Ventura: le immagini di quanto è successo a Rapallo sono un monito da non sottovalutare. Il Circolo ha già avuto gravissimi danni alla struttura aerostatica di copertura della piscina e per questo dovrà rinunciare ad alcune attività sportive legate al nuoto ed alla pallanuoto. Sotto accusa, dunque, la gestione della manutenzione di un vasto litorale che va da Pietrarsa a La Pietra di competenza dell' **Autorità** di **Sistema Portuale**, dotata di competenze specifiche sulle opere infrastrutturali a cominciare proprio da quelle a difesa del porto. Un giudizio assai critico a guardare le cifre appostate proprio per la manutenzione dalle quali emerge che a questo settore è stato dedicato un interesse assolutamente residuale. Gli atti recentemente adottati dal presidente Pietro Spirito dicono che nel Piano operativo triennale 2021-2023 sono stati previsti solo 3 milioni per l' anno corrente destinati alla manutenzione di ben tre porti, Napoli, Salerno e Castellammare. Ma perché questa scelta? GLI OBIETTIVI Cominciamo col dire che l' **Autorità** di **Sistema Portuale** ha selezionato altri obiettivi ad esempio ponendo come priorità il nuovo terminal Beverello, che oggi è bloccato per il rinvenimento di reperti archeologici che, in quella zona, erano ben prevedibili se non addirittura certi. Su questo capito l' Adsp ha postato 24 milioni di euro di fondi propri, evidentemente sottratti proprio alle manutenzioni delle infrastrutture. La conferma di una scelta discutibile è arrivata ora: nelle richieste inviate al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti per la candidatura ai fondi Next Generation Eu, ci sono 431 milioni di euro di cui 326 per Napoli e 105 per Salerno. Richieste, peraltro, sostenute da pochissimi progetti. E tra queste ci sono 40 milioni per manutenzioni per il porto di Napoli e 40 per quello di Salerno. Nell' intervista rilasciata da Pietro Spirito a Il Mattino all' indomani del crollo del molo borbonico è emerso chiaro l' imbarazzo per la mancata manutenzione. E proprio la mancanza di un' adeguata manutenzione sembra anche la causa del collasso che si è verificato alla diga Duca degli Abruzzi. Opere infrastrutturali di questa portata sono costruite per arginare la forza del mare ma vanno ispezionate e rinforzate se mostrano segni di usura. A questo punto appare evidente, dunque, che ci sono state scelte nelle priorità alquanto discutibili: non era meglio puntare con decisione



Il Mattino

Napoli

sulle manutenzioni (anche il molo San Vincenzo come il molo Angioino ha manifestato molte deficienze) e chiedere un finanziamento per il Beverello che tra l' altro avrebbe potuto essere finanziato con fondi privati come era previsto prima dell' avvento di Spirito? Certo nessuno poteva immaginare gli effetti della pandemia e la corsia preferenziale che si è venuta a determinare con l' Europa per l' accesso a finanziamenti per opere con progetti pronti per essere cantierabili. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Brindisi Bene Comune «Sul porto decida la città»

«Brindisi Bene Comune intende avviare da subito una discussione pubblica in città: non permetteremo che la desertificazione imposta dall' emergenza Covid diventi la clava, nelle mani di qualcuno, per imporre, senza confronto con il territorio, una scelta logistica che penalizzerebbe irrimediabilmente il nostro **porto**». Così il movimento di riferimento del sindaco risponde «con molta preoccupazione», alla proposta di localizzazione a Costa Morena Est dell' impianto che la Edison S.p.a. intende realizzare a Brindisi. «Vale la pena sottolineare - dice il movimento -, a scanso di equivoci e strumentali fraintendimenti, che il problema non è il deposito costiero di Gnl, combustibile del quale siamo consapevoli degli aspetti di sostenibilità ambientale, rispetto a quelli che vengono utilizzati sia per mare che per terra. Quello che ci preoccupa è la localizzazione dell' im pianto, che riteniamo assolutamente incompatibile con qualsivoglia prospettiva futura per la città». Insomma: «Costa Morena Est, come abbiamo più volte spiegato, ha uno sporgente di 500 metri che verrebbe sostanzialmente sacrificato del tutto da questo progetto. Non sfuggirà a nessuno il notevole potenziale di quest' area per lo sviluppo del traffico merci, connesso alla Zona Franca Doganale, e quindi alla grande attrattività che rappresenta per nuovi investitori, anche in relazione alla possibilità di riconversione della banchina carbone dell' Enel. E non possiamo non sottolineare la quasi certa interferenza con il raccordo ferroviario, trattandosi di una delle pochissime aree infrastrutturate con questa importante opera: un investimento di circa 60 milioni di euro. Tutto questo si traduce in centinaia di occasioni di lavoro, a fronte di un impianto che, per quanto strategico, a regime offre appena 30 posti di lavoro. Davvero si vuole continuare a mortificare il nostro **porto** e perseverare nel solco di 25 anni, almeno, di cattive gestioni che hanno compromesso sviluppo e potenzialità? »



Gas, il deposito sarà a Costa Morena Est

L'ipotesi alla prossima conferenza dei servizi al Mise

Costa Morena Est. Il sito prescelto per la realizzazione di un terminale di gas da parte di Edison resta quello pensato originariamente, con qualche «aggiustamento». Ma ora, sul tema della definizione della sua localizzazione, c'è una ipotesi più bilanciata per contemperare anche l'esigenza degli operatori portuali di salvaguardare i traffici già esistenti. A confermarlo è il presidente della Commissione regionale Bilancio e Programmazione, Fausto Patroni Griffi, dopo aver ricevuto ulteriori aggiornamenti dal presidente di Adsp, Ugo Patroni Griffi, in merito allo stato del programma per la realizzazione di un serbatoio costiero di gas naturale liquefatto nell'area portuale di Brindisi. «C'è una nuova localizzazione - dice Amati - per realizzare il serbatoio di Gln nel porto di Brindisi: è a Costa Morena Est, lasciando però spazio di banchinaggio per le altre operazioni portuali di interesse dello scalo marittimo. È quanto mi ha comunicato il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Ugo Patroni Griffi, in risposta alla mia lettera di richiesta di aggiornamenti in merito al procedimento per la realizzazione del progetto Edison». Nella risposta al consigliere regionale, l'Authority spiega lo stato di avanzamento del progetto.

«Si va dunque avanti - riferisce Amati - con una soluzione localizzativa coerente con le richieste degli operatori portuali, giustamente interessati a far convivere tutte le attività. La soluzione è, dunque, quella di lasciare almeno 300-320 metri di banchina utile per le altre operazioni portuali di interesse dello scalo marittimo brindisino, arretrando più verso la radice della banchina il posto di ormeggio delle navi gasiere destinate al futuro deposito. Al momento la società sta predisponendo la documentazione tecnica e progettuale che terrà conto di questa ipotesi e che sarà presentata nella prossima conferenza dei servizi che il Mise, titolare del procedimento, dovrebbe convocare entro gennaio. Inoltre il presidente mi ha comunicato che recentemente è stato anche approvato il Nof (nulla osta di fattibilità) sulla valutazione di sicurezza del deposito di Gln, così come previsto per legge». Sul punto il presidente Patroni Griffi ha anche precisato: «Questa Autorità di Sistema, come certamente Le risulterà, non ha preso parte alle valutazioni all'uopo effettuate dal Comitato Tecnico Regionale, insediato presso il Comando Interregionale dei Vigili del Fuoco, poiché non è componente del predetto Organismo». E ancora: «Questa Autorità si è resa parte diligente nell'interessare sia la società richiedente che gli operatori portuali nonché i servizi tecnico nautici e soprattutto la locale Autorità marittima, al fine di verificare la possibilità di ridurre "l'impatto dell'iniziativa" sulla complessiva disponibilità degli spazi di banchina della zona di Costa Morena Est». E infine: «Va detto - conclude Amati - che il sistema portuale potrà usufruire anche dei fondi previsti con il Recovery fund: saranno infatti messe a disposizione risorse sia per la realizzazione di impianti a Lng, sia per la conversione del naviglio commerciale e delle capitanerie di porto. Ringrazio il presidente dell'Autorità per le puntuali informazioni e mi auguro che il suo impegno, insieme a quello degli operatori portuali e della società interessata, sia presto ripagato con l'avvio del progetto a vantaggio del porto e dell'intera città di Brindisi». [Ant. Port.]



Scontro sul deposito di Gnl dopo l' accordo tra Edison e gli operatori portuali

Amati esulta: «Modificato il progetto Ora nessuna interferenza con i traffici»

È ancora scontro tra il consigliere regionale Pd Fabiano Amati e Brindisi Bene Comune rispetto alle opere portuali. Il riferimento, in questo caso, è ad un investimento privato, ovvero il deposito small-scale di gas naturale che Edison vorrebbe realizzare a Costa Morena Est. Ma se da un lato Amati esulta per l'accordo raggiunto tra operatori ed azienda rispetto alle modifiche al progetto, in modo da consentire la convivenza del traffico merci con quello generato dall'impianto, dall'altro Bbc ritiene che la localizzazione a Costa Morena Est sia comunque penalizzante per il porto brindisino. «Si va dunque avanti annuncia Amati dopo avere ricevuto risposta ai suoi interrogativi dal presidente dell'**Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi - con una soluzione localizzativa coerente con le richieste degli operatori portuali, giustamente interessati a far convivere tutte le attività. La soluzione è, dunque, quella di lasciare almeno 300-320 metri di banchina utile per le altre operazioni portuali di interesse dello scalo marittimo brindisino, arretrando più verso la radice della banchina il posto di ormeggio delle navi gasiere destinate al futuro deposito». Al momento, prosegue il consigliere regionale Pd sulla base delle informazioni ricevute dall' Authority, «la società sta predisponendo la documentazione tecnica e progettuale che terrà conto di questa ipotesi e che sarà presentata nella prossima conferenza dei servizi che il ministero dello Sviluppo economico, titolare del procedimento, dovrebbe convocare entro gennaio. Inoltre il presidente mi ha comunicato che recentemente è stato anche approvato il nulla osta di fattibilità sulla valutazione di sicurezza del deposito di Gln, così come previsto per legge». Dopo avere ricordato che «il problema non è il deposito costiero di Gnl», Brindisi Bene Comune sottolinea che la preoccupazione riguarda «la localizzazione dell' impianto, che riteniamo assolutamente incompatibile con qualsivoglia prospettiva futura per la città». Lo sporgente di Costa Morena Est, ribadisce il movimento, «verrebbe sostanzialmente sacrificato del tutto da questo progetto». Eppure, ricorda Bbc, quell' area ha un grande potenziale «per lo sviluppo del traffico merci, connesso alla Zona franca doganale, e quindi alla grande attrattività che rappresenta per nuovi investitori, anche in relazione alla possibilità di riconversione della banchina carbone dell' Enel. E non possiamo non sottolineare la quasi certa interferenza con il raccordo ferroviario, trattandosi di una delle pochissime aree infrastrutturate con questa importante opera: un investimento di circa 60 milioni di euro». Tutto questo, sottolinea il movimento del sindaco Riccardo Rossi, «si traduce in centinaia di occasioni di lavoro, a fronte di un impianto che, per quanto strategico, a regime offre appena 30 posti di lavoro. Davvero si vuole continuare a mortificare il nostro porto e perseverare nel solco di 25 anni, almeno, di cattive gestioni che hanno compromesso sviluppo e potenzialità?». Brindisi Bene Comune, conclude la presa di posizione del movimento, «intende avviare da subito una discussione pubblica in città: non permetteremo che la desertificazione imposta dall' emergenza Covid diventi la clava, nelle mani di qualcuno, per imporre, senza confronto con il territorio, una scelta logistica che penalizzerebbe irrimediabilmente il nostro porto». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Brindisi Report

Brindisi

"Serbatoio di gas, la soluzione è Costa Morena est"

BRINDISI - "C'è una nuova localizzazione per realizzare il serbatoio di Gln nel porto di Brindisi: è a Costa Morena Est, lasciando però spazio di banchinaggio per le altre operazioni portuali di interesse dello scalo marittimo. E' quanto mi ha comunicato il presidente dell' Autorità di sistema portuale, **Ugo Patroni Griffi**, in risposta alla mia lettera di richiesta di aggiornamenti in merito al procedimento per la realizzazione del progetto Edison". Lo comunica il presidente della Commissione regionale Bilancio e Programmazione, Fabiano Amati (nella foto sotto) dopo aver ricevuto ulteriori aggiornamenti dal presidente di Adsp, **Ugo Patroni Griffi**, in merito allo stato del programma per la realizzazione di un serbatoio costiero di gas naturale liquefatto nell' area portuale di Brindisi. "Si va dunque avanti - prosegue - con una soluzione localizzativa coerente con le richieste degli operatori portuali, giustamente interessati a far convivere tutte le attività. La soluzione è, dunque, quella di lasciare almeno 300-320 metri di banchina utile per le altre operazioni portuali di interesse dello scalo marittimo brindisino, arretrando più verso la radice della banchina il posto di ormeggio delle navi gasiere destinate al futuro deposito". "Al momento la società - aggiunge Amati - sta predisponendo la documentazione tecnica e progettuale che terrà conto di questa ipotesi e che sarà presentata nella prossima conferenza dei servizi che il Mise, titolare del procedimento, dovrebbe convocare entro gennaio. Inoltre il presidente mi ha comunicato che recentemente è stato anche approvato il nof (nulla osta di fattibilità) sulla valutazione di sicurezza del deposito di Gln, così come previsto per legge". "Infine - conclude Amati - va detto che il sistema portuale potrà usufruire anche dei fondi previsti con il Recovery fund: saranno infatti messe a disposizione risorse sia per la realizzazione di impianti a Lng, sia per la conversione del naviglio commerciale e delle capitanerie di porto. Ringrazio il presidente dell' Autorità per le puntuali informazioni e mi auguro che il suo impegno, insieme a quello degli operatori portuali e della società interessata, sia presto ripagato con l' avvio del progetto a vantaggio del porto e dell' intera città di Brindisi".

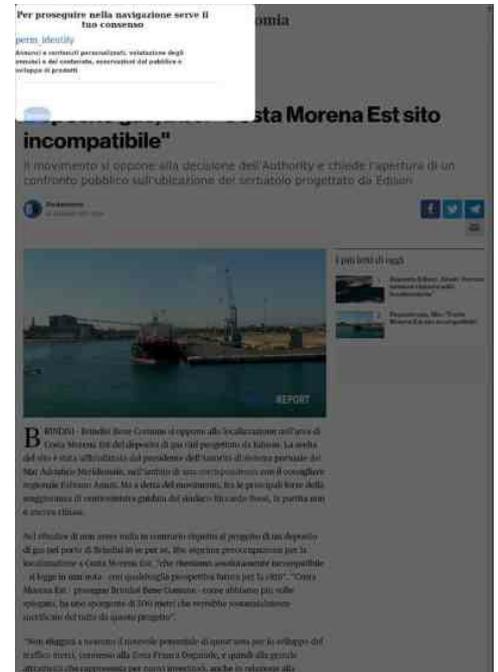


Brindisi Report

Brindisi

Deposito gas, Bbc: "Costa Morena Est sito incompatibile"

BRINDISI - Brindisi Bene Comune si oppone alla localizzazione nell' area di Costa Morena Est del deposito di gas Gnl progettato da Edison. La scelta del sito è stata ufficializzata dal presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Adriatico Meridionale, nell' ambito di una corrispondenza con il consigliere regionale Fabiano Amati. Ma a detta del movimento, fra le principali forze della maggioranza di centrosinistra guidata dal sindaco Riccardo Rossi, la partita non è ancora chiusa. Nel ribadire di non avere nulla in contrario rispetto al progetto di un deposito di gas nel porto di Brindisi in se per se, Bbc esprime preoccupazione per la localizzazione a Costa Morena Est, "che riteniamo assolutamente incompatibile - si legge in una nota - con qualsivoglia prospettiva futura per la città". "Costa Morena Est - prosegue Brindisi Bene Comune - come abbiamo più volte spiegato, ha uno sporgente di 500 metri che verrebbe sostanzialmente sacrificato del tutto da questo progetto". "Non sfuggirà a nessuno il notevole potenziale di quest' area per lo sviluppo del traffico merci, connesso alla Zona Franca Doganale, e quindi alla grande attrattività che rappresenta per nuovi investitori, anche in relazione alla possibilità di riconversione della banchina carbone dell' Enel". Bbc paventa inoltre il rischio di una "quasi certa interferenza con il raccordo ferroviario, trattandosi di una delle pochissime aree infrastrutturate con questa importante opera: un investimento di circa 60 milioni di eur"o."Tutto questo - si legge ancora nel comunicato di Brindisi Bene Comune - si traduce in centinaia di occasioni di lavoro, a fronte di un impianto che, per quanto strategico, a regime offre appena 30 posti di lavoro. Davvero si vuole continuare a mortificare il nostro porto e perseverare nel solco di 25 anni, almeno, di cattive gestioni che hanno compromesso sviluppo e potenzialità?". Alla luce di tali considerazioni "Brindisi Bene Comune intende avviare da subito una discussione pubblica in città: non permetteremo che la desertificazione imposta dall' emergenza Covid diventi la clava, nelle mani di qualcuno, per imporre, senza confronto con il territorio, una scelta logistica che penalizzerebbe irrimediabilmente il nostro porto".



Secondo le autorità cinesi la merce è a rischio per la diffusione del Covid. Coldiretti: «È un' accusa paradossale e infondata»

Pechino blocca la carne italiana

Fermi alla dogana di Dong Guan alcuni container con tagli congelati di suini allevati in Italia

Il bue disse cornuto all' asino, o meglio - in questo caso -, al maiale. La Cina minaccia di impedire l' esportazione di carne suina italiana nel gigante asiatico e di distruggere tutta la merce congelata arrivata in container presso il porto di Yantian e ora bloccata presso la dogana interna di Dong Guan. Dopo alcuni controlli svolti, senza nessun coinvolgimento della controparte italiana, le autorità cinesi hanno infatti dichiarato che alcuni container di carne suina congelata proveniente dall' Italia, così come quella proveniente da altri Paesi Ue, sarebbero a rischio per la diffusione di Covid-19. I container sono stati venduti a Cofco, la più importante società cinese di importazione di carne a partecipazione statale (6 miliardi di fatturato) che, tra l' altro, sembra coinvolta anche nel rilancio del porto di Taranto. «Un grave danno per l' agroalimentare Made in Italy che ha investito sulle prospettive di crescita delle esportazioni sul mercato asiatico», afferma il presidente della Coldiretti Ettore Prandini, nel chiedere «l' intervento delle autorità nazionali e comunitarie per fermare una pretestuosa guerra commerciale dagli esiti preoccupanti». Si teme infatti che dietro la decisione cinese ci sia in realtà precisa la Coldiretti - la volontà di

creare ostacoli per sostenere la produzione locale di carne suina, come dimostrano gli ingenti acquisti di alimenti effettuati sul mercato internazionale dal gigante asiatico per l' alimentazione del bestiame allevato. Lo scambio commerciale dell' Italia con la Cina è peraltro profondamente sbilanciato a favore del paese asiatico che ha esportato nella Penisola il 24% in più in valore di quanto ha importato, secondo le elaborazioni Coldiretti su dati Istat relative ai primi nove mesi del 2020 dalle quali emerge che il blocco rischia di fermare il necessario riequilibrio. «È grave il blocco delle esportazioni di carne suina italiana attuato dalla Cina con il pretesto dei rischi per il contagio da Covid, a pochi giorni dalla firma dell' accordo sugli investimenti tra Cina e Unione Europea - commenta Prandini - giustificato dall' obiettivo di favorire un maggiore accesso al mercato secondo lo stesso presidente cinese Xi Jinping». Il presidente della Coldiretti fa riferimento all' allarme lanciato da Op as (Organizzazione prodotto allevatori suini) dopo che le autorità cinesi, lo scorso 3 gennaio, hanno fatto rilievi in dogana su due container di carne congelata e cartonata perché ritenuta rischiosa per la diffusione del Covid. Si tratta - sostiene la Coldiretti - di una accusa paradossale e palesemente infondata che viene da un Paese sul quale pesa peraltro l' ombra dell' omertà sulla pandemia. «Assurdo, strumentale e legato solo a speculazioni commerciali a cui la Cina ci ha già abituato», concorda Luigi Scordamaglia, consigliere delegato di Filiera Italia. «Una decisione che non ha alcuna valenza scientifica e che appare contraria alle chiare dichiarazioni dell' Oms». Fin dall' inizio dell' emergenza, infatti, l' Organizzazione mondiale della Sanità ha escluso qualsiasi rischio di diffusione del virus con prodotti alimentari. «Dichiarazioni a cui i cinesi hanno l' obbligo di attenersi facendo parte del Wtc - prosegue Scordamaglia - ma che invece continuano ad usare a senso unico. Inutile che l' Unione Europea faccia accordi con la Cina per stabilire regole di gioco a cui attenersi se poi alla prima occasione ne viola i principi più basilari».



La Cina usa il Covid per fare la guerra alla carne di maiale made in Italy

Sequestrati i container delle nostre aziende: il Paese piegato dalla peste suina sfrutta il protezionismo. Crollo del mercato

carlo cambiLa Via della seta è un senso unico - solo la Cina esporta senza limiti - con divieto d' accesso per la carne di maiale italiana. Pechino senza alcun fondamento scientifico ne ha bloccato l' importazione sostenendo che «sugli imballaggi potrebbe annidarsi il Covid». Che sarebbe poi il virus cinese. Lo denuncia Opas, uno dei due macelli (l' altro è Italcarni) autorizzati a commercializzare in Cina. Il blocco di due container di carne di maiale disossata e congelata -la sola che si può esportare così come prevedono gli accordi raggiunti dopo anni di veto da Gian Marco Centinaio della Lega quando era ministro dell' Agricoltura - è stato messo in atto il 3 gennaio a Don Guan con quello che appare un evidente pretesto. Dopo lo sbandierato accordo che l' Europa - presenti solo Angela Merkel ed Emmanuel Macron - ha siglato con Pechino per i reciproci investimenti, si è avuto un immediato contraccolpo sulle merci italiane. Opas denuncia infatti che verranno distrutti altri 40 container di carne suina già in viaggio verso il **porto** di Yantian per un valore di 2,5 milioni euro. Il deputato di Forza Italia Raffele Nevi commenta: «Non vorrei che dietro la mossa cinese ci sia la volontà di protezionismo per la merce locale. In Parlamento chiederò ai ministri Teresa Bellanova e Luigi Di Maio di intervenire subito per interrompere questa pratica sleale sul nascere sempreché il governo non sia troppo concentrato sui litigi interni». Anche il presidente di Coldiretti Ettore Prandini parla di mossa protezionistica e sottolinea: «Che gli imballaggi possano essere contaminati è accusa paradossale e palesemente infondata che viene da un Paese sul quale pesa peraltro l' ombra dell' omertà sulla pandemia. Le autorità cinesi minacciano ora di impedire a Opas e ad altre società europee di esportare la carne italiana. I container sono stati venduti a Cofco, la più importante società cinese di importazione alimentare a partecipazione statale (6 miliardi di fatturato) che, tra l' altro, sembra coinvolta anche nel rilancio del **porto** di **Taranto**». Cofco è usata da Xi Jinping come uno strumento di pressione. Il presidente cinese aprendo e chiudendo i rubinetti dell' import condiziona le scelte degli altri Paesi. Gli Usa, appena hanno criticato la repressione a Hong Kong, hanno avuto bloccate le importazioni di soia. Per i suini lo scenario è ancora più complesso. È in atto una doppia guerra: sanitaria e sui prezzi. Innescata peraltro dalla Cina che ha tre giganteschi problemi: è il primo Paese per consumo di carne di maiale, ha gli allevamenti decimati dalla peste africana che ha autoimportato dagli allevamenti che ha nel continente nero salvo poi contaminare anche l' Europa occidentale e ha oggi una fortissima preoccupazione per un nuovo virus simile a quello dell' influenza H1n1. George Gao e Jinhua Liu, ricercatori delle università agrarie di Pechino e Shandong, hanno scoperto che il virus è in grado di attaccare l' uomo, ma non è ancora trasmissibile da uomo a uomo. La Cina però teme di dover fare i conti con un nuovo azzeramento della sua produzione di maiale. Dopo l' attacco di peste africana ha perduto più del 60% degli allevamenti ed è diventata fortemente dipendente dall' estero. Ha cominciato a comprare ovunque e il suo primo fornitore europeo era la Germania dove però si è egualmente diffusa la peste africana. E Pechino ha stoppato gli acquisti. Berlino così adesso sta cercando di colonizzare l' Europa e prova a fare dumping sul mercato internazionale. «La crisi è durissima», sostiene Guglielmo Golinelli, deputato della Lega e uno dei principali e migliori allevatori di maiali di razze italiane, «I cinesi cercano di riconquistare la loro produzione, noi italiani



La Verità

Taranto

che siamo deficitari perché importiamo circa il 40% del nostro fabbisogno veniamo invasi dai maiali tedeschi e i prezzi crollano. La prospettiva dell' export verso l' Oriente era una possibile fonte di marginalità positiva, ma ora per colpa della Germania si sta bloccando. Il Giappone non vuole più neppure maiali che siano solo passati attraverso la Germania: chi compra maialini da ingrasso si trova con la merce invenduta. Stiamo tutti lavorando in perdita». I prezzi non tengono. Un anno fa la carne si vendeva a 1,65 euro al chilo (prezzo vivo) oggi è sotto 1,20; un lattonzolo, cioè un maialino da ingrasso, valeva 100 euro, oggi non arriva a 60 e «produrlo» non costa meno di 85; un anno fa la Germania vendeva maiali di massimo un quintale, oggi li svende a 160 chili di peso. La Cina lo sa e attua il protezionismo, la Germania che proprio nei macelli suini ha avuto grandi focolai di virus cinese lo sa e cerca di bloccare i potenziali concorrenti, l' Europa lo sa, ma non fa nulla. L' Italia - a causa della Via della seta firmata dal Conte bis -ha precisi limiti all' export agroalimentare mentre la Spagna in Cina vende di tutto. Così gli spagnoli nei nostri macelli comprano le teste di maiale e poi le rivendono in Cina a un prezzo cinque volte maggiore. Perché tranne il nostro governo lo sanno tutti che del maiale non si butta via niente.

La Cina ha bloccato due container di carne di maiale italiana

La carne, congelata e cartonata, è ritenuta rischiosa in chiave pandemia. La Coldiretti:

AGI - Agenzia Italia

AGI - "È grave il blocco delle esportazioni di carne suina italiana attuato dalla Cina con il pretesto dei rischi per il contagio da Covid a pochi giorni dalla firma dell' accordo sugli investimenti tra Cina e Unione europea giustificato dall' obiettivo di favorire un maggiore accesso al mercato secondo lo stesso presidente cinese Xi Jinping". Il presidente della Coldiretti Ettore Prandini commenta così l' allarme lanciato da Opas (Organizzazione prodotto allevatori suini) dopo che le autorità cinesi lo scorso 3 gennaio hanno mosso rilievi in dogana a due container di carne congelata e cartonata ritenuta rischiosa in chiave pandemia . Si tratta - sostiene la Coldiretti - di "un' accusa paradossale e palesemente infondata che viene da un Paese sul quale pesa peraltro l' ombra dell' omertà sulla pandemia, come dimostra la partenza per la Cina dell' equipe di scienziati dell' Oms per investigare sulle origini del Covid, senza aver ottenuto ancora il via libera di Pechino. Le autorità cinesi minacciano ora di impedire a Opas e ad altre società europee di esportare la carne italiana nel gigante asiatico e di distruggere tutta la merce congelata arrivata in container presso il **porto** di Yantian e ora bloccata presso la dogana interna di Dong Guan. I container sono stati venduti a Cofco, la più importante società cinese di importazione di carne a partecipazione statale (6 miliardi di fatturato) che, tra l' altro, sembra coinvolta anche nel rilancio del **porto** di **Taranto**". "Un grave danno per l' agroalimentare made in Italy che ha investito sulle prospettive di crescita delle esportazioni sul mercato asiatico", denuncia Prandini chiedendo "l' intervento delle autorità nazionali e comunitarie per fermare una pretestuosa guerra commerciale dagli esiti preoccupanti". Il timore è quello che "dietro la decisione cinese ci sia in realtà la volontà di creare ostacoli per sostenere la produzione locale di carne suina , come dimostrano gli ingenti acquisti di alimenti effettuati sul mercato internazionale dal gigante asiatico per l' alimentazione del bestiame allevato. Lo scambio commerciale dell' Italia con la Cina è peraltro profondamente sbilanciato a favore del Paese asiatico che ha esportato nelle Penisola il 24% in più in valore di quanto ha importato, secondo le elaborazioni su dati Istat relative ai primi 9 mesi del 2020 dalle quali emerge che il blocco rischia di fermare il necessario riequilibrio".



La Sicilia

Catania

«Al Sud rilancio strutturale non assistenzialismo»

Il completamento del gap infrastrutturale per il Sud e la Sicilia prospettato nel Recovery Plan è risibile e offensivo. Soprattutto perché non tiene conto di alcune evidenze e non propone alcun progetto utile alla valorizzazione dei porti siciliani. Eppure col raddoppio del canale di Suez che ha attirato nel Mediterraneo il 10% del traffico marittimo mondiale, tutti i porti del Mediterraneo hanno registrato un fortissimo incremento dei loro volumi di traffico merci per due ragioni: la prima è che sono diventati il ponte di collegamento delle imprese manifatturiere cinesi verso il vecchio continente; la seconda è che sono diventati strategici per il trasporto di petrolio e gas esportati da vari paesi e consumato in Europa. Ma quali sono i primi porti del Mediterraneo per volumi? Valencia, Il Pireo, Algeciras; Barcellona e Tangeri. Genova che è il primo **porto** italiano per traffico merci con 2.6 milioni di tonnellate si colloca al nono posto della classifica dei principali scali. I porti siciliani stanno in fondo a questa speciale classifica e anche se agli asiatici costerebbe molto meno fare base in Italia attraverso i porti del Mediterraneo con una traversata più breve, questa opportunità non è neppure contemplata attraverso i progetti proposti nel Recovery Plan. Si aggiunga poi, oltre all'assoluta inadeguatezza dei porti siciliani, la mancanza le aree di retroporto per lavorare le merci e soprattutto la connettività veloce per raggiungere rapidamente i mercati. Allo stato attuale gli asiatici scegliendo la rotta mediterranea e i porti italiani risparmierebbero in navigazione ma spenderebbero molto di più a terra. Bisognerebbe fare presto per tornare ad essere competitivi e per non essere superati dalla concorrenza. Per queste ragioni servirebbero il Ponte e le infrastrutture collegate. Ma i politici italiani sono del tutto sordi a questo tipo di sviluppo preferendo foraggiare le regioni del Sud e isole con il reddito di cittadinanza, nuova elemosina cui la gente di Sicilia sembra essersi perfettamente adeguata (le domande in Sicilia nel 2020 sono aumentate del 25%). Al contempo si inseriscono i progetti di sviluppo infrastrutturale che giovano al Centro Nord tra quelli in via di presentazione per il Recovery Plan. Forse i siciliani hanno il destino che hanno scelto. Anzi, che si meritano. SALVATORE BASILE



Autorità Portuale, presto un nuovo vertice. Ugl: "No etichette politiche"

Annunziata torna in Campania. Ci sarebbe un favorito tra i tanti candidati portati ai tavoli romani. I sindacati pensano al futuro del porto etneo.

Laura Distefano

CATANIA - Anno nuovo, vertice nuovo all' Autorità portuale di **Catania** ed Augusta. Andrea Annunziata chiude la sua esperienza siciliana e sta per tornare in Campania. Sull' erede la politica romana, con interferenze nostrane, sta cercando di trovare il 'nome giusto' per un incarico che dovrà affrontare molte sfide, rimandate (forse) anche a causa del Covid-19. Come quella di superare lo stallo della parziale inutilizzabilità della nuova darsena commerciale che al momento ha messo al palo - come documentato su LiveSicilia in una recente inchiesta - la riprogrammazione logistica, turistica e attrattiva del **porto** catanese. I nomi in campo Chi 'sbarcherà' a **Catania**, dunque? Un altro 'papa straniero'? Forse no. I nomi sono diversi, come evidenziato in un approfondimento su La Sicilia . E nella scelta della Ministra Paola De Micheli, che dovrà esprimere un parere (non vincolante come una volta), i partiti della maggioranza di governo presentano il loro candidato. E se qualche giorno fa pare che ci fosse una triplice corrente giallorossa, forse nelle ultime ore si sarebbe trovata un' intesa (anche con totale) sul 'papabile'. Francesco Di Sarcina, ingegnere, commissario straordinario dell' Autorità del Mar Ligure Orientale, è il nome su cui avrebbero puntato i Renziiani. Mario Vega, alla presidenza dell' Autorità di Messina-Milazzo, è ben visto dai grillini e soprattutto dal viceministro ai Trasporti, Giancarlo Cancellieri. Ma il Movimento Cinque Stelle ha anche un secondo asso nella manica Luca Lupi (da non confondere con il figlio dell' ex ministro Maurizio), attualmente funzionario all' Autorità portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale. Ma il favorito, su cui ci sarebbe una recente convergenza è il siciliano Alessandro Di Graziano, già conosciuto a **Catania** per la sua esperienza da direttore generale alla Circumetnea e prima come vicepresidente di Amt. Il Docente associato di Infrastrutture e Sistemi di trasporto nel dipartimento di Ingegneria edile e Architettura a **Catania** sarebbe il candidato del Pd (il segretario Anthony Barbagallo avrebbe già portato il suo nome sui tavoli romani). E sembra che i cinquestelle siano nella strada del convincimento, nonostante la poca esperienza in 'ambito portuale' del candidato. Di Graziano, inoltre, vanta buoni rapporti anche con diverse anime del centro destra, dall' ex sottosegretario Giuseppe Castiglione, all' attuale assessore regionale (azzurro) ai Trasporti Marco Falcone. Un nome che quindi potrebbe unire Governo nazionale e regionale. Gli unici a restare non soddisfatti potrebbero essere i renziani. L' Ugl: "Personalità competente senza etichette politiche" In questa dialettica politica sulla ricerca dell' occupante della poltrona lasciata da Annunziata però entra a gamba tesa, l' Ugl di **Catania**. Il sindacato chiede 'responsabilità'. In particolare il segretario territoriale Giovanni Musumeci lancia un 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 - argomenta 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'. Le sfide da affrontare per il **porto** di **Catania** Le sfide, come detto, che il nuovo presidente dovrà affrontare saranno diverse. 'A partire dall' impiego dei fondi per il rifacimento



della mantellata del molo foraneo di **Catania** - elenca il sindacalista dell' Ugl - 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



LiveSicilia

Catania

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)'. La politica riuscirà per una volta a mettere da parte la logica delle poltrone e guardare agli interessi di un territorio che da decenni attende di poter riappropriarsi del **porto**? Stiamo a vedere.

GRIMALDI LANCIA IL COLLEGAMENTO RO/PAX PALERMO-CAGLIARI

Il Gruppo partenopeo dà inizio ad una vasta campagna di potenziamento della propria presenza in Sardegna Napoli, 6 Gennaio 2021 : Il Gruppo Grimaldi inaugura il 2021 con un potenziamento della propria presenza in Sardegna: a partire dal prossimo 15 gennaio la nave ro/pax Venezia , che attualmente opera sul collegamento trisettimanale Salerno-Cagliari-Salerno, servirà anche il **porto** di **Palermo**. Il collegamento **Palermo**-Cagliari e viceversa avrà frequenza settimanale, con partenza da **Palermo** il sabato alle ore 19:30 e arrivo nel capoluogo sardo domenica mattina alle ore 09:00. La partenza da Cagliari sarà ogni venerdì alle ore 19:30 con arrivo previsto nel capoluogo siciliano il giorno seguente alle ore 09:00. Battente bandiera italiana e con una velocità di crociera che può raggiungere i 23 nodi, il traghetto ro/pax Venezia impiegato sulla nuova tratta ha una capacità di carico di 2.250 metri lineari di carichi rotabili, pari a circa 130 camion, nonché di 1.000 passeggeri e 200 auto al seguito. La nave è dotata di 96 cabine interne ed esterne, tutte con aria condizionata e servizi privati, alcune attrezzate per i passeggeri a mobilità ridotta e per gli animali domestici che viaggiano al seguito, e di una comoda sala con poltrone reclinabili. Diversi sono i servizi offerti a bordo, quali ristorante self-service, caffetteria, saletta videogiochi e slot machine, negozi ed area giochi per i bambini. " Con il lancio del collegamento ro/pax **Palermo**-Cagliari, diamo inizio ad una vasta campagna di potenziamento della nostra presenza in Sardegna, mercato sempre più strategico per il nostro Gruppo ", dichiara Emanuele Grimaldi , Amministratore Delegato della compagnia partenopea. " La Sardegna è al centro di una estesa rete di collegamenti marittimi che il Gruppo Grimaldi ha costruito negli ultimi anni nel Mediterraneo Occidentale, sia per il trasporto di merci che di passeggeri, offrendo una continuità territoriale non solo con il Continente ma anche con altre nazioni vicine ". Attualmente, il Gruppo Grimaldi offre vari servizi marittimi da e per la Sardegna tra cui lo storico collegamento Civitavecchia - **Porto** Torres - Barcellona ed altre linee regolari miste per merci e passeggeri quali Livorno - Olbia e Civitavecchia - Olbia, nonché numerosi servizi merci che collegano **Porto** Torres con Genova e Cagliari con Genova, Livorno, Salerno e Valencia/Sagunto. Il nuovo collegamento tra Cagliari e **Palermo** ha come obiettivo quello di soddisfare la domanda sempre più crescente di trasporto tra le due Isole maggiori.



Informazioni Marittime

Palermo, Termini Imerese

Grimaldi collega Palermo con Cagliari

Dal 15 gennaio "Venezia" servirà anche lo scalo siciliano nel servizio marittimo settimanale tra Salerno e Cagliari

Il gruppo Grimaldi inaugura il 2021 con un potenziamento della propria presenza in Sardegna. A partire dal prossimo 15 gennaio la nave rotabili e passeggeri Venezia, che attualmente opera sul collegamento trisettimanale Salerno-Cagliari-Salerno, servirà anche il porto di Palermo. Il collegamento Palermo-Cagliari e viceversa avrà frequenza settimanale, con partenza da Palermo il sabato sera. La partenza da Cagliari sarà ogni venerdì sera. L'obiettivo, si legge in una nota della compagnia napoletana, è quello di soddisfare la crescente domanda di trasporto tra le due isole maggiori. Battente bandiera italiana e con una velocità di crociera di 23 nodi, Venezia ha una capacità di carico di 2,250 metri lineari, pari a circa 130 camion, nonché di mille passeggeri e 200 auto al seguito. «Diamo inizio ad una vasta campagna di potenziamento della nostra presenza in Sardegna, mercato sempre più strategico per il nostro Gruppo», commenta Emanuele Grimaldi, amministratore delegato della compagnia partenopea. «La Sardegna - continua - è al centro di una estesa rete di collegamenti marittimi che il Gruppo Grimaldi ha costruito negli ultimi anni nel Mediterraneo Occidentale, sia per il trasporto di merci che di passeggeri, offrendo una continuità territoriale non solo con il continente ma anche con altre nazioni vicine». I servizi marittimi di Grimaldi da e per la Sardegna, oltre alla storica Civitavecchia-Porto Torres-Barcellona, sono costituiti da linee regolari miste per merci e passeggeri: Livorno-Olbia, Civitavecchia-Olbia, Porto Torres-Genova, e infine i collegamenti di Cagliari con Genova, Livorno, Salerno e Valencia/Sagunto.



Grimaldi aggiunge Palermo al servizio trisettimanale Salerno-Cagliari

Napoli Il Gruppo Grimaldi inaugura il 2021 con un potenziamento della propria presenza in Sardegna: a partire dal prossimo 15 gennaio la nave ro/pax Venezia, che attualmente opera sul collegamento trisettimanale Salerno-Cagliari-Salerno, servirà anche il porto di Palermo. Il collegamento Palermo-Cagliari e viceversa avrà frequenza settimanale, con partenza da Palermo il sabato alle ore 19.30 e arrivo nel capoluogo sardo domenica mattina alle ore 09.00. La partenza da Cagliari sarà ogni venerdì alle ore 19.30 con arrivo previsto nel capoluogo siciliano il giorno seguente alle ore 09.00. Battente bandiera italiana e con una velocità di crociera che può raggiungere i 23 nodi, il traghetto ro/pax Venezia impiegato sulla nuova tratta ha una capacità di carico di 2.250 metri lineari di carichi rotabili, pari a circa 130 camion, nonché di 1.000 passeggeri e 200 auto al seguito. La nave è dotata di 96 cabine interne ed esterne, tutte con aria condizionata e servizi privati, alcune attrezzate per i passeggeri a mobilità ridotta e per gli animali domestici che viaggiano al seguito, e di una comoda sala con poltrone reclinabili. Diversi sono i servizi offerti a bordo, quali ristorante self-service, caffetteria, saletta videogiochi e slot machine, negozi ed area giochi per i bambini, fa sapere la compagnia. Con il lancio del collegamento ro/pax Palermo-Cagliari, diamo inizio ad una vasta campagna di potenziamento della nostra presenza in Sardegna, mercato sempre più strategico per il nostro Gruppo, dichiara Emanuele Grimaldi, amministratore delegato della compagnia partenopea. La Sardegna è al centro di una estesa rete di collegamenti marittimi che il Gruppo Grimaldi ha costruito negli ultimi anni nel Mediterraneo Occidentale, sia per il trasporto di merci che di passeggeri, offrendo una continuità territoriale non solo con il Continente ma anche con altre nazioni vicine. Attualmente, il Gruppo Grimaldi offre vari servizi marittimi da e per la Sardegna tra cui lo storico collegamento Civitavecchia Porto Torres Barcellona ed altre linee regolari miste per merci e passeggeri quali Livorno Olbia e Civitavecchia Olbia, nonché numerosi servizi merci che collegano Porto Torres con Genova e Cagliari con Genova, Livorno, Salerno e Valencia/Sagunto. Il nuovo collegamento tra Cagliari e Palermo ha come obiettivo quello di soddisfare la domanda sempre più crescente di trasporto tra le due Isole maggiori.

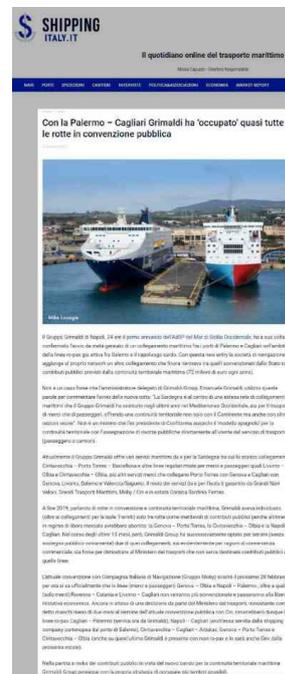


Shipping Italy

Palermo, Termini Imerese

Con la Palermo Cagliari Grimaldi ha occupato' quasi tutte le rotte in convenzione pubblica

Il Gruppo Grimaldi di Napoli, 24 ore il primo annuncio dell'AdSP del Mar di Sicilia Occidentale, ha a sua volta confermato l'avvio da metà gennaio di un collegamento marittimo fra i porti di Palermo e Cagliari nell'ambito della linea ro-pax già attiva fra Salerno e il capoluogo sardo. Con questa new entry la società di navigazione aggiunge al proprio network un altro collegamento che finora rientrava tra quelli sovvenzionati dallo Stato con i contributi pubblici previsti dalla continuità territoriale marittima (72 milioni di euro ogni anno). Non è un caso forse che l'amministratore delegato di Grimaldi Group, Emanuele Grimaldi, utilizza queste parole per commentare l'avvio della nuova rotta: La Sardegna è al centro di una estesa rete di collegamenti marittimi che il Gruppo Grimaldi ha costruito negli ultimi anni nel Mediterraneo Occidentale, sia per il trasporto di merci che di passeggeri, offrendo una continuità territoriale non solo con il Continente ma anche con altre nazioni vicine. Non è un mistero che l'ex presidente di Confitarma auspichi il modello spagnolo' per la continuità territoriale con l'assegnazione di risorse pubbliche direttamente all'utente del servizio di trasporto (passeggero o camion). Attualmente il Gruppo Grimaldi offre vari servizi marittimi da e per la Sardegna tra cui lo storico collegamento Civitavecchia Porto Torres Barcellona e altre linee regolari miste per merci e passeggeri quali Livorno Olbia e Civitavecchia Olbia, più altri servizi merci che collegano Porto Torres con Genova e Cagliari con Genova, Livorno, Salerno e Valencia/Sagunto. Il resto dei servizi da e per l'isola è garantito da Grandi Navi Veloci, Grendi Trasporti Marittimi, Moby / Cin e in estate Corsica Sardinia Ferries. A fine 2019, parlando di rotte in convenzione e continuità territoriale marittima, Grimaldi aveva individuato (oltre ai collegamenti per le isole Tremiti) solo tre rotte come meritevoli di contributi pubblici perché altrimenti in regime di libero mercato avrebbero abortito: la Genova Porto Torres, la Civitavecchia Olbia e la Napoli Cagliari. Nel corso degli ultimi 15 mesi, però, Grimaldi Group ha successivamente optato per servire (senza sostegno pubblico ovviamente) due di quei collegamenti, sia evidentemente per ragioni di convenienza commerciale, sia forse per dimostrare al Ministero dei trasporti che non serve destinare contributi pubblici a quelle linee. L'attuale convenzione con Compagnia Italiana di Navigazione (Gruppo Moby) scadrà il prossimo 28 febbraio e per ora si sa ufficialmente che le linee (merci e passeggeri) Genova Olbia e Napoli Palermo, oltre a quelle (solo merci) Ravenna Catania e Livorno Cagliari non verranno più sovvenzionate e passeranno alla libera iniziativa economica. Ancora in attesa di una decisione da parte del Ministero dei trasporti, nonostante come detto manchi meno di due mesi al termine dell'attuale convenzione pubblica con Cin, rimarrebbero dunque le linee ro-pax Cagliari Palermo (servita ora da Grimaldi), Napoli Cagliari (anch'essa servita dalla shipping company partenopea dal porto di Salerno), Civitavecchia Cagliari Arbatax, Genova Porto Torres e Civitavecchia Olbia (anche su quest'ultima Grimaldi è presente con navi ro-pax e lo sarà anche Gnv dalla prossima estate). Nella partita a rischio dei contributi pubblici in vista del nuovo bando per la continuità territoriale marittima Grimaldi Group prosegue con la propria strategia di occupare più territori possibili.



INFRASTRUTTURE

Ferrovie e porti a 33 miliardi

Sale da 27,8 a 33 miliardi la dote della missione 3, quella sulle infrastrutture per una mobilità sostenibile. Confluiscono qui una parte delle risorse del Fondo sviluppo coesione, in particolare per rafforzare il programma per il rafforzamento delle ferrovie regionali che valeva circa un miliardo e ora ne vale 2,5. Ci sono in particolare nuovi investimenti sulle ex ferrovie concesse (Cirumvesuviana, Circumetnea, ferrovie pugliesi del Nord-est, la Roma-Lido) e in parte opere della rete ferroviaria come la jonica. Già da questo elenco si comprende che i fondi per il Sud hanno mantenuto sostanzialmente il vincolo territoriale, andando a potenziare proprio la parte del Recovery destinata al Mezzogiorno. Non è riuscito, invece, il tentativo di far rientrare per questa strada gli investimenti stradali, su cui c'è un'opposizione netta della Ue. Parte delle risorse aggiuntive sono andate invece a rafforzare le disponibilità per il piano di rafforzamento dei porti meridionali. Non è passato, alla fine, lo stanziamento per circa un miliardo che avrebbe dovuto aiutare la portualità del Mediterraneo attraverso il refitting energetico della flotta commerciale privata. Resta immutato il piano Alta velocità, così come delineato fin dalle prime bozze.



Shipping Italy

Focus

Recovery Fund: dietrofront sul rinnovo dei traghetti e delle navi da crociera

Nelle ultime ore è stata confezionata' una nuova bozza del Piano nazionale di ripresa e resilienza (volgarmente ribattezzato Recovery Plan o recovery fund) e per gli armatori italiani le notizie non sembrano essere buone. L'ultima è la versione aggiornata a seguito dei rilievi e dell'esame approfondito del Ministero dell'Economia e delle Finanze che ha stralciato alcune voci d'investimento e ne ha modificato altre arricchendole. Tra i progetti che sono stati maggiormente potenziati ci sono quelli per la Sanità, per un totale che sfiorerebbe i 18 miliardi, così come rialzi sarebbero stati approvati anche per infrastrutture sociali, istruzione e cultura. A farne le spese altri settori fra cui il capitolo dedicato a infrastrutture, intermodalità e logistica. In particolare, secondo quanto confermato a SHIPPING ITALY da fonti vicine allo stesso Mef e al Ministero dei trasporti, una sforbiciata avrebbe riguardato il programma di rinnovo rinnovo della flotta che fino a pochi giorni fa si era visto assegnare 630 milioni di euro. In particolare rischiano di essere drasticamente ridotti o cancellati gli stanziamenti rivolti alle navi (traghetti, crociere, ecc.) attive nel libero mercato perché un sostegno pubblico alle società armatoriali sarebbe visto da Bruxelles come un possibile aiuto di Stato e dunque non verrebbe approvato. Rimarrebbe invece confermato il supporto pubblico, tramite i soldi del Recovery Fund appunto, alle navi in dotazione alla Guardia Costiera così come i mezzi impiegati per il trasporto pubblico locale o per le rotte convenzionate per garantire la continuità territoriale marittima. Il ragionamento del Mef è che possono rientrare negli aiuti europei i programmi di rinnovo del naviglio che non alterino la concorrenza sul mercato. Rimane da capire come verranno considerati ad esempio gli investimenti in navi bettoline per il rifornimento di Gnl nei porti. Le stesse fonti suggeriscono però che se da una parte certi fondi per il rinnovo delle flotte vengono cancellati, è pur vero che esiste sempre la possibilità di inserire in altri capitoli (ad esempio in programmi promossi dal Ministero dell'ambiente sul trasporto sostenibile) incentivi all'installazione di scrubber, di nuove navi alimentate a Gnl, ecc. La bozza del Piano nazionale di ripresa e resilienza che SHIPPING ITALY aveva reso pubblica a fine dicembre (prima di essere sottoposta al piano di razionalizzazione delle risorse da parte del Mef) prevedeva incentivi per la costruzione di nuove unità o refitting di unità esistenti con sistemi di generazione/propulsione di ultima generazione (fuel cells, motori a LNG, batterie e sistemi ibridi), in grado di ridurre o annullare l'impronta ambientale. Specificava inoltre che saranno interessati i vettori Ro-Ro, i traghetti, le navi da crociera e la flotta della Guardia Costiera. Verranno inoltre realizzate opportune infrastrutture sistemiche, come quelle del bunkeraggio del GNL nave-nave e camion-nave mediante l'adeguamento dei terminali Gnl esistenti e la costruzione di nuove infrastrutture (3 microliquefattori) e navi bunkerine dedicate. Lo schema dei progetti ammessi precisava che per la linea traghetti/navi da crociera era attesa la sostituzione di 50 imbarcazioni entro l'ultimo trimestre del 2026, per la linea Guardia Costiera la sostituzione di 60 motovedette ibride sempre entro fine 2026 e per la linea Lng la realizzazione di due navi bunkerine da 20.000m3 entro il secondo trimestre del 2024. A questo punto rimarrà da capire se e dove eventuali risorse sottratte o dirottate dal programma di rinnovamento delle flotte possano eventualmente ricomparire in altri progetti.

