



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 08 gennaio 2021**



Prime Pagine

| | | |
|------------|--|----|
| 08/01/2021 | Corriere della Sera Prima pagina del 08/01/2021 | 8 |
| 08/01/2021 | Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 08/01/2021 | 9 |
| 08/01/2021 | Il Foglio Prima pagina del 08/01/2021 | 10 |
| 08/01/2021 | Il Giornale Prima pagina del 08/01/2021 | 11 |
| 08/01/2021 | Il Giorno Prima pagina del 08/01/2021 | 12 |
| 08/01/2021 | Il Manifesto Prima pagina del 08/01/2021 | 13 |
| 08/01/2021 | Il Mattino Prima pagina del 08/01/2021 | 14 |
| 08/01/2021 | Il Messaggero Prima pagina del 08/01/2021 | 15 |
| 08/01/2021 | Il Resto del Carlino Prima pagina del 08/01/2021 | 16 |
| 08/01/2021 | Il Secolo XIX Prima pagina del 08/01/2021 | 17 |
| 08/01/2021 | Il Sole 24 Ore Prima pagina del 08/01/2021 | 18 |
| 08/01/2021 | Il Tempo Prima pagina del 08/01/2021 | 19 |
| 08/01/2021 | Italia Oggi Prima pagina del 08/01/2021 | 20 |
| 08/01/2021 | La Nazione Prima pagina del 08/01/2021 | 21 |
| 08/01/2021 | La Repubblica Prima pagina del 08/01/2021 | 22 |
| 08/01/2021 | La Stampa Prima pagina del 08/01/2021 | 23 |
| 08/01/2021 | MF Prima pagina del 08/01/2021 | 24 |

Primo Piano

| | | |
|------------|---|----|
| 08/01/2021 | Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 34 Pialassa, carrette del mare verso l' addio | 25 |
|------------|---|----|

Trieste

| | | |
|------------|---|----|
| 08/01/2021 | Il Sole 24 Ore Pagina 10 La tedesca Hhla scommette su Trieste | 26 |
|------------|---|----|

| | | | | |
|------------|-------------------------------|-----------|--|----|
| 08/01/2021 | MF | Pagina 18 | <i>PAGINA A CURA DI NICOLA CAPUZZO</i> | 27 |
| <hr/> | | | | |
| 08/01/2021 | Il Piccolo | Pagina 1 | | 28 |
| <hr/> | | | | |
| 08/01/2021 | Il Piccolo | Pagina 21 | <i>DIEGO D' AMELIO</i> | 29 |
| <hr/> | | | | |
| 08/01/2021 | Il Piccolo | Pagina 21 | <i>D.D.A.</i> | 31 |
| <hr/> | | | | |
| 07/01/2021 | Affari Italiani | | | 32 |
| <hr/> | | | | |
| 07/01/2021 | Ansa | | | 33 |
| <hr/> | | | | |
| 07/01/2021 | Corriere Marittimo | | | 34 |
| <hr/> | | | | |
| 07/01/2021 | Il Nautilus | | | 35 |
| <hr/> | | | | |
| 07/01/2021 | Informare | | | 36 |
| <hr/> | | | | |
| 07/01/2021 | Informatore Navale | | | 37 |
| <hr/> | | | | |
| 07/01/2021 | Informazioni Marittime | | | 38 |
| <hr/> | | | | |
| 07/01/2021 | Messaggero Marittimo | | <i>Redazione</i> | 40 |
| <hr/> | | | | |
| 07/01/2021 | Primo Magazine | | <i>GAM EDITORI</i> | 41 |
| <hr/> | | | | |
| 07/01/2021 | Sea Reporter | | | 42 |
| <hr/> | | | | |
| 07/01/2021 | Shipping Italy | | | 43 |
| <hr/> | | | | |

Venezia

| | | | | |
|------------|-------------------------------------|-----------|------------------------|----|
| 08/01/2021 | La Nuova di Venezia e Mestre | Pagina 20 | <i>ALBERTO VITUCCI</i> | 44 |
| <hr/> | | | | |
| 08/01/2021 | La Nuova di Venezia e Mestre | Pagina 20 | <i>A.V.</i> | 46 |
| <hr/> | | | | |
| 08/01/2021 | Il Venerdì di Repubblica | Pagina 34 | <i>ALBERTO VITUCCI</i> | 47 |
| <hr/> | | | | |

Savona, Vado

| | | | | |
|------------|-----------------------------------|-----------|-------------------------|----|
| 08/01/2021 | Il Secolo XIX (ed. Savona) | Pagina 26 | <i>GIOVANNI VACCARO</i> | 48 |
| <hr/> | | | | |
| 08/01/2021 | La Stampa (ed. Savona) | Pagina 38 | | 49 |
| <hr/> | | | | |

Genova, Voltri

| | | | | |
|------------|-----------------------|----------|--|----|
| 08/01/2021 | Il Sole 24 Ore | Pagina 1 | | 50 |
| <hr/> | | | | |

| | | | |
|------------|------------------------------------|----------------------------|----|
| 08/01/2021 | Il Sole 24 Ore Pagina 10 | <i>Raoul de Forcade</i> | 51 |
| <hr/> | | | |
| 08/01/2021 | Il Secolo XIX Pagina 1 | | 53 |
| <hr/> | | | |
| 08/01/2021 | Il Secolo XIX Pagina 10 | <i>SIMONE GALLOTTI</i> | 54 |
| <hr/> | | | |
| 08/01/2021 | Il Secolo XIX Pagina 10 | <i>FRANCESCO MARGIOCCO</i> | 56 |
| <hr/> | | | |
| 08/01/2021 | Il Secolo XIX Pagina 11 | <i>ALBERTO QUARATI</i> | 58 |
| <hr/> | | | |
| 08/01/2021 | Messaggero Veneto Pagina 17 | <i>ELENA DEL GIUDICE</i> | 60 |
| <hr/> | | | |
| 08/01/2021 | Il Mattino Pagina 29 | | 61 |
| <hr/> | | | |
| 07/01/2021 | Ansa | | 63 |
| <hr/> | | | |
| 07/01/2021 | Askaneews | | 64 |
| <hr/> | | | |
| 07/01/2021 | PrimoCanale.it | | 65 |
| <hr/> | | | |

La Spezia

| | | | |
|------------|---|---------------------|----|
| 08/01/2021 | La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 36 | | 66 |
| <hr/> | | | |
| 07/01/2021 | Corriere Marittimo | | 67 |
| <hr/> | | | |
| 07/01/2021 | Messaggero Marittimo | <i>Giulia Sarti</i> | 68 |
| <hr/> | | | |

Marina di Carrara

| | | | |
|------------|---|--|----|
| 08/01/2021 | Il Tirreno (ed. Massa-Carrara) Pagina 19 | | 69 |
| <hr/> | | | |
| 08/01/2021 | La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 32 | | 70 |
| <hr/> | | | |
| 08/01/2021 | La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 32 | | 71 |
| <hr/> | | | |
| 08/01/2021 | La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 39 | | 72 |
| <hr/> | | | |

Livorno

| | | | |
|------------|-----------------------------|------------------------|----|
| 07/01/2021 | Messaggero Marittimo | <i>Redazione</i> | 73 |
| <hr/> | | | |
| 07/01/2021 | Port News | <i>di Marco Casale</i> | 74 |
| <hr/> | | | |
| 07/01/2021 | Shipping Italy | | 76 |
| <hr/> | | | |

Piombino, Isola d' Elba

| | | |
|--|--|----|
| 08/01/2021 | Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 24 | 77 |
| Sul porto nuove luci, pavimentazione e ringhiere da rifare | | |
| 08/01/2021 | La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 44 | 78 |
| «I porti saranno più funzionali» | | |

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

| | | |
|---|--|----------------|
| 08/01/2021 | Corriere Adriatico Pagina 14 | 79 |
| Il Mercato ittico ora si apre alla città Anche un ristorante con vista Mole | | |
| 08/01/2021 | Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 34 | 80 |
| Autorità portuale, la nomina del presidente resta ancora in alto mare | | |
| 07/01/2021 | Primo Magazine | GAM EDITORI 81 |
| Il Pelikan pesca un flacone di plastica vecchio di 50 anni | | |

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

| | | |
|--|--|---------------------------|
| 08/01/2021 | Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 33 | 82 |
| Porto, la nave dalla Libia rilancia i traffici commerciali | | |
| 07/01/2021 | (Sito) Adnkronos | 83 |
| Nuova linea Ro/Ro per il porto di Civitavecchia | | |
| 07/01/2021 | Ansa | 84 |
| Porti:al via nuova linea Ro/Ro da Civitavecchia per la Libia | | |
| 07/01/2021 | FerPress | 85 |
| Porto di Civitavecchia continua a intensificare rapporti con scali nord Africa. Venerdì primo approdo della nuova linea Ro/Ro per la Libia | | |
| 07/01/2021 | Fortune Ita | 86 |
| Nuova linea Ro/Ro per il porto di Civitavecchia | | |
| 07/01/2021 | Informare | 87 |
| Domani a Civitavecchia approderà la prima nave del servizio di Glenhallen con la Libia | | |
| 07/01/2021 | Port News | di Redazione Port News 88 |
| Civitavecchia, nuovo servizio con la Libia | | |
| 07/01/2021 | Primo Magazine | GAM EDITORI 89 |
| Nuova linea Ro/Ro per il porto di Civitavecchia | | |
| 07/01/2021 | Sea Reporter | 90 |
| Porto di Civitavecchia: nuova linea Ro/Ro per la Libia | | |
| 08/01/2021 | Studio Cataldi | 91 |
| Nuova linea Ro/Ro per il porto di Civitavecchia | | |
| 08/01/2021 | La Provincia di Civitavecchia Pagina 5 | 92 |
| «I Comuni del comprensorio devono fare rete» | | |
| 07/01/2021 | La Provincia di Civitavecchia | 93 |
| «I Comuni del comprensorio devono fare rete» | | |

Napoli

| | | |
|--------------------------------------|--|------------------|
| 08/01/2021 | La Repubblica (ed. Napoli) Pagina 9 | Tiziana Cozzi 94 |
| Piscopo "La fontana di Siza si farà" | | |

| | | |
|------------|---|-----|
| 08/01/2021 | Il Riformista (ed. Napoli) Pagina 2 | 96 |
| <hr/> | | |
| 07/01/2021 | Anteprima 24 | 98 |
| <hr/> | | |
| 07/01/2021 | Cronache Della Campania <i>Chiara Carlino</i> | 99 |
| <hr/> | | |
| 07/01/2021 | Identità Insorgenti | 100 |
| <hr/> | | |
| 07/01/2021 | Stylo 24 | 101 |
| <hr/> | | |

Salerno

| | | |
|------------|--------------------------------------|-----|
| 08/01/2021 | La Città di Salerno Pagina 11 | 102 |
| <hr/> | | |

Brindisi

| | | |
|------------|---|-----|
| 08/01/2021 | La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 33 | 104 |
| <hr/> | | |
| 08/01/2021 | La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 33 | 105 |
| <hr/> | | |
| 08/01/2021 | Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 1 | 106 |
| <hr/> | | |
| 08/01/2021 | Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 11 | 107 |
| <hr/> | | |
| 08/01/2021 | Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 10 | 109 |
| <hr/> | | |
| 07/01/2021 | Brindisi Report | 111 |
| <hr/> | | |
| 07/01/2021 | Il Nautilus | 112 |
| <hr/> | | |

Manfredonia

| | | |
|------------|---|-----|
| 08/01/2021 | Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari) Pagina 4 | 113 |
| <hr/> | | |

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

| | | |
|------------|---|-----|
| 08/01/2021 | Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 30 | 114 |
| <hr/> | | |
| 08/01/2021 | Il Quotidiano della Calabria Pagina 20 | 116 |
| <hr/> | | |
| 07/01/2021 | LaC News 24 | 117 |
| <hr/> | | |
| 07/01/2021 | Reggio Tv <i>Redazione ReggioTV</i> | 118 |
| <hr/> | | |

07/01/2021 **Stretto Web** 120
Gioia Tauro, UilTrasporti: "nonostante il porto abbia ripreso a funzionare,
nessuno può rifiutare il confronto con il sindacato"

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

08/01/2021 **Gazzetta del Sud** Pagina 26 122
Porto di Milazzo, semaforo verde al dragaggio dei fondali

Catania

08/01/2021 **La Sicilia** Pagina 5 123
Solo le briciole ai porti del Sud utili alla Cina

07/01/2021 **Shipping Italy** 124
Gli operatori chiedono un tecnico (non un politico) alla presidenza dei porti di
Catania e Augusta

Augusta

08/01/2021 **La Sicilia (ed. Siracusa)** Pagina 11 125
Il porto dimenticato

08/01/2021 **La Sicilia (ed. Siracusa)** Pagina 16 126
«A Genova 500 milioni. E Augusta dov' è?»

07/01/2021 **Siracusa News** 127
Porto di Augusta escluso dal Recovery fund, il sindaco Di Mare scrive ai vertici
nazionali e regionali

Trapani

08/01/2021 **Giornale di Sicilia (ed. Trapani)** Pagina 15 128
Relitto al porto da anni Chiesta la rimozione

Focus

07/01/2021 **Shipping Italy** 129
Ultima bozza Recovery Fund: resistono porti, ferrovie e aeroporti. Niente fondi
per il rinnovo flotte navali

07/01/2021 **Shipping Italy** 131
Le compagnie protestano contro il prolungato stop alle crociere imposto con
l'ultimo Dpcm

07/01/2021 **Informazioni Marittime** 132
Marittimi, si armonizzano i certificati tra Italia e Cina

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campitana 30/C - Tel. 06 6885281

FONDATA NEL 1876

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

Prolife
INTEGRATORI DI FERMENTI LATTICI VIVI

Mistero a Bolzano
Peter e Laura, spariti dopo una passeggiata
di **Marco Angelucci** e **Alan Conti**
a pagina 22

Felice Cavallo
SCIASCIA L'ERETICO
Storia a profano di un siciliano eretico

Da oggi in edicola
Il centenario di Sciascia
Un libro racconta il «siciliano eretico»
in vendita a 10,90 euro oltre al prezzo del quotidiano

Prolife
D 1000
VITAMINA D a sostegno del sistema immunitario

La crisi Usa Zuckerberg blocca il profilo del capo dello Stato uscente. I Democratici: non può restare un giorno in più

Offensiva per rimuovere Trump

Biden proclamato presidente lo accusa: «Ha incitato all'assalto, è un attacco alla democrazia»

L'ORA PIÙ DIFFICILE
di **Aldo Cazzullo**

Chiunque abbia seguito una campagna elettorale americana sa che i personaggi visti mercoledì in tv o in rete — il biker barbuto, l'energico iperturato, il culturista con bandana stelle e strisce, financo lo sciamano cornuto con la pelle di bisonte — ci sono sempre stati e sempre ci saranno. Cerano ai comizi di Bush figlio, di McCain, di Romney, di candidati repubblicani che hanno disprezzato Trump.

continua alle pagine 2 e 3



Il Congresso americano, il giorno dopo l'assalto a Capitol Hill, ha proclamato Joe Biden presidente. Mark Zuckerberg blocca il profilo di Donald Trump. I dem: non resti un giorno di più. da pagina 2 a pagina 11

GIANNELLI

ALL'INTERNO
LEZIONI DALLA STORIA
Voltare la faccia questa volta non è possibile
di **Claudio Magris**
Le democrazie sono caute e bene educate, stentano a trovare le parole giuste quando si tratta di parole che dovrebbero essere rassicuranti, anche quando ciò è falso, e poco importa se sono dette in buona o mala fede. Successo nel 1938, quando le democrazie occidentali capitolarono dinanzi a Hitler che si mangiava la Cecoslovacchia.
continua a pagina 2

A MAR-A-LAGO
Il re Lear che ora punta a perdonarsi
di **Massimo Gaggi**
a pagina 6

LE FALLE NELLA SICUREZZA
Com'è stata possibile l'irruzione
di **Viviana Mazza** e **Guido Ollimpo**
alle pagine 8 e 9

L'ABISSO EVITATO
di **Beppe Severgnini**

Sconcerto, preoccupazione, disgusto. Perfino sollievo, alla fine. Sorpresa, no. L'assalto al Congresso degli Stati Uniti d'America non deve stupirci. Un'azione simile — assurda e provocatoria — maturava da quattro anni: da quando Donald Trump è alla Casa Bianca, dove ha fatto di tutto per dividere la nazione che avrebbe dovuto unire. Non gli è bastato. Da due mesi il presidente nega la sconfitta elettorale, ripetendo pericolose falsità.

continua a pagina 28

I NUMERI DEL VIRUS
(dati giornalieri)

| | |
|---------------------------------|-------------------------------------|
| Positivi | +18.020 |
| Morti | +414 |
| Ricoverati in terapia intensiva | +156 (2.587 totali) |
| Vaccinazioni | +85.967 (407.044 totali)* |

* (dal 27 dicembre al 7 gennaio)

Vaccini a parenti e amici: inchiesta dei carabinieri sulle Asl. Arcuri: «Immorale»
Scuole, apertura rinviata in Lombardia
Venti miliardi in più nel Recovery fund

INTERVISTA CON DELRIO (PD)
«Un incidente e siamo al voto»
di **Monica Guerzoni**
a pagina 19

IL RETROSCENA
Renzi resiste al Conte ter
di **Francesco Verderami**
a pagina 18

Nel giorno in cui dall'Europa arriva il via libera al vaccino di Moderna, preoccupano i contagi, in aumento, e le terapie intensive, che in 9 regioni superano la soglia di guardia. La Lombardia, intanto, ha deciso di fare slittare l'apertura delle scuole superiori al 25 gennaio. Recovery fund, altri 20 miliardi.
da pagina 12 a pagina 17

UN PAESE AL BIVIO DELLA STORIA.

in libreria **SOLFERINO**

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

Jake Angeli, il comandante delle Trump-truppen che ha dato l'assalto al Palazzo di Washington con un paio di corna di bufalo in testa e la faccia pitturata di rosso-blu, ha sangue italiano nelle vene. Dove si fa la Storia, noi modestamente ci siamo. Un italoamericano vestito come uno sciamano indiano per ingannare al suprematismo ariano non avrà magari le idee chiarissime, ma è l'ennesimo esempio di cervello in fuga (dal suo cranio, in questo caso). L'America, terra di opportunità, gli ha spalancato le porte dei telegiornali. Se fosse cresciuto qui, al massimo sarebbe diventato europarlamentare come Borghezio, al quale si è palesemente ispirato per il look. E Jake, il compaesano Jake, conosce talmente bene l'inglese da avere letto, e forse in parte scritto, i docu-

Orgoglio italiano

menti della setta del momento, QAnon, secondo cui il mondo sarebbe governato da una rete di pedofili con l'appoggio di Lady Gaga e della nipotina segreta di Hitler, Angela Merkel.

Un italiano che si rispetti non può che avere come nemico un altro italiano. E infatti da giorni i siti complottisti di tutto il mondo indicano nientemeno che in Matteo Renzi la mente criminale che la notte delle elezioni americane, in combutta con l'amico Obama, avrebbe usato un satellite militare italiano per spostare milioni di voti di Trump su Joe Biden (e neanche uno su Scalfarotto). Insomma, ovunque si gratti, salta fuori uno dei nostri. L'unico Paese di cui gli italiani non riescono proprio mai a occuparsi è l'Italia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

WALTER VELTRONI

in libreria **CORRIERE DELLA SERA** e in edicola **SOLFERINO**



Sono trascorse **3 settimane** dal 14 dicembre quando Iv annunciò che le **ministre Bellanova e Bonetti** avevano "le valigie pronte". A quando è fissata la partenza?



Venerdì 8 gennaio 2021 - Anno 13 - n° 7
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 "Alghistan"
Spedizione in abb. postale DL 353/03 conv. in L. 27/02/2004 n. 460
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

Mannelli

E' LA PIU' GRANDE DEMOCRAZIA DEL MONDO PERCHE' OLTRE A QUELLO DEI VOTI SI FONDA SU UN ALTRO NUMERO IN PIU'



LE MOSSE DOPO L'ASSALTO



○ CANNÒ, FESTA, GRAMAGLIA, PONTIGGIA E ZUNINI A PAG. 4-5-6 E 7

Cassandro Ricciardi

» Marco Travaglio

Le interviste a getto continuo del professor Walter Ricciardi, "consigliere del ministro Speranza", insidiano per frequenza e molestia quelle del professor Sabino Cassese, consulente di sé medesimo. È, il prof. Ricciardi, uno strano tipo di consigliere, perché non è mai d'accordo con chi dovrebbe consigliare. Al punto da autorizzare il sospetto che i consiglieri non ascoltino mai i suoi consigli, o li ascoltino per fare il contrario (in entrambi i casi, non si spiega perché se lo tengano). Di solito i consulenti consigliano e poi tacciono. Invece il consulente Ricciardi, che è un po' il Bartali della sanità (tutto sbagliato, tutto da rifare), parla con tutti e dappertutto, sempre per annunciare catastrofi, cataclismi e funerali, con una voluttà sepolcrale che fa apparire la buonanima di Ugo La Malfa un buontempono. Dipendesse da lui, saremmo sepolti vivi in casa come l'abate Faria almeno da marzo. Senza ora d'aria. Se il governo fa il lockdown, dice che non basta: ci vuole l'ergastolo. Se il governo fa le zone rosse, chiede perché ce n'è pure qualcuna gialla e arancione. Se il governo parte col vaccino facoltativo, lo vuole obbligatorio. A novembre voleva un lockdown bis e, siccome il governo non lo fece, vaticinò che ci saremmo finiti lo stesso riempiendo ospedali e terapie intensive. Invece in lockdown ci sono finite Berlino e Londra, e noi abbiamo ridotto i ricoveri ordinari da 35 a 23 mila e in terapia intensiva da 3.900 a 2.300 senza il suo amato lockdown. A dicembre voleva riaprire le scuole a metà gennaio e ora che riaprono a metà gennaio dice che è folle (si riferiva a gennaio 2022). Forse pensa che gli studenti, se non vanno a scuola, si barricano tutti in casa? Pagherci un capitale per assistere a un dialogo fra il consigliere Ricciardi e il consigliere Speranza. Ma anche per seguire il nostro Cassandro nella sua vita quotidiana. La mattina esce di casa, anzi dal feretro, in gramaglie e ammonisce il laiaio: "Ha saputo? Andrà tutto male". Poi passa dal fruttivendolo: "Si ricordi che deventore". E, al barista appena uscito dal Covid, rammenta: "Io gliel'avevo detto, anzi vedrà che il virus ritorna". Teri era di turno sul *Messaggero* e piangeva perché "le limitazioni del governo non basteranno, i contagi cresceranno", "la politica non decide" (come vuole lui), bisogna fare "come l'Australia e la Nuova Zelanda" (e pazienza se quelle sono isole e soprattutto sono in piena estate). Insomma, ci vuole "un lockdown vero", anche se in Germania e Gran Bretagna che ne fanno uno dopo l'altro non funziona. Ma solo perché lo fanno sempre "troppo tardi" e non quando lo dice lui. Però deve pure capirli: se non se lo fila il governo di cui è consulente, possibile mai che gli diano retta quelli del resto del mondo?

ITALIA, QUOTA 380MILA

Arcuri: "Vaccini agli ottantenni già da febbraio"



○ CASELLI A PAG. 8

FURBETTI E INDAGINI

La Parentopoli: "Dosi avanzate" per figli e amici

○ BUONO A PAG. 10

» BREVETTI E SPOT

"Il Led ammazza il virus". Però lo studio non c'è

» Laura Margottini

Nasce Biovitae, la prima lampadina battericida efficace su tutti i batteri e sul Coronavirus al 99,8%. I test scientifici lo dimostrano: Biovitae è una luce bianca senza UV, quindi sicura, che mentre illumina sanifica da virus e batteri. È lo spot passato su La7 a Natale. Che la lampada Biovitae uccida il Coronavirus lo sostiene, per ora, l'azienda Next-sense di Salerno.

A PAG. 10

RESA DEI CONTI IL CAPO IV IGNORA LE APERTURE E PROVOCA SUL MES

Renzi usa pure Trump per attaccare Conte



E RICICLA IL CASO BARR. ASSIST DI MATTARELLA A CHIGI PER IL RIMPASTO

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

La cattività

È folle che una democrazia venga tenuta in pugno da una manciata di esaltati. Ma ora basta parlare di Renzi

WWW.SPINOZA.IT

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro I due Donald di casa nostra a pag. 3
- Lerner I calcoli e le follie di un golpista a pag. 13
- De Luna 1921-2021: il secolo breve del Pci a pag. 17
- Barbacetto Sala&Calenda in cachemire a pag. 13
- Cauli Un bosco depresso contro il Lazio a pag. 13
- Luttazzi La posta del cuore (e non solo) a pag. 12

CASO CHINDAMO, LA FIGLIA

"Ditemi la verità su mia mamma"

○ OLIVA A PAG. 16



NASCEVA CENTO ANNI FA

Sciascia, un grande eretico che voleva smascherare i poteri

○ CORRIAS A PAG. 18





ANNO XXVI NUMERO 6 DIRETTORE CLAUDIO CERASIA VENERDI 8 GENNAIO 2021 - € 1,90 - € 1,50 con il libro RIPARTIRE DA DRAGHI

La disfatta del trumpismo costringe Salvini e Meloni alla sfida più dura: dimostrare di non essere ostaggi della destra dei fascio-vichinghi

Prima gli si è prosciugato il serbatoio dell'anti-euroscetticismo... E ora da cominciare a crescere, a fare la grande, a mostrare i muscoli, a portare i risultati e il massimo che oggi possono dare.

del trumpismo hanno così scelto di rivolgere le proprie attenzioni all'America di Trump che alla Russia dello zar. Ora, dopo infinite peripezie, anche il serbatoio del trumpismo, nonostante il clima...

Francia (dove Marine Le Pen ha invitato Trump a "condannare nel modo più chiaro quello che è successo"). Non è successo in Olanda...

che condannare le violenze di martedì sera con le seguenti parole. Dice Salvini, riuscito nel miracolo di non dire nulla su Trump e di fare una dichiarazione che gli genera non si può: "La violenza non è mai la soluzione...".

Il leader di FdI chiede una dichiarazione contro Trump e punge Giuseppe sui servizi. Il Pd è stanco. Di Maio: serve un patto

Al leader di FdI chiede una dichiarazione contro Trump e punge Giuseppe sui servizi. Il Pd è stanco. Di Maio: serve un patto

Alla crisi mancano 48 ore Renzi vuole dare a Conte una lezione americana. Ormai si tratta su tutto

Il leader di FdI chiede una dichiarazione contro Trump e punge Giuseppe sui servizi. Il Pd è stanco. Di Maio: serve un patto

E ora dicono: Trump chi? L'imbarazzo di Conte, il silenzio prolungato di Di Maio, la foto di Donald sulla scrivania di Casolino

Roma. Il titolo vestito da sciamano, o da vichingo (vai a sapere), è ora appena seduto sullo scranno del presidente del Congresso americano che gli prima telefonata del Pd raggiunge Luigi Di Maio alla Farnesina: "Oh, ma hai visto? Che intendi dire?".

IL GRANDE SPETTACOLO DELLA NOIA DEMOCRATICA

Le corna del vichingo ci ricordano che contro la prospettiva della democrazia illiberale ancora non c'è la lingua di fuoco

Biden nella bufera fu preciso, misurato, ma noioso. Come uno scaldabagno, ha fulminato un tweettaro. Quel delinquente di Trump era fantastico.

Trump voleva essere Berlusconi, ma è solo il Cattano di Morobio, uno che lascia alle sue spalle un incubo di distruzione e incendi, l'opposto del Cav. che ha mollato l'osso...

difesa della democrazia, contro la prospettiva della democrazia illiberale e truce. Bè, non c'è. C'era all'epoca delle guerre, quando democrazia e libertà fa-

Piani di vaccinazione

In Europa ci sono poche dosi e poco tempo. Francia e Olanda sono partiti male, Italia e Germania molto meglio

Roma. I governi di tutto il mondo sono impegnati nella corsa delle vaccinazioni. Al momento, in Europa, ci sono poche dosi e poco tempo. Francia e Olanda sono partiti male, Italia e Germania molto meglio.

Roma. Un occhio all'agenda: oggi è in programma una capidelegazione sui Recovery che dovrebbe partire da mercoledì. Dopo l'assalto dei ministri di domani. Se in quell'occasione Italia Viva, e dunque Matteo Renzi, dovessero votare contro il piano la crisi inizierà a uscire dai giornali per farsi sostanza. A quel punto il premier Giuseppe Conte avrà due possibilità: andarci o alla Camera e chiedersi sul frangente la fiducia sul piano, cercando di sostituire i con-

L'imprevedibile

"Comportamento che non ha giustificazioni". Tajani da Forza Italia condanna Trump (e gli alleati?)

Roma. La nota della democrazia americana. Il barbaio supporter trumpiano con la corna che entra a torso nudo al Congresso, gli spari e il cospirico quello vero, da guerra, quello che si ribalta in guerriglia e la legge del teatro per come la dice l'ex premier Silvio Berlusconi, parlando del Donald Trump recalcitrante all'accettazione del ruolo "vichingo essere capace di uscire di scena".

L'insurrezione fallita, Biden presidente e la linea del sangue

Dopo l'oscenità dell'assalto, la forza ferita del Congresso che finisce il lavoro. La vulnerabilità di quel che è prezioso

L'insurrezione fallita, Biden presidente e la linea del sangue. Dopo l'oscenità dell'assalto, la forza ferita del Congresso che finisce il lavoro. La vulnerabilità di quel che è prezioso.

Da quando è stato eletto Trump abbiamo preso a interrogarci sulla tenuta della democrazia americana, sugli anticorpi di un sistema forgiato nell'Ottocento e quindi pieno di crepe e di inefficienze.

una linea di sangue. Kennedy e l'assassinio di Kennedy come paradigma di una ferita che accompagna l'America da sempre, che ne mostra la forza e poi le debolezze, la vulnerabilità naturale di quel che è prezioso.

Te piace o' Recovery? No

La bozza non soddisfa Italia viva: c'è solo un maquillage contabile. E soprattutto nel piano manca il Mes

Roma. Maria Elena Boschi, a cui in tanti si rivolgono per capire gli umori del capo, lo ha ripetuto da un paio di giorni: "Guardate che Matteo tira dritto". E lui, il Renzi, con quel tono un po' provocatorio che assume sempre quando si presenta, si è lasciato andare alla responsabilità morale di capo dello Stato. E insomma i contorni di un'imprescindibilità di Trump per un centrodestra liberale si delineano. "Il suo comportamento non ha giustificazioni. Si può contestare un risultato, ma questo è inaccettabile", dice Tajani, rievocando, per ricordare quanto "indigesto sia anche a destra" il presidente uscente, quanto John McCain, "eroe di guerra e pilastro dei conservatori, disse, malato, di non volere Trump al suo funerale".

Analisi di una foto

Volto coperto, manette, simboli militari, spray urticante. L'assetto di chi ha progettato l'insurrezione

Roma. Questa è l'analisi di una delle tante foto scattate durante l'irruzione della folla trumpiana dentro il Campidoglio mercoledì sera. Possiamo averci una immagine più significativa di tante altre, che magari sono più spettacolari ma contengono meno informazioni.

Rimozione d'ordine

I dem chiedono a Mike Pence di diventare presidente per 13 giorni, i social buttano fuori Trump

Roma. Il giorno dopo l'assalto dei fanatici trumpiani al Congresso è arrivata la reazione di chi era stato colto di sorpresa: i politici, le grandi piattaforme social e le forze di sicurezza che dovrebbero garantire l'ordine a Washington. I due leader dei democratici al Congresso, Nancy Pelosi e Chuck Schumer, hanno detto che il presidente Donald Trump - che passerà il fine settimana a Camp David - deve essere rimosso con effetto immediato.

Croce di fuoco

Vescovi divisi, strategie fallite, silenzi imbarazzati. La Chiesa americana è al punto di non ritorno

Roma. "Chi sembra sempre raccogliere tempeste e ora è in fin troppo facile collegare gli avvenimenti di Washington alle accuse di brogli lanciate da Trump dopo il voto del 3 novembre, accuse che non hanno mai trovato un riscontro oggettivo", scrive l'Observatore Romano nel suo editoriale pubblicato mercoledì 3 gennaio.

Mons. Nostradamus

Se quello là con la corna fosse stato un vero sciamano politico, l'insomma uno strepito nettissimo

John Wayne avrebbe potuto predire alla sciamanata di San Diego: "Oggi un buon giorno per morire". Invece quella è arrivata apposta da San Diego ed è andata alla curia di una porta a vetri barricata con le sedie, come in una memoriale di vaccinazione. In Europa ci sono poche dosi e poco tempo. Francia e Olanda sono partiti male, Italia e Germania molto meglio.

Andrea's Version

Le solite americane da semplicità. Ma che è? La pelle di bisonne con la corna in testa? Giocare ai circhi? Inadere con le mandrie? Insa la spora o griglia di Washington? Niente, non la vogliono ignorare. Allora. Vuoi tu davvero di distruggere un Parlamento democraticamente eletto? Ribaltare lo istituzioni? Crusare un potere illegittimo? Ma bello fresco? Poche regole per partire, allora. Uno, procurati tre, quattro, cinque, molte sigle. Due, prova tre discorsi: nome Mick, Mauro e Veltroni. O un vice come Piatto. Tutti dotati di valicelle talché per sentirsi tra loro verso anni. Accordi nel frattempo? E chi, hanno un popolo dietro. Quanto, riveli devi domando a Biden, meglio ancora alla Pelosi su quando, su cosa, e con chi, scappano.



il Giornale



GIOVEDÌ 6 GENNAIO 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 6 - 1,50 euro*

www.ilgiornale.it

ISSN 1120-4371 | Giornale del Lavoro | viale Mazzini

USA IN FIAMME

NON È LA NOSTRA DESTRA

Il violento attacco al Parlamento americano non ha nulla a che fare con la tradizione liberale. Trump sempre più isolato anche tra i Repubblicani

ORA IL PRESIDENTE CEDE: SÌ ALLA TRANSIZIONE ORDINATA

■ Scoppia la polemica dopo l'assalto dei fan di Trump a Capitol Hill. Tutti i leader mondiali prendono le distanze. I Democratici chiedono la sua cacciata immediata e Biden rincara: «Disprezza la democrazia». Ma lui sembra disposto alla transizione ordinata.

servizi da pagina 2 a pagina 12

IL MURO DI BERLINO DEI SOVRANISTI

di Alessandro Sallusti

«L'America non sarà mai distrutta dall'esterno. Se vacilleremo e perderemo le nostre libertà, sarà perché noi abbiamo distrutto noi stessi», sosteneva Abraham Lincoln, sedicesimo presidente degli Stati Uniti ucciso con un colpo di pistola nell'aprile del 1865 da un fanatico sudista a guerra civile di fatto conclusa. La storia ci dice che in effetti è andata così, non le guerre e neppure gli attacchi subiti dentro e fuori i suoi confini - uno su tutti quello dell'11 settembre 2001 - hanno intaccato il mito americano. Che, semmai, vacillò cento anni dopo Lincoln, quando toccò prima al presidente John Kennedy cadere sotto i colpi di un cecchino e, di lì a poco, a suo fratello Bob e a Martin Luther King, leader del movimento per i diritti degli afroamericani. Insomma, non è vero che l'America non ha mai conosciuto prima d'ora la violenza nella lotta politica, semmai è vero il contrario. Ma, detto questo, vedere nel 2021 un gruppo di invasati sostenitori del presidente in carica Donald Trump dare armati l'assalto e occupare con successo il Parlamento americano per impedire la proclamazione del suo successore, Joe Biden, uscito legittimo vincitore dalle elezioni, fa un certo effetto.

Io sono sicuro che l'America in qualche modo supererà anche questo trauma, che non è solo una ferita sua ma del concetto di democrazia liberale in tutto il mondo. Il cui primo comandamento recita: accettare la sconfitta, non abusare della vittoria. Brogli o non brogli così deve essere, il sospetto, non supportato da riscontri oggettivi, non può diventare verità giudiziaria, tantomeno politica. E su questo dovrebbe riflettere chiunque, in particolare la sinistra, che non si dà pace dell'esito avverso di una consultazione popolare. Delegittimare a prescindere e rifiutare come legittimo un risultato elettorale favorevole, ieri Berlusconi e oggi Salvini, è stato lo sport preferito di chi oggi in Italia accusa Trump di essere un pericoloso sovversivo. Se il popolo è sovrano lo deve essere sempre, non solo quando ti conviene.

Ma, ipocrisia a parte, il 6 gennaio 2021 sta al sovranismo come il 9 novembre 1989 - giorno della caduta del Muro di Berlino - sta al comunismo. Parole d'ordine, obiettivi e metodi dovranno cambiare. Pena la fine di un progetto politico, che non è accettabile sia complice di estremisti violenti, tantomeno golpisti. La destra, anche quella italiana, batta un colpo. Nonostante Conte e Zingaretti, non vorremmo mai ritrovarci con il Parlamento occupato da matti in camicia nero-verde.

Un'altra destra è possibile, e noi ci crediamo.

IL CASO SERVIZI SEGRETI

Adesso il Russiagate rischia di mettere Conte nei guai

di Luca Fazzo



ALLA CASA BIANCA Conte durante la visita a Trump

Allo stesso tempo il ribaltone alla Casa Bianca un'onda lunga potrebbe attraversare l'Oceano e investire Palazzo Chigi: le segrete stanze dove si officiano gli ottimi rapporti tra il premier e i vertici della nostra Intelligence. Rapporti cui Conte tiene assai, e che si sono cementati grazie alla comune fedeltà a Donald Trump.

a pagina 4

LE ANALISI

LA RISPOSTA DI SALVINI E MELONI

Dopo Donald c'è il dilemma dei conservatori

di Vittorio Macioce

La leader di Fratelli d'Italia e dei conservatori europei vicina ai Repubblicani: l'avversario non è mai un nemico. E poi scrive al presidente eletto Biden.

a pagina 2

TRUMPISTI DELLA PRIMA ORA

Quando i grillini aizzavano le folle contro gli eletti

di Giuseppe Marino

Quando venne eletto «the Donald» Beppe Grillo esultò: un Vaffa day pazzesco. E contro il bis di Napolitano al Colle nel 2013 voleva assediare Montecitorio con le truppe pentastellate.

a pagina 2

CHI CENSURA CHI

I social al bivio: cani da guardia o piromani?

di Alessandro Gnocchi

Facebook e Twitter bannano Donald Trump. Ma ora i social sono al bivio: devobò capire se sono piromani o pompieri pronti a spegnere le polemiche.

a pagina 7

L'intervento



LEADER Silvio Berlusconi ex premier

«È la fine peggiore. Noi liberali siamo un'altra cosa»

di Silvio Berlusconi

Alle nostre elezioni politiche nazionali del 2006, l'Ufficio elettorale centrale presso la Corte di Cassazione decretò la vittoria della coalizione di centrosinistra alla Camera per poco più di 24.000 voti, pari allo 0,02%, un margine ristrettissimo, però sufficiente a fare scattare il premio di maggioranza e, quindi, a consentire ai nostri avversari di governare il Paese.

Da leader di Forza Italia e del centro-destra chiesi con forza il riconteggio dei risultati, sia perché il margine era estremamente esiguo, sia perché avevo ricevuto numerose e documentate segnalazioni di irregolarità. Tuttavia, da Presidente del Consiglio in carica, feci tutto il necessario per assicurare un ordinato passaggio di consegne con il mio successore, Romano Prodi, passaggio che avvenne regolarmente e con rispetto reciproco.

Non ho mai smesso di pensare, e lo penso tuttora, che quella volta sia stato commesso un torto (...)

segue a pagina 3

I MALUMORI NELLA MAGGIORANZA

Renzi non manda in soffitta la crisi di governo

di Augusto Minzolini

L'ultima grana che Matteo Renzi ha tirato fuori per mettere Giuseppe Conte su un binario morto sono i suoi rapporti con Donald Trump, l'uomo che lo ribattezzò «Giuseppi». L'aggettivo più gentile usato in proposito è stato «opachi». E da questa asserzione, coniugata con i fatti drammatici di Capitol Hill che hanno gettato l'ex grande amico dell'attuale premier (...)

segue a pagina 13

LA TERZA ONDATA

Rianimazioni già al limite: 11 Regioni da «arancione»

Andrea Cuomo

a pagina 19

MORTO A 68 ANNI

Addio Solange, il sensitivo che ha stregato la televisione

Chiara Giannini

a pagina 20



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

IN ITALIA FATE SALVARE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) SERVIZIO IN TUTTI I NUMERI - 112 SERVIZIO IN EMERGENZA - 115 SERVIZIO CIVILE



IL GIORNO

VENERDÌ 8 gennaio 2021
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Il governatore della Lombardia: troppi rischi

**Scuole superiori
Tutti a casa
fino al 25 gennaio**

Ballatore nelle Cronache



Rimpasto, il caso Gallera

**L'ex assessore
tiene in scacco
il Pirellone**

Anastasio a pagina 12



Da febbraio vaccini ad anziani e prof

Entro 10 giorni le prime centomila dosi di Moderna: meno del previsto. Arcuri: dopo medici e infermieri toccherà agli ottantenni
Oggi gli indici Rt: dodici regioni rischiano di diventare arancioni da lunedì. Tasso di positività in risalita: è schizzato al 14,85%

Servizi
da pag. 8 a pag. 11

La destra e i leader muscolari

**C'è Trump?
Totò si butta
a sinistra**

Michele Brambilla

Guardando le immagini del grottesco tentativo di golpe a Washington, tutto il mondo si è chiesto: ma come è possibile? Come è potuto succedere proprio negli Stati Uniti, modello di democrazia per tutta la modernità occidentale? Del sistema americano abbiamo sempre avuto una sorta di venerazione. Perfino i comunisti ce l'avevano. Siamo cresciuti tutti con questo mito: la democrazia americana. In realtà ogni sistema è incarnato nell'uomo, e non c'è essere umano che sia esente dal peccato originale. Anche negli Usa c'erano, e ci sono sempre stati, intrecci fra politica e affari, corruzione, connivenze con le varie mafie, brogli elettorali, carrierismi, perfino violenze.

Continua a pagina 2

**DOPO L'ASSALTO BIDEN PROCLAMATO PRESIDENTE: RIPRISTINARE L'ONORE
MA IL TYCOON INSISTE: VOTO TRUCCATO. IL CONGRESSO VUOLE CACCIARLO**



America ancora sotto choc per il tentato golpe dei sostenitori di Trump durante la ratifica del voto

**PSICODRAMMA
DONALD**

Pioli, Bolognini, Cutò e Polidori da pagina 3 a pagina 7

DALLE CITTÀ

Milano

**Alla Braidense
i libri antichi
eredità
di Umberto Eco**

Rosato nelle Cronache

Milano

**Contratti "pirata"
e paghe irrisorie:
la crisi degli hotel**

Gianni nelle Cronache

Milano

**Consulenze esterne
assolto prof
del Politecnico**

Palma nelle Cronache



Il navigatore solitario e filosofo Giancarlo Pedote

**In vela attorno al mondo
«È la barca che mi cura»**

Jannello a pagina 16



Il racconto di Jean-François Delon

**«Alain, bello e infelice
Il mio fratello fragile»**

Bogani a pagina 25

**DIFENDITI CON
SUSTENIUM IMMUNO**



**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.





Domani Alias

LA COSPIRAZIONE Dalle teorie del complotto alla psicologia del fascismo: cenni storici e problemi odierni tracciati da Nicolas Guilhot



Culture

GEOGRAFIE Il Medioevo in viaggio tra le sponde del Mediterraneo fino ai mari dell'estremo oriente Marina Montesano pagina 10



L'ultima

BOSNIA Tra i disperati accampati al confine con la Croazia ai quali l'Europa nega il diritto di muoversi Alessandra Briganti pagina 16

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

VENERDI 8 GENNAIO 2021 - ANNO LI - N° 6

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

il manifesto

quotidiano comunista

IL MONDO GUARDA SENZA PIÙ «FARO»

TOMMASO DI FRANCESCO

Per favore niente retorica. Perché in questo momento sembrano abbondare le interpretazioni che tendono a mettere tra parentesi, sotto il tappeto, l'evento: l'assalto, anche armato, di «patrioti» americani al Congresso statunitense. Tanti i giudizi nostrani ed europei che insistono a dire che quasi non è successo nulla, con tanti trumpisti di casa nostra (avete presente Salvini che gira con la mascherina con la foto di Trump) che ora prendono le distanze. In fondo, sembrano dire che nella notte Pelosi ha riconvocato il Congresso, la proclamazione del nuovo presidente Biden alla fine c'è stata. Trump stesso dice che il passaggio di poteri il 20 gennaio ci sarà - ma attenzione, ribadisce che il risultato del voto è stato un furto e ringrazia «con amore» i manifestanti. E poi la statua della libertà sta sempre lì al suo posto. Così, se ha grande valore l'accusa di Biden a Trump di «terrorismo domestico», altre sue parole davvero non aiutano: «Non è questa la faccia dell'America... il mondo ci guarda... noi siamo un faro di democrazia».

Oltre il velo ormai strappato della retorica, l'assalto di Washington è invece una svolta epocale, non una serie tv o uno spy film. È accaduto, perché dimenticarlo, nel giorno in cui negli Usa ci sono stati 4mila morti per Covid. Questo 6 gennaio 2021 americano è paragonabile soltanto alla caduta del Muro di Berlino ed è peggio dell'11 Settembre 2001: cadono l'immaginario e il contenuto di quello che è stato contrabbandato come «faro internazionale». — segue a pagina 6 —

Joe Biden ieri durante il suo discorso alla nazione foto di Jim Watson/Atp/Ansa



Il giorno dopo l'assalto al Congresso, il proclamato presidente Joe Biden usa toni durissimi contro Trump: «Ha incitato i terroristi interni», sottolineando la «disparità di trattamento» tra Black lives matter e gli altri manifestanti. Nancy Pelosi e i dem chiedono a Pence di rimuovere il tycoon con il 25mo emendamento o si rischia un nuovo impeachment **pagine 2-7**

Capitol police

Una clamorosa débâcle nel centro del potere Usa

Luca Celada pagina 2

La nuova nazione

Da Bush al Tea Party, il sentiero dell'odio

Roberto Zanini pagina 4

L'intervista

Alexi Zentner racconta l'identità bianca malata

Guido Caldiron pagina 5

Italia

Conte glissa su the Donald e non piace nemmeno al Pd

Andrea Fazio pagina 7

Lele Corvi

I SOSTENITORI DI TRUMP HANNO TOLTO LA MASCHERA



L'America di Trump

Dentro il cuore di tenebra

Alessandro Portelli

Molti anni fa, a proposito della tragedia dell'11 settembre, citavo Kurt Vonnegut: non c'è niente di intelligente da dire su un massacro. Anche oggi, non c'è niente di intelligente da dire. C'è un cuore di tenebra in America, ne vediamo i contorni dal di fuori, ma non capiamo che c'è dentro. — segue a pagina 3 —

Scenari a destra

La guerra civile all'interno dei repubblicani

Fabrizio Tonello

E adesso? Il 6 gennaio abbiamo visto un assalto post-moderno al potere, uno spettacolo violento e buffonesco che non avveniva a Disneyland, capitale mondiale dell'intrattenimento, ma a Washington, mentre il mondo intero restava incolato agli schermi che trasmettevano le immagini in diretta. — segue a pagina 5 —

all'interno

Crisi di governo Conte-Renzi, oggi è il giorno della verità

ANDREA COLOMBO PAGINA 7

Crisi Zingaretti, stop a Iv «Se cade il premier si vota»

ANDREA CARUGATI PAGINA 8

Covid Terapia intensiva, 11 regioni in fase critica

ADRIANA POLLICE PAGINA 9

Next Generation Eu

Quando il pubblico funziona da motore primo di sviluppo

Laura Pennacchi

Il 2021 sarà il crocevia tra degrado o rinascita, per un grande paese come gli Usa - con le immagini sconvolgenti dell'assalto insurrezionale dei sovversivi pro-Trump al Parlamento - e per un paese più piccolo come l'Italia, dove mostra un suo grado di scelleratezza la diatriba in corso sul rimpasto. — segue a pagina 15 —

10108
p 77 0225 62 0303

Poste Italiane SpA s.p.a. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1 - Imp. CRM/232103





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CODICE-N° 7 ITALIA
SPELLENDI IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20/01 L. 662/96

Fondato nel 1892



Venerdì 8 Gennaio 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDIZIONE PRODA, "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO" - € 0,10

L'intervista

Malagò: «Basta rinvii il governo rispetti l'autonomia dello sport»

Francesco De Luca a pag. 19



Superato Bezos di Amazon Il sorpasso spaziale di Elon Musk: è lui il più ricco del mondo

Giorgio Ursicino a pag. 38



Pressing per rimuovere Trump

►Le due ipotesi dopo l'assalto al Congresso: la destituzione coatta o l'impeachment-lampo. Presidente isolato ma non cede: «È solo l'inizio». Débâcle sicurezza, caccia ai responsabili

L'analisi

CINA E RUSSIA SORRIDONO ALLA CRISI USA

Franco Cardini

«Se Atene piange...» è la prima parte di una celebre pericope, suscettibile - come tutte le pericope del mondo - d'infiniti sviluppi esegetici. Vediamone alcuni. «Se Atene piange, Sparta ride»; «Se Atene piange, Sparta non ride»; «Se Atene piange, Sparta ride?»; «Se Atene piange, Sparta ha poco da ridere»; e così via di questo passo. E, vi assicuro, non è un gioco.

Continua a pag. 39

Lo scenario

I REPUBBLICANI E L'EREDITÀ DI THE DONALD

Mauro Canali

Il mondo politico americano è ancora sotto choc. Le immagini dell'assalto al Capitol Hill e la devastazione del Congresso, con i congressmen in fuga, costretti a rifugiarsi in locali di massima sicurezza, hanno fatto il giro del mondo. E tutti, nel mondo, hanno avuto l'immediata percezione di essere spettatori sgomenti di uno dei momenti più bui della democrazia americana.

Continua a pag. 3



L'America è ancora impaurita dopo l'assalto al congresso

John Turturro
«È come Nerone ma l'America non brucerà»

Oscar Cosulich a pag. 6

Massimo Cacciari
«Espulso dai social i big della rete dominano tutto»

Generoso Picone a pag. 7

Conti, Guaita, Malfetano, Pompetti e Rapetto alle pagg. 2, 3, 4, 5 e 7

Il rilancio

Nuovo Recovery il 50 per cento dei fondi al Sud

Dal Mef il testo del nuovo Recovery Plan, per 222 miliardi: più soldi a scuola e Sud, la spinta al Pil sale al 3%. Al Mezzogiorno il 50% dei fondi.

Bassi e Dimito a pag. 8

Il caso

Conte, la delega 007 Renzi affonda sui legami con il tycoon

Il problema della delega 007 è uno dei nodi della crisi Conte-Iv. E il partito di Renzi lo ricorda per i contatti del premier con il tycoon.

Conti a pag. 4

Il caso

Napoli, il rider ora rifiuta il lavoro: non so come andarci

Giuliana Covella

«Sono grato a chi mi ha offerto un'occupazione. Ma per ora non è andata come speravo». Giovanni Lanciato, il rider 50enne aggredito a Napoli, s'è visto negare la possibilità inizialmente offerta da una catena di market. Ma ha anche rifiutato un'offerta in provincia: «Non so come andarci».

In Cronaca

Piano vaccini, l'Italia accelera ma è allarme terapie intensive

Già da febbraio via con gli over 80. «Moderna copre per due anni» Continuano a crescere i contagi, ma la Campania resterà in giallo

Piano vaccini, l'Italia accelera (fino a ieri oltre 400mila). Ma continua a preoccupare i decessi (ieri oltre 400) e soprattutto i ricoveri in terapia intensiva (i nuovi positivi in una giornata sono stati oltre 18mila). Un caso emblematico è sicuramente il Veneto, ma rischia anche il Lazio. In Campania l'indice Rt è sotto quota 1, ma la crescita dei contagi rimane preoccupante. Per questo la regione permane in zona gialla.

Allegri, Evangelisti, Mautone e Pirone alle pagg. 13, 14 e 15

Il racconto di un giornalista del Mattino

Napoli, settembre 1973: la città in fila e la pistola americana ci salvò dal colera



Corrado Castiglione a pag. 16

Segreti di famiglia

La figlia: io sempre comunista
«Di Pietro, la promessa a Pomicino: celebrerò la tua orazione funebre»



Maria Chiara Aulizio in Cronaca

ASPETTATEVI L'INASPETTATO!





Il Messaggero



211 € 1,40* ANNO 143-N°7 ITALIA

NAZIONALE



Venerdì 8 Gennaio 2021 • S. Massimo

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Capitalizzazione record
Musk, sorpasso spaziale a Bezos, mr. Amazon: con Tesla e i razzi è il più ricco del mondo
Ursicino a pag. 21



Tra campionato e mercato
La Roma insegue Milan e Inter
Fonseca vuole acquisti per continuare la rincorsa Reynolds, Bernard ed ElSha
Angeloni e Carina nello Sport



Il Messaggero Casa
BILOCALE
messaggerocasa.it

Sistemi solidi
Il mondo sancisce il tramonto di Donald

Alessandro Orsini

L'assalto al Congresso americano ha rafforzato l'immagine internazionale di Biden, creando un'attesa mondiale per il giorno del suo insediamento. Il 20 gennaio 2021 è ormai divenuta una data faticata. A differenza di quel che molti credono, il problema non sono le rivolte in sé, giacché vi sono rivolte che rafforzano la democrazia e altre che la indeboliscono. Sono, infatti, pochi i democratici che non abbiano solidarizzato (...)
Continua a pag. 18

Investitori sereni
La democrazia ha tenuto, la conferma di Wall Street

Oswaldo De Paolini

La stabilità politica è una merce molto apprezzata dalle Borse: quando questa viene a mancare, gli indici azionari entrano in fibrillazione e le vendite prendono il sopravvento. Perché ciò non è accaduto a Wall Street? Perché i due indici di riferimento, Dow Jones e Nasdaq, mentre andava in scena il brutale assalto a Capitol Hill hanno continuato la loro corsa verso record mai visti, il primo superando per la prima volta (...)
Continua a pag. 18

Trump, ipotesi destituzione

►Dopo l'assalto a Capitol Hill si pensa alla rimozione del presidente uscente prima del 20 gennaio Biden: «Un attacco alla sovranità dello Stato». E il tycoon promette: «Sarà una transizione ordinata»



Pulizie nella Statuary Hall dopo l'assalto degli estremisti (in alto). Pompetti alle pag. 2 e 3

I SERVIZI

«Istiga alla violenza»
La mossa dei social: presidente oscurato
Malfetano a pag. 3

Accuse alla sicurezza
Congresso indifeso salta il responsabile
Rapetto pag. 4

Quelli degli scontri
Complotti e rabbia: le truppe di Donald
Gualta a pag. 5

Rt, oggi le pagelle



Ricoveri, è allarme in mezza Italia
Lazio "giallo" in bilico

Evangelisti e Pirone a pag. 6

Il governo valuta di anticipare la profilassi: «Professori e alunni prima degli under 70»

«Vaccini a scuola, il piano di primavera»

ROMA «Vaccini a scuola, il piano di primavera». Il governo pensa di anticipare la profilassi: «Professori e alunni prima degli under 70». Il commissario Arcuri: sarà possibile solo con l'ok del Parlamento. Ritorno in aula nel caos. Da ieri 5 milioni in classe.
Loiacono a pag. 10

Dal Mef testo sull'impiego dei 222 miliardi

Recovery Plan, al 50% i fondi per il Sud
E la spinta al Pil potrebbe arrivare al 3%

ROMA Più soldi a scuola e Sud, la spinta al Pil sale al 3%. Pronto il Recovery plan italiano: progetti per 222 miliardi. Aumentati fondi per la salute: 19 miliardi.
Bassi e Dimito a pag. 11



Fino a 4 anni ai 6 ultrà olandesi per i fatti di Piazza di Spagna nel 2015
Condannati i vandali della Barcaccia

ROMA Bombe carta, fumogeni e alcool a fiamme. Le strade del Tridente, a Roma, sommerse da un tappeto di bottiglie di vetro. Per un'intera giornata - nel febbraio 2015 - migliaia di tifosi olandesi del Feyenoord misero a ferro e fuoco piazza di Spagna, danneggiando anche la fontana della Barcaccia. Ieri, a distanza di 6 anni, per quel pomeriggio di follia urbana, sei ultrà sono stati condannati con pene fino a 4 anni. Nessuno, invece, pagherà in solido per i danni alla fontana, sommersa dai rifiuti e scalfita dai petardi e dagli oggetti di ogni tipo lanciati contro la polizia.
Carta a pag. 12



L'oltraggio dei tifosi del Feyenoord alla Barcaccia nel 2015

PESCI, TRIONFO DI SENTIMENTI

Buongiorno, Pesci! Un amore all'improvviso, ma lungamente atteso dagli ultracinquantenni, si presenta con la sensuale Luna in Scorpione. Emozionante incontro, provocato da Nettuno, vostro pianeta, che spunta dal mare. Dal sottosuolo invece emerge Plutone misterioso, che spinge Venere in Capricorno tra le vostre braccia. La vita è come un sogno, quando ci innamoriamo, finalmente. Auguri.
L'oroscopo all'interno

In un libro inglese ricette per aghi e rametti
Niente sprechi: quest'anno l'albero di Natale si mangia

Francesca Pierantozzi

«La forza di guarire le ferite degli altri»

Che cosa è importante per me



«La forza di guarire le ferite degli altri»

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



il Resto del Carlino

VENERDÌ 8 gennaio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



In regione oltre 42mila vaccinati

Il virus non molla: l'Emilia Romagna verso l'arancione

Baroncini a pagina 9



Da febbraio vaccini ad anziani e prof

Entro 10 giorni le prime centomila dosi di Moderna: meno del previsto. Arcuri: dopo medici e infermieri toccherà agli ottantenni
Oggi gli indici Rt: dodici regioni rischiano di diventare arancioni da lunedì. Caos scuola, la Lombardia rinvia l'ingresso nei licei

Servizi
da p. 8 a p. 11

La destra e i leader muscolari

C'è Trump? Totò si butta a sinistra

Michele Brambilla

Guardando le immagini del grottesco tentativo di golpe a Washington, tutto il mondo si è chiesto: ma come è possibile? Come è potuto succedere proprio negli Stati Uniti, modello di democrazia per tutta la modernità occidentale? Del sistema americano abbiamo sempre avuto una sorta di venerazione. Perfino i comunisti ce l'avevano. Siamo cresciuti tutti con questo mito: la democrazia americana. In realtà ogni sistema è incarnato nell'uomo, e non c'è essere umano che sia esente dal peccato originale. Anche negli Usa c'erano, e ci sono sempre stati, intrecci fra politica e affari, corruzione, connivenze con le varie mafie, brogli elettorali, carriere, perfino violenze.

Continua a pagina 2

**DOPO L'ASSALTO BIDEN PROCLAMATO PRESIDENTE: RIPRISTINARE L'ONORE
MA IL TYCOON INSISTE: VOTO TRUCCATO. IL CONGRESSO VUOLE CACCIARLO**



America ancora sotto choc per il tentato golpe dei sostenitori di Trump durante la ratifica del voto

PSICODRAMMA DONALD

Pioli, Bolognini, Cutò e Polidori da pagina 3 a pagina 7

DALLE CITTÀ

Bologna, in arrivo 30mila libri

Pronto l'accordo col Governo sulla biblioteca di Umberto Eco

Rosato in Cronaca

Bologna, lotta alla leucemia

L'appello del tifoso dopo il trapianto: «Servono donatori»

Servizi in Cronaca

Bologna, Bignami interroga

Uno Bianca, il giallo dell'audio in Parlamento

Orlandi in Cronaca



Il navigatore solitario e filosofo Giancarlo Pedote

In vela attorno al mondo «È la barca che mi cura»

Jannello a pagina 16



Il racconto di Jean-François Delon

«Alain, bello e infelice Il mio fratello fragile»

Bogani a pagina 25

**DIFENDITI CON
SUSTENIUM IMMUNO**



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

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





IL SECOLO XIX

VENERDÌ 8 GENNAIO 2021



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "TV SORRISI E CANZONI" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CIOXXV - NUMERO 6, 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

MA IL SEQUESTRO È A RISCHIO ANNULLAMENTO
Va all'asta il maxi yacht di Briatore
Per il Force Blue bastano 7 milioni



P. ALBANESE / PAGINA 25

IL CASO DELLA RAGAZZA MORTA A PALMA DI MAIORCA
Ottantamila firme a Mattarella:
«Giustizia per Martina Rossi»



D'ANNA / PAGINA 25

INDICE

| | |
|--------------------|-----------|
| Primo Piano | Pagina 2 |
| Cronache | Pagina 12 |
| Commenti | Pagina 14 |
| Economia-Marketing | Pagina 15 |
| Genova | Pagina 16 |
| Xte | Pagina 32 |
| Sport | Pagina 34 |
| Programmi-Tv | Pagina 36 |

IRRUZIONE IN CAMPIDOGLIO, 4 MORTI E 68 ARRESTATI DOPO UNA NOTTE DI SCONTRI. IL CONGRESSO RIUNITO ALL'ALBA CERTIFICA LA VITTORIA ELETTORALE

Biden, atto di accusa a Trump: «È stato lui a incitare l'assalto»

«In azione terroristi interni». I Dem chiedono la rimozione immediata. Pressioni sul vice Pence

Dopo l'irruzione in Campidoglio dei fan di Trump, il Congresso Usa ha certificato la vittoria di Biden, che accusa il suo predecessore: «Ha incitato lui la folla, è il momento più buio del nostro Paese». I dem chiedono la rimozione. SERVIZI/PAGINE 2-5

IL COMMENTO

PEPPINO ORTOLEVA

PUNIZIONI ESEMPLARI PER RESTITUIRE LA DIGNITÀ AGLI USA

Per recuperare la dignità gli Usa devono punire chi ha agito ma soprattutto chi ha provocato il disastro. L'ARTICOLO / PAGINA 14

IMANIFESTANTI

FERDINANDO FASCE

MA IL GRANDE BLEK ERA UN'ALTRA STORIA

L'ARTICOLO / PAGINA 14

L'ANALISI

LORENZO CUOCOLO

IL CONGRESSO USA ULTIMO BALUARDO DELLA DEMOCRAZIA

Le vicende di Trump rappresentano l'assoluta disperazione di una concezione plebiscitaria della democrazia. E in una situazione simile il Congresso si è dimostrato l'ultimo baluardo. L'ARTICOLO / PAGINA 14



Il vice presidente Pence e la speaker della Camera Pelosi certificano la vittoria di Biden dopo il ritorno all'ordine in Campidoglio

ROLLI



TRA UNA SETTIMANA IN ITALIA LE PRIME FIALE DEL VACCINO DI MODERNA

Sul filo tra giallo e arancione Liguria, sentenza sui divieti

Migliora l'indice di contagio che scende sotto l'1, peggiorano i ricoveri in terapia intensiva. È una Liguria sul filo tra zona gialla e arancione e quella che aspetta per oggi il verdetto del Comitato tecnico scientifico

dei suoi divieti che entreranno in vigore da lunedì. Intanto arriva una buona notizia sul fronte dei vaccini. Tra una settimana saranno in Italia le prime fiale del vaccino Moderna. GARRATELLI E ROSSI / PAGINE 6-7

LE OPERE ATTESE

Porto di Genova via al dibattito sulla nuova diga

SIMONE GALLOTTI



Le ipotesi sul campo per la nuova diga di Genova sono tre. I particolari dei progetti si inizieranno a conoscere oggi alla presentazione ufficiale del "Débat public", il confronto collettivo sulla più grande infrastruttura portuale da costruire in Liguria. Quello che è certo è che tutti e tre i progetti prevedono uno spazio di manovra maggiore per le navi all'interno del porto, in particolare davanti ai terminal di Sampierdarena. Due opzioni prevedono l'ingresso al bacino da Levante, uno da Ponente. Il costo varia da quasi 900 milioni a oltre un miliardo e 100 milioni. Di questi, 500 potrebbero arrivare dal Recovery Fund. L'ARTICOLO / PAGINA 10

MARDOCCIO E QUARATI / PAGINE 10 E 11

Rapallo, i lavori contro la minaccia delle mareggiate

MARCO MENDUNI

A due anni dalla terribile mareggiata che danneggiò il porto e affondò 400 barche, Rapallo mette la quarta e avvia i lavori per la costruzione della nuova diga e dei suoi rinforzi: cinquecento metri tra scogli e tetrapodi, opera preliminare per difendere le nuove opere: un porto, una spiaggia, un depuratore. L'ARTICOLO / PAGINA 12

AURUM oro e argento

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

BUONGIORNO

Fabrizio Barca, uomo di sinistra ed ex ministro di Mario Monti, scrivendo dell'assalto al Congresso ha ricordato a quali estremi portino le disuguaglianze. Ha fatto un passo in più Vittorio Sgarbi: il popolo va ascoltato e rispettato, ha detto. Non hanno tutti i torti. Donald J. Trump ha preso una settimana di milioni di voti, e non arrivano da settanta milioni di scimmie, e se a sinistra possono commettere una fesseria è di considerarli tali, come tali furono considerati gli elettori di George W. Bush o di Silvio Berlusconi, due che, nonostante spericolati pronostici, i palazzi non li hanno mai incendiati. Va bene, ascoltiomoli e rispettiomoli. Apriamo il dialogo. Dopodiché per aprire il dialogo con alcuni, con gli assediati di Capitol Hill e i loro sostenitori, per esempio con Jake Angeli, detto lo

Qui corna, a te colapasta | **MATTIA FELTRI**

sciamano, uno col copricapo cornuto e la pelliccia aperta sul petto nudo, una specie di frontman di QAnon, combriccola che considera Trump l'argine al dominio mondiale di un clan di pedofili e di ebrei (che associazione suggestiva), o con Enrique l'arrio, leader dei Proud Boys, suprematisti americani a cui si accede dopo aver subito un pe-staggio da cinque affiliati finché non si siano pronunciati i nomi di cinque cereali (giuro), o ancora con monsignor Carlo Maria Viganò che pochi giorni fa, in un'intervista con Steve Bannon, ha ripetuto la sua teoria del Great Reset, la cospirazione del Male demoniaco contro il Bene divino (difeso da Trump) per instaurare una dittatura sanitaria e abolire la proprietà privata e la differenza di genere, ecco, senza colapasta in testa nemmeno si comincia.

AURUM oro e argento

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



€ 2,50* in Italia — Venerdì 8 Gennaio 2021 — Anno 157°, Numero 7 — ilsol24ore.com

*In vendita attraverso obbligatoriamente con Guida Scelta della Scuola superiore (€ 5,00 + € 2,00 - la Guida € 4,00) Solo ed esclusivamente per gli abbonati. Il Sole 24 Ore e la Guida, in vendita separata.

Poste Italiane SpA, in A.P. - D.L. 35/2013 conv. L. 46/2013, art. 1, c. 1, DCE Milan



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Oggi con il Sole
Come scegliere
la scuola superiore
al tempo del Covid:
la Guida 2021



— a 0,50 oltre
il prezzo
del quotidiano

Plus24
Comprare casa:
le stime 2021 degli
esperti del mercato
immobiliare

— domani con il quotidiano



Buona Spesa Italia!

FTSE MIB 22746,08 +0,05% | SPREAD BUND 10Y 109,60 +1,20 | €/S 1,2276 -0,50% | BRENT DTD 54,47 -0,07% | [Indici&Numeri](#) → PAGINE 32-35

Wall Street record oltre i 31mila punti Tolto l'assedio, Biden presidente Usa

AMERICA SOTTO SHOCK

I mercati guardano già al prossimo governo e al nuovo piano di stimoli

Quattro morti negli scontri provocati dai fan di Trump. È polemica sulla sicurezza

Edizione chiusa in redazione alle 23

A Wall Street i tre principali indici hanno aggiornato i primati (Dow Jones sopra 31 mila punti), con gli investitori che scommettono su un nuovo piano di stimoli. Dopo l'assalto dei fan di Trump al Congresso (4 vittime negli scontri), il Senato Usa ha proclamato Biden 49° presidente. Ma l'America è sotto shock; in chiesta sulla banchetta della sicurezza a Capitol Hill. Trump assicura una transizione pacifica ma è attaccato da dem e repubblicani. Biden: «Ho litigato l'assalto». Critiche anche le cancellerie Ue. — pagina 2-3

FOCUS

Il mondo del business schierato contro Trump
Facebook chiude l'account

Marco Valsania — a pag. 2

Parte la discussione sul 25esimo emendamento per l'ipotesi di rimozione

Michele Pignatelli — a pag. 3

Recovery, 147 miliardi per gli investimenti meno fondi all'impresa

IL NUOVO PIANO MEF

La quota dei sussidi scende a 45 miliardi: l'obiettivo è una spinta al Pil del 3%

Più investimenti e meno sussidi. Un numero inferiore di progetti, raccolti in 47 linee di intervento, ma più ambizione di imprimere una spinta importante alla crescita. È la nuova architettura del Recovery Plan. Il piano elaborato dal Mef prevede investimenti per 147 miliardi, ma meno fondi alle imprese. Agli impegni in conto capitale sarà destinato il 70% dei finanziamenti, i sussidi scendono a 45 miliardi. Dal nuovo programma stimata una spinta del 3% al Pil. Per il sistema produttivo si scende da 35,5 a 25,7 miliardi.

Fotina, Trovati — a pag. 5



Ex premier, Matteo Renzi segretario di Italia Viva

La crisi
Trattativa sul rimpasto
Ma Renzi incalza sul Mes

Emilia Patta — a pag. 6

BITCOIN MACINA RECORD



Bitcoin & C. I circa 8 mila progetti di criptovaluta hanno raggiunto il valore record di 1 trilione \$4, mille miliardi, ma da solo il Bitcoin ne vale 700 e Ethereum 140

Criptovalute da primato: valgono 1 trilione di dollari

Vito Lupo e Sissi Bellomo — a pag. 9

Non è tutto oro quello che luccica sulle monete digitali

di Donato Masciandaro — a pagina 9

DIRITTI TV

I club di A limano i dettagli dell'intesa con la cordata Cvc-Advent-Fsi

Biondi, Festa — a pag. 20

PRIVATE EQUITY

Mezza Serie A italiana possibile preda dei fondi

Carlo Festa — a pag. 20

CALCIO & REAL ESTATE

Il Pisa finisce nel mirino del tandem Knaster-Vialli

Simone Filippetti — a pag. 20



"LE MONTAGNE CHIAMANO E IO DEVO ANDARE"

JOHN MUIR

VI ASPETTIAMO DAL 15 GENNAIO 2021

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

Genova rilancia sulle maxi navi con una nuova diga da 1 miliardo

IL FUTURO DEL PORTO

L'opera però è a rischio: il Governo impegnato solo per 500 milioni

Approda alla fase del dibattito pubblico la progettazione della nuova diga foranea del porto di Genova. Un'opera da oltre un miliardo che consentirà di far accedere agevolmente ai terminali le moderne navi portacontainer di grandi dimensioni. Ma l'ultima bozza del Recovery plan ha visto scendere le risorse per la diga da quasi un miliardo a 500 milioni di euro. Ranzani de Fecondo — a pag. 10

AGEVOLAZIONI

Superbonus, verifica sulle polizze già sottoscritte

Fossati e Latour — a pag. 26

31,3

Ammontare, in miliardi di euro, della cessione di crediti deteriorati in Italia nel 2020

Il nodo Npl
La riforma europea rischia d'ingessare il mercato dei crediti deteriorati

Morya Longo — a pag. 15

FRINGE BENEFIT

Auto aziendali, la stretta separa datori e dipendenti

Caprino e De Stefani — a pag. 17

PANORAMA

EMERGENZA SANITARIA

Covid, ok dell'Aifa al vaccino Moderna
Contagi su, nuova stretta in vista

La corsa del coronavirus non si arresta: nel giorno in cui l'Aifa (agenzia italiana per il farmaco) dà via libera al vaccino di Moderna, in distribuzione dalla prossima settimana, e l'Italia sale sul podio in Europa per numero di somministrazioni, i dati sui nuovi contagi non sono buoni: oggi la Cabina di regia lo confermerà colorando d'arancione (ma anche di rosso) mezza Italia. — a pagina 8

IL CONTATORE DEI VACCINI IN ITALIA

FASE: Piano Nazionale Obiettivo: 3 mila di persone



IMPRESE E COVID

Per chi non si vaccina ipotesi di aspettativa non retribuita

Il dibattito sulla possibilità di licenziare i dipendenti che rifiutano di sottoporsi al vaccino contro il Covid è molto delicato. Precluso un licenziamento il datore di lavoro potrebbe anche collocare il lavoratore in aspettativa non retribuita. — a pagina 27

PRODOTTI DI BELLEZZA

Cosmetici, consumi in ripresa e ora l'industria accelera su export e online

Maria Gervasio — a pag. 14

COMMERCIO

Gdo, appello a Conte Delude l'avvio dei saldi

I saldi invernali partono fiacchi mentre le principali organizzazioni del commercio al dettaglio, temendo nuovi provvedimenti restrittivi, hanno rivolto un appello al premier Conte e al ministro Speranza chiedendo una rivalutazione delle condizioni in cui versa il settore. — a pagina 13

GIUSTIZIA

Il processo tributario non decolla da remoto

Nonostante norme di ogni rango consentano la celebrazione di udienze da remoto, il processo tributario prosegue per iscritto. È quanto emerge dalle comunicazioni recapitate in questi giorni dalle commissioni tributarie. — a pagina 28

.moda

INDUSTRIA
STILE
BELLEZZA

Appuntamento web con eventi e buyer di Pitti Uomo

Silvia Pieraccini — a pag. 30





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Venerdì 8 gennaio 2021
Anno LXXVII - Numero 7 - € 1,20
San Massimo di Pavia Vesovo

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 - Abbinamenti a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50 - a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciceriaria 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

PREPARIAMOCI ALLE ELEZIONI

Conte si butta nella sfida finale

*Il premier non parla con Renzi
Va alla conta dei voti in Senato
Italia Viva: «Non molliamo»*

*Tenta il patto di legislatura
ma cede sul Recovery, i servizi
e anche sul rimpasto di governo*

*Zingaretti: «Matteo ora
decida che cosa vuole fare»
E lui ricomincia con il Mes*

Il Tempo di Osho

L'ultima polemica è sull'idillio Giuseppe-Trump



"Ma sto sciamano s'occupa solo de congressi o fa pure i senati?"

Amata, Bruni e Mineo alle pagine 5 e 6

DI FRANCESCO STORAGE

Si comincerà dalla fine. Lo showdown è deciso: contro Matteo Renzi, Giuseppe Conte giocherà la carta finale, spalleggiato da Nicola Zingaretti e Luigi Di Maio. Perché la situazione di governo sta diventando davvero insostenibile: non c'è neppure la certezza che la convocazione di una seduta di Consiglio dei ministri non rappresenti la miccia per far esplodere una crisi davvero lacerante. (...)

Segue a pagina 3

Recovery Fund dietro l'angolo Arriveranno più soldi per infrastrutture e sanità

Caleri e De Leo alle pagine 3 e 4

Distribuito dalla prossima settimana L'Italia ha il secondo vaccino Ok dell'Aifa a quello Moderna

Antonelli a pagina 8

Il nuovo indice RT Giallo, rosso o arancione È il giorno del giudizio per il Lazio e tutti gli altri

Meno di un mese alle imprese per ottenere i 51 milioni di indennizzi stanziati dalla Regione Lazio Corsa ai ristoranti Irap, vince chi arriva prima

Devastarono Roma nel 2015 Condannati gli ultras olandesi del Feyenoord

Ossino a pagina 19

Parte la corsa ai ristori Irap per le imprese in difficoltà causa Covid. La Regione Lazio ha deciso di erogare 51 milioni di euro a fondo perduto per aiutare le piccole imprese e partite iva. Ma per accedere ai fondi i tempi stringono, c'è meno di un mese, e il criterio è «vince chi arriva prima».

Sbraga a pagina 15

Studenti in piazza La scuola torna in aula tra scioperi e proteste

Mariani a pagina 16



Martini a pagina 9

la S TORACIATA

Comunque per i morti di Washington non si è ancora inginocchiato nessuno

Prova Sustenium Bioritmo 3

oltre 70 benefici* per il tuo benessere fisico e mentale.

- MUSCOLI
- OSSEA
- FUNZIONE CARDIACA
- SISTEMA IMMUNITARIO
- MENTE
- BELLEZZA DI PELLE, UNGHIEE CAPELLI

DAI RITMO AL TUO BENESSERE!

Il diario
di Maurizio Costanzo

Mi capita spesso di passare in strade adiacenti la Stazione Termini e quindi di pensare ogni volta a quanto accaduto la notte del 31 dicembre, durante i «botti». C'è stata un'orribile strage di uccelli. Gli stormi, spaventati, si sono disorientati, hanno sbattuto contro i cavi dell'alta tensione e contro i palazzi. Terribile vederli morti in terra. Incredibile: quando i botti, per una volta, fanno meno feriti, uccidono, a Roma, e non so se anche altrove, alcuni stormi di poveri volatili che non hanno fatto in tempo a brindare all'anno nuovo. La LIPI, che si occupa della difesa dei volatili, può, per l'anno prossimo, proteggere questi poveri uccelli?

Venerdì 8 Gennaio 2021
Nuova serie - Anno 30 - Numero 5 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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

€2,00



IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

Il superbonus entra nella dichiarazione dei redditi del 2020

Bongi a pag. 27

PIANI DI RIENTRO

Imprese in crisi, risanamento certificato a lungo termine

Pellio-Pongiglione a pag. 23

SU WWW.ITALIAOGLIT

Commercialisti - I nuovi principi di attestazione dei piani di risanamento

Fisco - La decisione degli Usa sulla web tax italiana

IO ONLINE Superbonus - La risposta a interpellato delle Entrate sui limiti di spesa

Molle: dietro Trump c'è anche QAnon, un pericoloso movimento cospirazionista ormai diffuso ovunque

Chiara Salmoni a pagina 6

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.italiaoggi.com

Web tax, pronta la contraerea

Secondo gli Usa l'imposta varata in Italia è discriminatoria: di conseguenza gli americani stanno preparando dazi sui prodotti alimentari made in Italy

Per gli Usa, la web tax italiana è discriminatoria. Come conseguenza di questo giudizio i dazi sui prodotti alimentari italiani potrebbero essere imminenti. L'imposta sui servizi digitali (Dst) adottata dall'Italia danneggia le aziende statunitensi ed è incompatibile con i principi fiscali internazionali, ha dichiarato l'ufficio governativo del rappresentante per il commercio degli Stati Uniti.

Rizzi a pag. 28

Nordio: abbiamo un governo di dilettanti La giustizia trattata come Cenerentola



Un governo di dilettanti, attacca Carlo Nordio, ex procuratore aggiunto di Venezia, protagonista di indagini storiche, da quelle sulle Brigante rosse in Veneto a Tangentopoli. Mentre a Roma si litiga sul Conte ter («sarebbe il crimine dell'assurdo»), a Bruxelles attendono il piano di riforma per i 209 miliardi del Recovery plan italiano: giustizia e pubblica amministrazione, i principali dossier. «La giustizia nella bozza di riforma ancora una volta è stata trattata da Cenerentola». Quello che manca, dice Nordio, è un progetto complessivo: revisione delle procedure e radicale depenalizzazione di molti reati. A partire dall'abuso di ufficio.

Ricciardi a pag. 7

DIRITTO & ROVESCIO

Una cinquantina di interpreti afgani hanno collaborato in questi anni con i contingenti militari italiani che hanno operato in Afghanistan, su mandato internazionale, nella lotta contro gli estremisti islamisti. Attualmente la presenza militare italiana si sta ritirando. L'ultimo contingente, che si trova ad Herat, agli ordini del generale degli alpini Alberto Vezzioli, è di 700 persone. Uno degli interpreti afgani, Abdul Rasool Ghazizadeh, soprannominato «Genaro» è già stato ucciso sulla strada di casa dai talebani. Anche gli altri interpreti rischiano la vita. Chiedono di poter salvarsi in Italia. Ma le prime lettere di licenziamento sono già partite e non si parla di questa possibilità. In Italia, il paese che accoglie tutti, non sarebbero ammesse le 50 famiglie dei pochi che hanno lavorato a favore degli italiani di cui conoscono la lingua. Possibile che non ci sia nessuno che voglia, come si dice, uno delle tante merci asiatiche, come si dice? Sarebbe una vergogna.

I CONIUGI MASTELLA

Il premier Conte deve imparare Parte della mediazione

Valentini a pag. 5

TOGETHER TO COMPETE

IL NETWORK NOVERIM PER I PROFESSIONISTI

OLTRE 300 SPECIALISTI IN TUTTA ITALIA

APRI LE PORTE DEL TUO STUDIO

CRESCI INSIEME A NOI!

noverim network
TOGETHER TO COMPETE
TOGETHER TO WIN

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

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

LA NAZIONE

VENERDÌ 8 gennaio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Firenze, il caso. In Toscana record di iniezioni

Ha il vaccino a 103 anni e gli odiatori attaccano: «Doveva darlo ad altri»

Ciardi e La Ferla alle pagine 12 e 13



Livorno, la scomparsa

Malore in casa Addio a Solange sensitivo alla tv

Salvadori a pagina 15



Da febbraio vaccini ad anziani e prof

Entro 10 giorni le prime centomila dosi di Moderna: meno del previsto. Arcuri: dopo medici e infermieri toccherà agli ottantenni
Oggi gli indici Rt: dodici regioni rischiano di diventare arancioni da lunedì. Caos scuola, la Lombardia rinvia l'ingresso nei licei

Servizi da p. 8 a p. 11

La destra e i leader muscolari

C'è Trump? Totò si butta a sinistra

Michele Brambilla

Guardando le immagini del grottesco tentativo di golpe a Washington, tutto il mondo si è chiesto: ma come è possibile? Come è potuto succedere proprio negli Stati Uniti, modello di democrazia per tutta la modernità occidentale? Del sistema americano abbiamo sempre avuto una sorta di venerazione. Perfino i comunisti ce l'avevano. Siamo cresciuti tutti con questo mito: la democrazia americana. In realtà ogni sistema è incarnato nell'uomo, e non c'è essere umano che sia esente dal peccato originale. Anche negli Usa c'erano, e ci sono sempre stati, intrecci fra politica e affari, corruzione, connivenze con le varie mafie, brogli elettorali, carrierismi, perfino violenze.

Continua a pagina 2

DOPO L'ASSALTO BIDEN PROCLAMATO PRESIDENTE: RIPRISTINARE L'ONORE MA IL TYCOON INSISTE: VOTO TRUCCATO. IL CONGRESSO VUOLE CACCIARLO



America ancora sotto choc per il tentato golpe dei sostenitori di Trump durante la ratifica del voto

Pioli, Bolognini, Cutò e Polidori da pagina 3 a pagina 7

DALLE CITTÀ

Firenze

Bandiera gialla in bar e ristoranti «Ma è durissima»

Conte in Cronaca

Firenze

Il mitico circolino di San Niccolò a rischio chiusura

Servizio in Cronaca

Firenze

Ogni giorno una frase di Dante La Crusca celebra il Sommo Poeta

Mugnaini in Cronaca



Il navigatore solitario e filosofo Giancarlo Pedote

In vela attorno al mondo «È la barca che mi cura»

Jannello a pagina 16



Il racconto di Jean-François Delon

«Alain, bello e infelice Il mio fratello fragile»

Bogani a pagina 25

DIFENDITI CON SUSTENIUM IMMUNO

ADULTI JUNIOR

PER SOSTENERE LE DIFESE IMMUNITARIE DI TUTTA LA FAMIGLIA.

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

A. MESSERINI





la Repubblica



Fondatore *Eugenio Scalfari*

il venerdì

Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 46 - N° 6

Venerdì 8 gennaio 2021

Oggi con *il Venerdì*

In Italia € 2,00

L'ASSALTO AL CONGRESSO

“Trump via subito”

I democratici chiedono al vice Pence di applicare il 25esimo emendamento e farlo decadere: “È pericoloso, ha tentato il golpe”
In caso di rifiuto dei repubblicani pronto l'impeachment. In Italia critiche della maggioranza a Conte: condanna troppo tiepida

Ratificata l'elezione di Biden: “La violenza colpa del presidente”

L'editoriale

La sovversione nazional-populista

di **Ezio Mauro**

Quando la democrazia è ferita in un Paese, il suo malessere contagia il mondo, perché dimostra la fragilità di quella che a torto consideriamo la moderna religione civile egemone, mentre è semplicemente una costruzione umana che ha bisogno di essere ogni giorno riconfermata da un atto di fede laica da parte dei cittadini. Ecco perché lo stupore per quanto sta accadendo in America genera uno sgomento universale, salvo che nei regimi totalitari e autoritari: assistiamo al testacoda clamoroso della più grande democrazia del mondo assediata dal suo presidente, che pur di non ammettere la sconfitta nelle libere elezioni chiama alla rivolta il suo popolo davanti al parlamento preso d'assalto, calpestando la regola nella speranza che negare la realtà consenta di deformarla.

● continua a pagina 29

La ferita americana

Un fantasma sul futuro

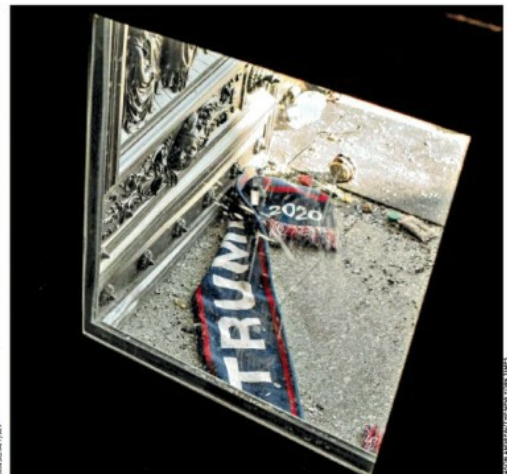
di **Yascha Mounk**

Come osservava Aristotele nella *Poetica*, la conclusione di una rappresentazione drammatica dovrebbe essere sorprendente ma al tempo stesso inevitabile. Se è così, allora i quattro anni di Donald Trump alla presidenza sono giunti al loro finale più appropriato. Il Campidoglio è l'edificio più imponente di Washington. I turisti che arrivano per la prima volta spesso lo scambiano per la Casa Bianca.

● continua a pagina 29



▲ La proclamazione Il vicepresidente Pence e la speaker della Camera Pelosi



▲ Dopo l'insurrezione Una sciarpa pro Trump dopo l'assalto a Capitol Hill

L'intervista

Walzer: “Questo Paese è più forte dell'odio ora saprà tornare unito”

di **Anna Lombardi**
● a pagina 8

Il racconto

Nella mente di Donald il grande narcisista che si credeva un profeta

di **Gabriele Romagnoli**
● a pagina 9

dal nostro inviato **Federico Rampini**

WASHINGTON - «È uno dei momenti più bui della nostra storia. Donald Trump ha tentato di sovvertire la decisione degli elettori scatenando una folla violenta».

● alle pagine 2 e 3

Favoriti i parenti

Virus, caccia ai furbetti del vaccino



di **Alessandra Ziniti**
● a pagina 16

La crisi di governo

Nuovo Recovery Pd e 5S blindano il premier

di **Ciriaco, Cuzzocrea, Petrini e Vecchio** ● alle pagine 14 e 15

DIFENDITI CON SUSTENIUM IMMUNO

PER SOSTENERE LE DIFESE IMMUNITARIE DI TUTTA LA FAMIGLIA.

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

Domani **Robinson**



Eugenio Scalfari e i 45 anni di Repubblica

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: pubblicitasmanzoni.it

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

NZ



Torino Il prete invoca i Patti Lateranensi "No alla multa, i vigili fuori dall'oratorio"

BUCCIEZANCAN - P. 19

Scuola Anita ritorna in classe "Ma la nostra lotta non è finita"

ANDREA JOLY - P. 13



Svolta Juve Pirlo chiede continuità "Ora vinciamo anche con le piccole"

BARILLA, ODDENINO E LA RUBRICA DI MARCO TARDELLI - PP. 28-29



LA STAMPA



VENEDÌ 8 GENNAIO 2021

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 155 II N. 7 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

DOPO L'ASSALTO A CAPITOL HILL, IL SENATO RATIFICA IL CAMBIO DELLA GUARDIA. L'AMAREZZA DEL PRESIDENTE ELETO: È STATO TERRORISMO INTERNO

“Così Trump ha distrutto l’America”

Biden attacca: “Ha incitato alla rivolta”. Donald chiuso nel bunker pensa di darsi la grazia. Sicurezza sotto accusa

**CAMBIA IL RAPPORTO TRA LE GRANDI POTENZE
ORA IL MONDO È SENZA GUIDA**

LUCIO CARACCIOLA

Oggi alleati e avversari dell'America si sentono un poco più liberi. L'assalto al Congresso e il caos in cui s'inscrive alimentano la percezione che il Numero Uno sia troppo impegnato con sé stesso per pensare al mondo. Conclusione affrettata. Resta che il danno reputazionale subito dal Paese che va (andava?) orgoglioso del suo marchio democratico è profondo e non rapidamente sanabile. Né è chiaro chi sia in questo momento davvero il comandante in capo: il presidente in carica o il vicepresidente che si comporta come se il presidente fosse lui?

CONTINUA PAGINA 21

L'ANALISI

I SONDAGGI NON CONDANNANO LE VIOLENZE

IL CUPIO DISSOLVI DI UNA NAZIONE

GIANNI RIOTTA

E ora America? Ora che hai visto il tuo Campidoglio in mano a fascisti, nazisti, razzisti, terroristi, saccheggiato, sporcato, violentato, irriso davanti al mondo, con quattro morti in strada e le divise dell'esercito più forte della storia incapaci di fermare una teppa tanto ignobile quanto pezzente? Quali saranno le conseguenze, quali le ferite nell'anima collettiva del Paese? Nel suo appassionato appello all'unità, il presidente eletto Joe Biden ha chiesto al Paese di tornare comunitari, non faida di tribù ostili.

CONTINUA PAGINA 3



Il presidente Joe Biden entrerà alla Casa Bianca il 20 gennaio

MASTROLILLI, SEMPRINI, SIMONI E ALTRI SERVIZI - PP. 2-9

SUPERATA QUOTA 400MILA

L'Italia accelera sulle vaccinazioni adesso è seconda in Europa

NICCOLÒ CARRATELLI

L'Italia accelera sulle vaccinazioni: ora è seconda in Europa. Dopo il via libera dell'Agenzia del farmaco, la prossima settimana arriveranno le prime fiale del siero Moderna: attese un milione e 300 mila entro fine marzo, 11 milioni da qui all'estate. L'ad dell'azienda Usa: garantisce immunità di due anni. Ritardi nella somministrazione delle fiale Pfizer. Ippolito: "La variante sudafricana potrebbe ridurre l'efficacia dei vaccini". - P. 10 SERVIZI - PP. 10-13

IL RETROSCENA

FORZA ITALIA STAMPELLA PER LA MAGGIORANZA

Renzi, l'affondo finale su Mes e Servizi segreti Conte: così si va in Aula

CARLO BERTINI

«Hanno fatto l'accordo con Brunetta», sbuffa Renzi. Quella minaccia lanciata da Bertini per conto del premier, di portare il voto sul Recovery Plan in Parlamento, per il leader di Iv, vuol dire una cosa sola: che Conte ha assoldato i responsabili che gli servono per tirare avanti senza di lui. Lo dice chiaro e tondo: «Da come si muove Conte, penso sia convinto di avere i numeri dei responsabili. Ma se non li ha, ci sarà un altro governo non il voto». - P. 15 SERVIZI - PP. 14-17

IL COLLOQUIO

IL CONSIGLIERE PER L'INNOVAZIONE DI OBAMA

“Venti milioni di patrioti ancora radicalizzati”

FRANCESCO OLIVO

Le maschere e le corna possono ingannare: «L'assalto al Campidoglio non è opera di una minoranza insignificante. Ci sono 20 milioni di americani radicalizzati». Così Alec Ross, per 4 anni consigliere dell'amministrazione Obama. - P. 5



L'INTERVISTA

IL PRESIDENTE DEL PARLAMENTO EUROPEO

Sassoli: populisti battuti ma la democrazia rischia

MARCO ZATTERIN

Una «fine ingloriosa» per Trump, ammette serio David Sassoli, preoccupato per il futuro della democrazia, sebbene l'epilogo del dramma di Capitol Hill abbia «dimostrato che l'America possiede forti anticorpi per resistere ad attacchi eversivi». - P. 9



LA POLEMICA

LA SCALA DI VALORI DELLA POLITICA ITALIANA

Da “Giuseppi” a Meloni quei tweet imbarazzati

FLAVIA PERINA

Le reazioni della politica italiana ai fatti di Capitol Hill suscitano un inedito sospetto: quello che le nostre classi dirigenti abbiano smesso di percepire il reale e la scala di valori, anche emotiva, collegata ai grandi fatti del mondo. - P. 23



BUONGIORNO

Qui corna, a te colapasta

MATTIA FELTRI

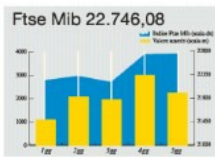
Fabrizio Barca, uomo di sinistra ed ex ministro di Mario Monti, scrivendo dell'assalto al Congresso ha ricordato a quali estremi portino le disuguaglianze. Ha fatto un passo in più Vittorio Sgarbi: il popolo va ascoltato e rispettato, ha detto. Non hanno tutti i torti. Donald J. Trump ha preso una settantina di milioni di voti, e non arrivano da settanta milioni di scimmietti, e se a sinistra possono commettere una fesseria è di considerarli tali, come tali furono considerati gli elettori di George W. Bush o di Silvio Berlusconi, due che, nonostante spericolati pronostici, i palazzi non li hanno mai incendiati. Va bene, ascoliamoli e rispetiamoli. Apriamo il dialogo. Dopodiché per aprire il dialogo con alcuni, con gli assediati di Capitol Hill e i loro sostenitori, per esempio con Jake Angeli, detto lo sciamano,

uno col corno copricapo cornuto e la pelliccia aperta sul petto nudo, una specie di frontman di Qanon, combriccola che considera Trump l'argine al dominio mondiale di un clan di pedofili e di ebrei (che associazione suggestiva), o con Enrique Tarrio, leader dei Proud Boys, suprematisti americani a cui si accede dopo aver subito un pestaggio da cinque affiliati finché non si siano pronunciati i nomi di cinque cereali (giuro), o ancora con monsignor Carlo Maria Viganò che pochi giorni fa, in un'intervista con Steve Bannon, ha ripetuto la sua teoria del Great Reset, la cospirazione del Male demoniaco contro il Bene divino (difeso da Trump) per instaurare una dittatura sanitaria e abolire la proprietà privata e la differenza di genere, ecco, senza colapasta in testa nemmeno si comincia. —

PALZOLA
Corgonzola dolce e cremosa
Stracemosa
palzola.it

NOBIS ASSICURAZIONI
www.nobis.it





BORSA +0,06% 1€ = \$1,2276

| BORSE ESTERE | | INDICATORI | |
|--------------|--------|--------------|---------|
| Dow Jones | 31.060 | Euro-Stoxx50 | 0,0219 |
| Nasdaq | 13.048 | Euro-Yen | 127,13 |
| S&P 500 | 3.805 | Euro-Fr.Sv. | 1,0833 |
| Nikkei | 37.605 | Euro-Yuan | 7,9302 |
| Francfort | 13.068 | Spa 10 Y | 0,1809 |
| Zurigo | 10.778 | Bund 10 Y | -0,8780 |
| Parigi | 5.887 | FUTURE | |
| Londra | 5.870 | Euro-Btp | 191,91 |
| Euro-Dollaro | 1,2276 | Euro-Bund | 174,78 |
| | | Fine Mts | 22,070 |

Dopo due anni di esilio Banca Carige spinge per rientrare a Piazza Affari

Obiettivo: sul listino entro giugno. L'istituto è tornato in bonis grazie all'aumento di capitale e allo scorporo degli npl
Cervini a pagina 10

il quotidiano dei mercati finanziari

Lvmh chiude con Tiffany e ne cambia il vertice

Anthony Ledru sarà ceo. Alexandre Arnault alla vicepresidenza

Ferraro in MFF

Anno XXXIII n. 005

Venerdì 8 Gennaio 2021

€2,00 *Classificatori*



IN EDICOLA

RENDEMENTI, RATING E COSTI

CON **ALFA ROMEO**

Con MF Magazine for Fashion n. 105 a €5,00 (€120 + €3,00). Con MF Magazine for Living n. 11 a €5,00 (€120 + €3,00). Con MF Fashion & Beauty for men n. 89 a €4,00 (€120 + €3,00). Con MF Video della Rete n. Leader 2019 a €4,00 (€120 + €3,00). Spedite in A.P. art. 1 (C.I. 4804/000 Milano - J&K (C) - D&K - L&M/Pirella Göttsche

PIÙ FORTE DELLA RIVOLTA I LISTINI STATUNITENSIS SNOBBANO L'ASSALTO AL CONGRESSO

Wall Street destituisce Trump

Dow Jones e Nasdaq salgono e archiviano l'era del tycoon alla Casa Bianca
Biden prepara la squadra. Minuto Rizzo a MF: il trumpismo rimane forte
Le violenze a Washington adesso imbarazzano anche il governo di «Giuseppi»

BITCOIN SENZA FRENI A 40 MILA \$. IL MERCATO DI TUTTE LE CRIPTO ORA VALE 1.000 MILIARDI

IL RISIKO DEI LISTINI
Euronext mantiene a Milano la sede di Borsa spa
A Sia la guida di Mts

HOLDING
I Ferrero si mettono a dieta di dividendi

TELECOMUNICAZIONI
Rete unica, il governo accende un faro sui conti e sulle attività di Open Fiber

Alice e Rafael hanno scelto elettrodomestici a basso consumo energetico

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

Eni + Alice + Rafael è meglio di Eni.

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

INSIEME ABBIAMO UN'ALTRA ENERGIA

Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Primo Piano

Pialassa, carrette del mare verso l' addio

Non solo la Berkan B: vi sono altre cinque imbarcazioni sotto sequestro. Forse la svolta per la bonifica con i fondi della Finanziaria

Nei porti italiani ci sono circa 700 navi, tra mercantili, barche da diporto e mezzi degli scafisti che attendono da decenni di essere rimosse. Di queste, sei relitti, tra grandi e piccoli, sono in fondo alla pialassa Piomboni, dalle parte opposta rispetto alla banchina Eni e ai cantieri nautici. Si tratta di tre navi russe ('Or Enburggaz Prom', 'Vomv Gaz', 'V.Nikolaev'), di due imbarcazioni più piccole e della Berkan B, già interessata da una gara d' appalto per la rimozione, e recintata nella zona della banchina ex Tozzi. Una situazione già raccontata dal Carlino in diversi articoli negli ultimi anni. La maggior parte di queste imbarcazioni sono state sequestrate nei decenni dalla Capitaneria di porto perché rappresentavano, un pericolo per la navigazione. Ora, una norma inserita nella legge di Bilancio consentirà alle Autorità di sistema portuale di rimuovere questi relitti potendo godere di un contributo statale. A proporla è stato il Pd e, in particolare, il deputato ravennate Alberto Pagani. «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 queste navi per venderle nei casi in cui sia possibile o farle demolire» spiegano Matteo Bianchi, responsabile nazionale dipartimento Economia del Mare Pd e Pagani. Il fondo ha risorse per 12 milioni di euro, coprirà il 50 per cento delle spese sostenute dalle Autorità portuali per cui potrà attivare investimenti per 24 milioni su tre anni. Il ricavato della vendita della nave o dei rottami andrà a integrare il fondo così da poter rimuovere ulteriori navi abbandonate. «Si tratta di un provvedimento molto importante, perché crea le condizioni anche legislative per poter procedere nella rimozione di questi relitti» commenta il presidente dell' **Adsp** ravennate, Daniele Rossi. «Appena ci sarà il previsto decreto ministeriale, entro un paio di mesi - aggiunge - attiveremo l' iter per portare via tutte le carcasse». I relitti si trovano abbastanza vicini l' uno all' altro, ai margini della pialassa. Le tre navi russe, identiche per caratteristiche ma costruite in tempi diversi, sono state utilizzate dagli anni Novanta fino al nuovo secolo per collegare la Croazia a Ravenna con carichi di ghiaia e materiale per l' edilizia. Fra la 'Vomv Gaz' e la 'Nikolaev', quando la bassa marea è particolarmente forte, affiorano anche due relitti anonimi: probabilmente chiatte fluviali degli anni 70, ferme a Ravenna da una ventina d' anni. lo. tazz. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



infrastrutture

La tedesca Hhla scommette su Trieste

Dopo l' approvazione del Consiglio dei Ministri e l' adempimento di ulteriori condizioni precedenti formali, Hhla (Hamburger Hafen und Logistik Ag) ha comunicato il perfezionamento dell' acquisizione del terminale Plt nel **Porto** di **Trieste**. «Siamo felici che l' acquisizione della quota maggioritaria sia ora completata - ha detto l' ad di Hhla Angela Titzath -. Alla firma del contratto il 28 settembre dello scorso anno a **Trieste** c' è stata grandissima approvazione, specialmente da parte dell' Italia, per il nostro impegno nel **porto** Adriatico. Da quel momento un team di Hhla International lavora intensamente all' integrazione del terminal di **Trieste** nel Gruppo Hhla. Insieme ai nostri partner italiani vogliamo rendere la Hhla Plt Italy un importante hub meridionale all' interno della nostra rete portuale». «Siamo molto contenti per l' investimento di Hhla che può dare a Plt e al **Porto** di **Trieste** una entusiasmante prospettiva - ha dichiarato Francesco Parisi, coazionista di Hhla Plt Italy -. Siamo grati a Hhla per il sostegno che ci ha dato già nei mesi scorsi e questo è per noi un forte incentivo per un intenso lavoro in comune anche nel futuro per fare di questo progetto una storia di successo». Il terminal di Hhla Plt Italy è situato all' interno della zona franca di **Trieste** e dispone di una superficie complessiva di 27 ettari. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



È quanto emerge dall' ultima bozza del piano Next generation

Trasporti, 10 mld dal Pnrr

Quasi un miliardo di euro andrà ai porti di Genova e Trieste. Scomparsi invece i 630 mln destinati al rinnovo del naviglio commerciale e della Guardia Costiera

PAGINA A CURA DI NICOLA CAPUZZO

Ha iniziato a circolare ieri l' ultima versione del Piano nazionale di ripresa e resilienza Next Generation Italia con le linee di indirizzo inserite nella bozza da sottoporre al Consiglio dei Ministri in programma (forse) per oggi. In materia di trasporti e logistica balza subito all' occhio che si è persa ogni traccia del programma di rinnovamento delle flotte navali così com' era stato descritto nel Piano in circolazione fino a pochi giorni fa. Nel documento si legge che «l' ultima revisione della bozza di Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) ha puntato ad accrescere le risorse nette per gli investimenti. Impiegando le risorse dei fondi nazionali di coesione Fsc 2021-2027 non ancora programmate, è stato possibile incrementare gli investimenti in misura superiore a 20 miliardi per nuovi progetti in importanti campi che comprendono le voci rete ferroviaria veloce, portualità, trasporto locale sostenibile, banda larga e 5G, ciclo integrale dei rifiuti, infrastrutturazione sociale del Mezzogiorno». Il Paese investirà anche «nella conversione del biogas per la produzione di bio-metano da impiegare nei trasporti e anche per usi civili». La sintesi del Piano rende noto poi che «una specifica linea d' azione è rivolta allo sviluppo della mobilità sostenibile attraverso il potenziamento delle infrastrutture per il trasporto rapido di massa e delle ciclovie e a un imponente rinnovamento del parco circolante di mezzi per il trasporto pubblico locale». In questo filone potrebbero forse essere ricompresi anche mezzi navali. Poi ancora si legge: «Si promuove il rilancio dell' industria italiana produttrice di mezzi di trasporto pubblico e della relativa componentistica tramite una coerente e prevedibile politica di public procurement, il sostegno alla ricerca e sviluppo delle aziende della filiera autobus e più in generale dell' automotive, nonché contributi agli investimenti laddove praticabile dato il regolamento Rf e la normativa europea sugli aiuti di Stato». Scorrendo lo schema riassuntivo di progetti e relativi finanziamenti si nota che 7,55 miliardi saranno destinati a «Trasporti locali sostenibili, ciclovie e rinnovo parco rotabile». Ai «Sistemi di gestione rifiuti raccolti a mare nelle aree portuali» sarà invece destinato mezzo miliardo, mentre il «Progetto integrato Porti d' Italia», che include i fondi per la nuova diga di Genova e per il porto di Trieste oltre agli altri interventi ammessi negli scali italiani, si è meritato 3,32 miliardi. Alla voce «Digitalizzazione aeroporti e sistemi logistici» corrisponde poi un budget di 360 milioni e, sempre in tema di infrastrutture, 26,7 miliardi andranno a «Opere ferroviarie per la mobilità e la connessione veloce del Paese», e 1,6 miliardi a «Messa in sicurezza e monitoraggio digitale di strade, viadotti e ponti». Il programma di Rinnovo della flotta, che non ha superato l' esame del Mef, prevedeva l' assegnazione di 630 milioni per «incentivi per la costruzione di nuove unità o refitting di unità esistenti con sistemi di generazione/propulsione di ultima generazione, in grado di ridurre o annullare l' impronta ambientale». Destinatari dovevano essere vettori ro-ro, traghetti, navi da crociera e la flotta della Guardia Costiera. A rischio anche i fondi per realizzare «opportune infrastrutture sistemiche, come quelle del bunkeraggio del Gnl nave-nave e camion-nave mediante l' adeguamento dei terminali esistenti e la costruzione di nuove infrastrutture (tre microliquefattori) e navi bunkerine dedicate». (riproduzione riservata)



Il Piccolo

Trieste

porto di trieste: perfezionato l' accordo annunciato mesi fa

Amburgo prende il 50,01% della Piattaforma logistica

Plt è morta, viva Hhla Plt Italy. La società concessionaria della Piattaforma logistica cambia nome: è il primo effetto dell' iniezione da 12,8 milioni con cui ieri i tedeschi di Hamburger Hafen und Logistik Ag hanno effettuato l' aumento di capitale che li ha portati al 50,01% della Srl che costruirà e gestirà il Molo VIII, dando vita alla seconda banchina container del **porto di Trieste**. d' amelio / A PAG. 21.



Il Piccolo

Trieste

porto

Piattaforma logistica, ai tedeschi il 50,01 % Aumento di capitale da 12,8 milioni di euro

Il colosso di Amburgo si prende la maggioranza della società che costruirà e gestirà il Molo VIII, ribattezzata Hhla Plt Italy

DIEGO D'AMELIO

Plt è morta, viva Hhla Plt Italy. La società concessionaria della Piattaforma logistica cambia nome: è il primo effetto dell'iniezione da 12,8 milioni con cui ieri i tedeschi di Hamburger Hafen und Logistik Ag hanno effettuato l'aumento di capitale che li ha portati al 50,01% della Srl che costruirà e gestirà il Molo VIII, dando vita alla seconda banchina container del porto di Trieste. Si è conclusa nei tempi previsti l'operazione che vede il principale terminalista dello scalo di Amburgo aprire la sua succursale mediterranea a Trieste. In previsione c'è un piano di investimenti da diverse centinaia di milioni, che nel corso della prima metà del 2021 verrà presentato all'Autorità portuale, con cui Hhla Plt Italy discuterà impegno economico, dimensioni del Molo VIII, tempi di realizzazione e previsioni in termini di traffici e occupazione, chiedendo in cambio un allungamento della concessione demaniale. Le prime navi arriveranno comunque a febbraio, quando è fissato l'attracco traghetti ro-ro dalla Turchia. Dopo le firme e la cerimonia organizzata a settembre alla presenza della ceo di Hhla Angela Titzrath, l'acquisizione è fatta. Il governo ha autorizzato l'accordo fra i tedeschi e la compagine italiana, formata dalla ditta di spedizioni Francesco Parisi, dall'impresa di costruzioni Icop di Vittorio Petrucco e dall'Interporto di Bologna. Hhla Plt ha anche montato la prima gru e informa che ci sono adesso tutte le «strutture e condizioni sistemiche, tecniche e di personale» per cominciare a lavorare, partendo con i semirimorchi ma puntando a fare dei container il futuro core business. Il terminal dispone di una superficie di 27 ettari. La parte preesistente dello Scalo legnami continuerà a occuparsi di merci varie. La zona più a Sud corrisponde a quella di nuova costruzione e rappresenta il fulcro della nuova infrastruttura: è qui che ormeggeranno navi ro-ro e feeder container. I traghetti per semirimorchi e camion sbarcheranno attraverso una rampa larga 35 metri, adatta a gestire anche le navi più grandi attive lungo l'autostrada del mare. I container saranno invece scaricati grazie alla gru mobile, con una seconda identica in consegna entro fine marzo. La società ha inoltre ordinato quattro reach stacker (grandi carrelli usati per movimentare i container a terra) che dovrebbero arrivare anch'essi entro il primo trimestre. Le merci lasceranno il terminal su gomma o ferro: l'area è collegata da binari e la società ferroviaria Metrans (detenuta interamente da Hhla) già opera nel porto di Trieste e diventerà protagonista nei traffici della Piattaforma. Titzrath si dice «felice che l'acquisizione sia ora completata. Alla firma del contratto il 28 settembre c'è stata grandissima approvazione, specialmente da parte dell'Italia, per il nostro impegno nel porto Adriatico». Nel corso della cerimonia, il ministro dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli affermò che l'intesa era ben vista dal governo per rafforzare le relazioni con gli Stati Uniti, deterioratesi dopo la firma del Memorandum con i cinesi di Cccc sul porto di Trieste e davanti alla possibilità che la Piattaforma fosse ceduta a China Merchants, battuta proprio dall'offerta di Amburgo. Dall'apposizione delle firme a settembre, «un team di Hhla International - aggiunge Titzrath - lavora intensamente all'integrazione del terminal di Trieste nel Gruppo Hhla. Insieme ai nostri partner italiani e ai nostri motivati dipendenti vogliamo rendere la Hhla Plt Italy un importante hub meridionale della nostra rete portuale e intermodale». La





Il Piccolo

Trieste

sponde dell' Adriatico, nuova via d' accesso da Sud al cuore del continente. Lo spedizioniere Francesco Parisi parla a nome delle imprese locali: «L' investimento può dare a Plt e al porto una entusiasmante prospettiva di crescita. Siamo grati a Hhla per il forte sostegno che ci ha dato già nei mesi scorsi e questo è per noi un forte incentivo per un intenso lavoro in comune anche nel futuro per fare di questo progetto una storia di successo». Il saluto ad Hhla arriva anche dal presidente dell' Autorità portuale Zeno D' Agostino: «Accogliamo un campione dell' innovazione e della sostenibilità. È un ottimo acquisto che aiuterà tutto il sistema a essere attivo su questi temi. Ora aspettiamo la partenza dell' operatività, che non è solo quella via mare ma anche quella della ferrovia a servizio della Piattaforma». -
-© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

il primo organigramma

Titzrath assume la presidenza Nel Cda Parisi e Petrucco

La composizione è destinata comunque a cambiare a breve. Reclutamento dei tecnici al via e dovrebbero essere tutti italiani sia il direttore che i manager

D.D.A.

La Piattaforma logistica cambia assetto societario e si tinge del tricolore tedesco. I dirigenti di Amburgo guadagnano la maggioranza nel consiglio di amministrazione e l'interesse per Trieste è dimostrato dal fatto che la ceo Angela Titzrath sceglie a sorpresa di assumere la presidenza della nuova Hhla Plt Italy. Dopo la sottoscrizione dell'aumento di capitale, il cda si è riunito subito per il conferimento dei poteri. E se Titzrath occuperà la poltrona di maggior prestigio, la vicepresidenza spetterà a Philip Sweens, responsabile di Hhla per le attività internazionali. La terza posizione appannaggio di Amburgo va al manager Stefan Dohm, membro del board dell'Associazione degli ingegneri tedeschi. Le due poltrone rimanenti sono riservate alla componente italiana, ricoperte da Francesco Parisi e Vittorio Petrucco, in rappresentanza della Francesco Parisi e di Icop. Le deleghe operative saranno detenute da Sweens e Parisi. La composizione del cda è destinata comunque a cambiare presto, perché Hhla ufficializzerà a breve il nuovo direttore del terminal, che sostituirà Dohm all'interno del cda. La società costruirà il proprio organigramma entro marzo, reclutando tecnici esperti di trasporti e di infrastrutture. Direttore e manager dovrebbero essere tutti italiani. Dopo il collaudo dei lavori depositato il 4 gennaio, grazie a un super lavoro degli uffici dell'**Autorità portuale** e della Regione tra Natale e Capodanno, i prossimi mesi saranno un banco di prova importante. Si valuteranno infatti i volumi iniziali di traffico e Hhla assisterà nel frattempo Icop affinché i costruttori sviluppino in modo coordinato l'intervento sui piazzali previsti al posto dell'area a caldo dall'Accordo di programma della Ferriera. Continuerà inoltre lo studio per la costruzione del Molo VIII, con la necessità di selezionare la migliore fra una serie di ipotesi oggi sul tavolo della compagnia. Quando il quadro sarà chiaro e verrà trovata l'intesa con l'**Autorità portuale**, il board amburghese di Hhla delibererà il via alla prima tranche di investimenti su Trieste: vengono stimati fra 200 e 300 milioni, cui dovrebbe aggiungersi una frazione dei quasi 400 milioni del Recovery Plan, che permetteranno di costruire la nuova stazione di Servola e i collegamenti stradali e ferroviari al terminal di terra che sorgerà al posto della Ferriera. Sarà a quel punto che Amburgo acquisirà la società Logistica giuliana, che Icop ha appena comprato dal gruppo Arvedi e che entrerà poi direttamente nella galassia Hhla Plt. La newco sarà il vettore grazie al quale, dopo le previste permutate sui terreni di Servola fra zone private e demaniali, Hhla Plt metterà piede nell'area a caldo e potrà partire in parallelo con la costruzione del terminal di terra e del Molo VIII. --D.D.A. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



HHLA perfeziona l' acquisizione del terminal PLT nel porto di Trieste

"Il perfezionamento dell' investimento di HHLA che può dare a PLT e al Porto di Trieste una entusiasmante prospettiva di crescita"

Dopo l' approvazione del Consiglio dei Ministri italiano e l' adempimento di ulteriore condizioni precedenti formali, nulla ostacola l' avviamento del terminal HHLA PLT Italy nel **porto** Adriatico di **Trieste** sotto la guida della Hamburger Hafen und Logistik AG. Angela Titzrath, amministratrice delegata di HHLA: "Siamo felici che l' acquisizione della quota maggioritaria sia ora completata. Alla firma del contratto il 28 settembre dello scorso anno a **Trieste** c' è stata grandissima approvazione , specialmente da parte dell' Italia, per il nostro impegno nel **porto** Adriatico. Da quel momento un team di HHLA International lavora intensamente all' integrazione del terminal di **Trieste** nel Gruppo HHLA. Insieme ai nostri partner italiani e ai nostri motivati dipendenti vogliamo rendere la HHLA PLT Italy un importante hub meridionale all' interno della nostra rete portuale e intermodale." Francesco Parisi , amministratore delegato del Gruppo Francesco Parisi, uno dei co-azionisti di HHLA PLT Italy: "Siamo molto contenti per il perfezionamento dell' investimento di HHLA che può dare a PLT e al **Porto** di **Trieste** una entusiasmante prospettiva di crescita . Siamo grati a HHLA per il forte sostegno che ci ha dato già nei mesi scorsi e questo è per noi un forte incentivo per un intenso lavoro in comune anche nel futuro per fare di questo progetto una storia di successo." Il terminal di HHLA PLT Italy è situato all' interno della zona franca di **Trieste** e dispone di una superficie complessiva di 27 ettari. Nella parte settentrionale viene gestito prevalentemente il traffico di carico generale e vengono forniti servizi logistici. Nella zona meridionale è in costruzione il nuovo cuore del terminal: in futuro, il traffico container e ro-ro sarà gestito nell' area di nuova costruzione in acque profonde. Sono state create le strutture e le condizioni sistemiche, tecniche e di personale necessarie. Per la movimentazione ro-ro è disponibile una rampa con una larghezza di 35 metri, idonea alla gestione di navi ro-ro della nuova generazione impiegate nel Mediterraneo. La movimentazione dei container verrà effettuata con gru di banchina mobili sul lato mare, e con reach stacker sul lato terra. Una prima gru portuale mobile è stata già installata. Un' altra gru identica sarà consegnata nel primo trimestre del 2021. Oltre alle attrezzature esistenti, sono stati ordinati quattro reach stacker eco-efficienti, che dovrebbero essere consegnati anch' essi nel primo trimestre. La posizione strategicamente favorevole del **porto** adriatico di **Trieste** offre ottime opportunità di crescita del traffico diretto verso l' entroterra. Il terminal multifunzione è dotato di un proprio raccordo ferroviario. Oltre a ciò, Metrains, filiale ferroviaria della HHLA, collega già il **porto** di **Trieste** con la sua rete intermodale europea. Negli anni passati la regione adriatica si è sviluppata in modo molto dinamico . **Trieste** è il **porto** più settentrionale del Mediterraneo e al contempo lo sbocco a sud dell' Europa centrale e orientale. HHLA si posiziona con la HHLA PLT Italy in un mercato fortemente in crescita che offre buone possibilità di sviluppo, per intercettare nuovi flussi di merci in mutamento e partecipare attivamente alla loro evoluzione. Loading...
 Commenti Ci sono altri 0 commenti. [Clicca per leggerli.](#)



Piattaforma Trieste: HHLA perfeziona acquisizione

Opera con nome HHLA PLT Italy, a febbraio operazioni estese.

(ANSA) - **TRIESTE**, 07 GEN - La società tedesca Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) ha perfezionato oggi l'acquisizione di una quota del 50,01% del terminal multifunzionale "Piattaforma Logistica **Trieste**" (PLT) nel **porto** di **Trieste**, che opererà d'ora in poi con il nome HHLA PLT Italy; dovrebbe iniziare a febbraio le operazioni estese. Dopo l'approvazione del Consiglio dei Ministri italiano e l'adempimento di alcuni passaggi formali, ora il terminal HHLA PLT Italy potrà essere guidato dalla HHLA. Angela Titzrath, a.d. di HHLA ha annunciato l'intenzione di fare della HHLA PLT Italy "un importante hub meridionale all'interno della nostra rete portuale e intermodale." Francesco Parisi, a.d. del Gruppo Francesco Parisi, co-azionista di HHLA PLT Italy ha parlato di "entusiasmante prospettiva di crescita" e di una iniziativa che costituisce "un forte incentivo per un intenso lavoro in comune anche nel futuro per fare di questo progetto una storia di successo." Il terminal è nella zona franca di **Trieste** e si estende su 27 ettari dove, a nord è gestito il traffico di carico generale e vengono forniti servizi logistici; a sud è in costruzione il nuovo cuore del terminal dove sarà gestito il traffico container e ro-ro, in acque profonde. La movimentazione dei container verrà effettuata con gru di banchina mobili, di cui una è stata già installata, l'altra sarà consegnata entro marzo. Altre infrastrutture completeranno la piattaforma. Il terminal multifunzione è dotato di un proprio raccordo ferroviario. Il contratto tra le parti è stato firmato il 28 settembre dello scorso anno a **Trieste**. (ANSA).



Trieste, nasce HHLA PLT Italy, completata l'acquisizione del terminal multifunzionale

TRIESTE - Il Porto di Amburgo, Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) ha annunciato di aver perfezionato, oggi, l'operazione con cui ha acquisito la quota di maggioranza (50,01%) del terminal multifunzionale Piattaforma Logistica Trieste (PLT) nel porto di Trieste. Il Terminal opererà con il nome sotto il nome HHLA PLT Italy, le operazioni estese dovrebbero iniziare nel mese di febbraio. Infatti con il via libera del Consiglio dei ministri italiano e l'adempimento di ulteriori condizioni precedenti formali, nulla ostacola l'avviamento del terminal HHLA PLT Italy nel porto Adriatico di Trieste sotto la guida della Hamburger Hafen und Logistik AG. Siamo felici che l'acquisizione della quota maggioritaria sia ora completata" - ha dichiarato l'amministratore delegato di HHL, Angela Titzrath: "Alla firma del contratto il 28 settembre dello scorso anno a Trieste c'è stata grandissima approvazione, specialmente da parte dell'Italia, per il nostro impegno nel porto Adriatico. Da quel momento un team di HHLA International lavora intensamente all'integrazione del terminal di Trieste nel Gruppo HHLA. Insieme ai nostri partner italiani e ai nostri motivati dipendenti vogliamo rendere la HHLA PLT Italy un importante hub meridionale all'interno della nostra rete portuale e intermodale. Francesco Parisi, amministratore delegato del Gruppo Francesco Parisi, uno dei co-azionisti di HHLA PLT Italy: Siamo molto contenti per il perfezionamento dell'investimento di HHLA che può dare a PLT e al Porto di Trieste una entusiasmante prospettiva di crescita. Siamo grati a HHLA per il forte sostegno che ci ha dato già nei mesi scorsi e questo è per noi un forte incentivo per un intenso lavoro in comune anche nel futuro per fare di questo progetto una storia di successo. Il terminal di HHLA PLT Italy è situato all'interno della zona franca di Trieste e dispone di una superficie complessiva di 27 ettari. Nella parte settentrionale viene gestito prevalentemente il traffico di carico generale e vengono forniti servizi logistici. Nella zona meridionale è in costruzione il nuovo cuore del terminal: in futuro, il traffico container e ro-ro sarà gestito nell'area di nuova costruzione in acque profonde. Sono state create le strutture e le condizioni sistemiche, tecniche e di personale necessarie. Per la movimentazione ro-ro è disponibile una rampa con una larghezza di 35 metri, idonea alla gestione di navi ro-ro della nuova generazione impiegate nel Mediterraneo. La movimentazione dei container verrà effettuata con gru di banchina mobili sul lato mare, e con reach stacker sul lato terra. Una prima gru portuale mobile è stata già installata. Un'altra gru identica sarà consegnata nel primo trimestre del 2021. Oltre alle attrezzature esistenti, sono stati ordinati quattro reach stacker eco-efficienti, che dovrebbero essere consegnati anch'essi nel primo trimestre. La posizione strategicamente favorevole del porto adriatico di Trieste offre ottime opportunità di crescita del traffico diretto verso l'entroterra. Il terminal multifunzione è dotato di un proprio raccordo ferroviario. Oltre a ciò, Metrans, filiale ferroviaria della HHLA, collega già il porto di Trieste con la sua rete intermodale europea. Negli anni passati la regione adriatica si è sviluppata in modo molto dinamico. Trieste è il porto più settentrionale del Mediterraneo e al contempo lo sbocco a sud dell'Europa centrale e orientale. HHLA si posiziona con la HHLA PLT Italy in un mercato fortemente in crescita che offre buone possibilità di sviluppo, per intercettare nuovi flussi di merci in mutamento e partecipare attivamente alla loro evoluzione.



Il Nautilus

Trieste

HHLA PLT Italy rispetta i tempi previsti

L' annunciata acquisizione del terminal multifunzionale 'Piattaforma Logistica Trieste' (PLT) nel porto di Trieste da parte della società Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) con una quota del 50,01% è stata perfezionata il 7 gennaio 2021. L' infrastruttura opererà d' ora in poi sotto il nome HHLA PLT Italy e dovrebbe iniziare a febbraio le operazioni estese. Dopo l' approvazione del Consiglio dei Ministri italiano e l' adempimento di ulteriore condizioni precedenti formali, nulla ostacola l' avviamento del terminal HHLA PLT Italy nel porto Adriatico di Trieste sotto la guida della Hamburger Hafen und Logistik AG. Angela Titzrath, amministratrice delegata di HHLA: 'Siamo felici che l' acquisizione della quota maggioritaria sia ora completata. Alla firma del contratto il 28 settembre dello scorso anno a Trieste c' è stata grandissima approvazione, specialmente da parte dell' Italia, per il nostro impegno nel porto Adriatico. Da quel momento un team di HHLA International lavora intensamente all' integrazione del terminal di Trieste nel Gruppo HHLA. Insieme ai nostri partner italiani e ai nostri motivati dipendenti vogliamo rendere la HHLA PLT Italy un importante hub meridionale all' interno della nostra rete portuale e intermodale.' Francesco Parisi, amministratore delegato del Gruppo Francesco Parisi, uno dei co-azionisti di HHLA PLT Italy: 'Siamo molto contenti per il perfezionamento dell' investimento di HHLA che può dare a PLT e al Porto di Trieste una entusiasmante prospettiva di crescita. Siamo grati a HHLA per il forte sostegno che ci ha dato già nei mesi scorsi e questo è per noi un forte incentivo per un intenso lavoro in comune anche nel futuro per fare di questo progetto una storia di successo.' Il terminal di HHLA PLT Italy è situato all' interno della zona di Trieste e dispone di una superficie complessiva di 27 ettari. Nella parte settentrionale viene gestito prevalentemente il traffico di carico generale e vengono forniti servizi logistici. Nella zona meridionale è in costruzione il nuovo cuore del terminal: in futuro, il traffico container e ro-ro sarà gestito nell' area di nuova costruzione in acque profonde. Sono state create le strutture e le condizioni sistemiche, tecniche e di personale necessarie. Per la movimentazione ro-ro è disponibile una rampa con una larghezza di 35 metri, idonea alla gestione di navi ro-ro della nuova generazione impiegate nel Mediterraneo. La movimentazione dei container verrà effettuata con gru di banchina mobili sul lato mare, e con reach stacker sul lato terra. Una prima gru portuale mobile è stata già installata. Un' altra gru identica sarà consegnata nel primo trimestre del 2021. Oltre alle attrezzature esistenti, sono stati ordinati quattro reach stacker eco-efficienti, che dovrebbero essere consegnati anch' essi nel primo trimestre. La posizione strategicamente favorevole del porto adriatico di Trieste offre ottime opportunità di crescita del traffico diretto verso l' entroterra. Il terminal multifunzione è dotato di un proprio raccordo ferroviario. Oltre a ciò, Metrans, filiale ferroviaria della HHLA, collega già il porto di Trieste con la sua rete intermodale europea. Negli anni passati la regione adriatica si è sviluppata in modo molto dinamico. Trieste è il porto più settentrionale del Mediterraneo e al contempo lo sbocco a sud dell' Europa centrale e orientale. HHLA si posiziona con la HHLA PLT Italy in un mercato fortemente in crescita che offre buone possibilità di sviluppo, per intercettare nuovi flussi di merci in mutamento e partecipare attivamente alla loro evoluzione.



Informare

Trieste

HHLA ha completato l'acquisizione del 50,01% di Piattaforma Logistica Trieste

Il terminal giuliano sarà operato sotto la denominazione HHLA PLT Italia Il gruppo terminalista tedesco Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) ha reso noto di aver portato oggi a termine l'acquisizione del 50,01% del nuovo terminale multipurpose Piattaforma Logistica Trieste (PLT) del porto di Trieste (del 29 settembre 2020). L'azienda germanica ha specificato che, dopo l'approvazione da parte del Consiglio dei ministri italiano, l'adempimento di ulteriori formalità e il via libera all'attività, le operazioni nel terminal italiano dovrebbero iniziare il prossimo mese sotto la denominazione HHLA PLT Italia.

The screenshot shows the Informare website interface. At the top, there are logos for STAR SERVICE and the Informare logo. Below the header, the date '7 gennaio 2021' is displayed. The main headline reads: 'HHLA ha completato l'acquisizione del 50,01% di Piattaforma Logistica Trieste'. A sub-headline states: 'Il terminal giuliano sarà operato sotto la denominazione HHLA PLT Italia'. The main text of the article is partially visible, mentioning that the German group HHLA has completed the acquisition of 50.01% of the new multipurpose terminal at the Trieste port as of September 29, 2020. Below the article, there is a 'WEB' section with a prompt to read news in Acrobat Reader format. A search bar for hotels is also visible, with fields for destination, arrival date (7 Jan 2021), and departure date (8 Jan 2021). At the bottom, there are navigation links for 'Indice', 'Prima pagina', and 'Indice notizie', along with contact information for Informare: Piazza Mattiotti 1/3 - 16123 Genova - ITALIA, tel: 010.2462122, fax: 010.2516768, e-mail.

HHLA PLT Italy rispetta i tempi previsti

L' annunciata acquisizione del terminal multifunzionale "Piattaforma Logistica Trieste" (PLT) nel porto di Trieste da parte della società Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) con una quota del 50,01% è stata perfezionata il 7 gennaio 2021. L' infrastruttura opererà d' ora in poi sotto il nome HHLA PLT Italy e dovrebbe iniziare a febbraio le operazioni estese. Dopo l' approvazione del Consiglio dei Ministri italiano e l' adempimento di ulteriore condizioni precedenti formali, nulla ostacola l' avviamento del terminal HHLA PLT Italy nel porto Adriatico di Trieste sotto la guida della Hamburger Hafen und Logistik AG. Angela Titzrath, amministratrice delegata di HHLA: "Siamo felici che l' acquisizione della quota maggioritaria sia ora completata. Alla firma del contratto il 28 settembre dello scorso anno a Trieste c' è stata grandissima approvazione, specialmente da parte dell' Italia, per il nostro impegno nel porto Adriatico. Da quel momento un team di HHLA International lavora intensamente all' integrazione del terminal di Trieste nel Gruppo HHLA. Insieme ai nostri partner italiani e ai nostri motivati dipendenti vogliamo rendere la HHLA PLT Italy un importante hub meridionale all' interno della nostra rete portuale e intermodale." Francesco Parisi, amministratore delegato del Gruppo Francesco Parisi, uno dei co-azionisti di HHLA PLT Italy: "Siamo molto contenti per il perfezionamento dell' investimento di HHLA che può dare a PLT e al Porto di Trieste una entusiasmante prospettiva di crescita. Siamo grati a HHLA per il forte sostegno che ci ha dato già nei mesi scorsi e questo è per noi un forte incentivo per un intenso lavoro in comune anche nel futuro per fare di questo progetto una storia di successo." Il terminal di HHLA PLT Italy è situato all' interno della zona franca di Trieste e dispone di una superficie complessiva di 27 ettari. Nella parte settentrionale viene gestito prevalentemente il traffico di carico generale e vengono forniti servizi logistici. Nella zona meridionale è in costruzione il nuovo cuore del terminal: in futuro, il traffico container e ro-ro sarà gestito nell' area di nuova costruzione in acque profonde. Sono state create le strutture e le condizioni sistemiche, tecniche e di personale necessarie. Per la movimentazione ro-ro è disponibile una rampa con una larghezza di 35 metri, idonea alla gestione di navi ro-ro della nuova generazione impiegate nel Mediterraneo. La movimentazione dei container verrà effettuata con gru di banchina mobili sul lato mare, e con reach stacker sul lato terra. Una prima gru portuale mobile è stata già installata. Un' altra gru identica sarà consegnata nel primo trimestre del 2021. Oltre alle attrezzature esistenti, sono stati ordinati quattro reach stacker eco-efficienti, che dovrebbero essere consegnati anch' essi nel primo trimestre. La posizione strategicamente favorevole del porto adriatico di Trieste offre ottime opportunità di crescita del traffico diretto verso l' entroterra. Il terminal multifunzione è dotato di un proprio rac-cordo ferroviario. Oltre a ciò, Metrans, filiale ferroviaria della HHLA, collega già il porto di Trieste con la sua rete intermodale europea. Negli anni passati la regione adriatica si è sviluppata in modo molto dinamico. Trieste è il porto più settentrionale del Mediterraneo e al contempo lo sbocco a sud dell' Europa centrale e orientale. HHLA si posiziona con la HHLA PLT Italy in un mercato fortemente in crescita che offre buone possibilità di sviluppo, per intercettare nuovi flussi di merci in mutamento e partecipare attivamente alla loro evoluzione.



Informazioni Marittime

Trieste

Nasce HHLA PLT Italy, il nuovo terminal tedesco di Trieste

Stabilita la ripartizione delle quote. La maggioranza ad Hamburger Hafen und Logistik, il resto ai soci locali di ICOP. Il polo container e rotabili partirà in primavera per movimentare a pieno regime 700 mila tonnellate l'anno

Si chiama HHLA PLT Italy il nuovo terminal container e rotabili di Trieste gestito da Hamburger Hafen und Logistik (HHLA). Dopo l'accordo tra le parti a settembre e l'approvazione del Consiglio dei ministri (attraverso il mancato esercizio del golden power) a novembre, nulla osta all'avviamento del nuovo polo. Oggi è stata infatti siglata definitivamente la partizione delle quote: il primo terminalista del porto di Amburgo (ne gestisce tre su quattro) entra con il 50,01 per cento in Piattaforma Logistica Trieste con un relativo aumento di capitale esclusivo per qualificare HHLA come primo azionista. Caratteristiche del terminal HHLA PLT Italy si trova nella zona di Bagnoli della Rosandra e rientra nella FREEeste, una nuova zona franca, di proprietà dell'Interporto di Trieste, estesa per 240 mila metri quadri, di cui 74 mila coperti, dopo l'acquisto negli anni scorsi del terminal dello Scalo Legnami, che ha permesso di raddoppiare la superficie originaria del progetto, si è raggiunta un'estensione di circa 25 ettari. Nello specifico, il terminal - 400 milioni di euro di investimento per circa 500 occupati - ha un doppio attracco, un raccordo ferroviario e una concessione di durata trentennale. A Nord verrà gestito il traffico di carico generale e forniti i servizi logistici. A Sud è in costruzione il vero e proprio terminal in acque profonde adibito al traffico container e rotabili. Al momento sono state costruite le strutture tecniche e per il personale. Per la movimentazione ro-ro è disponibile una rampa con una larghezza di 35 metri, idonea alla gestione di navi ro-ro di ultima generazione impiegate nel Mediterraneo. La movimentazione dei container verrà effettuata con gru di banchina mobili sul lato mare e con reach stacker sul lato terra. Una prima gru portuale mobile è stata già installata, un'altra identica sarà consegnata entro i prossimi tre mesi, insieme a quattro reach stacker che dovrebbero arrivare consegnati anch'essi nel primo trimestre. A pieno regime, la capacità sarà di circa 300 mila TEU, 90 mila unità ro-ro e 700 mila tonnellate di carico generale. Sarò gestita principalmente da HHLA in partnership con le aziende locali consociate in ICOP, ovvero Francesco Parisi Casa di Spedizioni, Interporto Bologna e Cosmo Ambiente. C'è anche l'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Orientale, non come parte attiva nella gestione ma in qualità di ente verificatore. HHLA PLT Italy dovrebbe arrivare a potenziare i collegamenti intermodali in un porto che negli ultimi anni ha visto crescere la domanda di trasporto su treno, fino a raggiungere il 56 per cento del traffico complessivo, una quota molto alta. Si collegherà al futuro scalo ferroviario di Campo Marzio, che si sta dotando di una struttura per treni da 750 metri. Sull'ex area a caldo si svilupperà il raccordo ferroviario della stazione di Servola, che potrà accogliere treni completi da 750 metri, nonché uno snodo autostradale diretto sulla Grande viabilità. Si pongono o anche le basi per il successivo avvio dei lavori del Molo VIII, previsto dal Piano regolatore portuale approvato nel 2016. Sarà un polo orientato al mercato dell'Europa Centrale, con le merci che, grazie ai veloci collegamenti ferroviari portuali che a Trieste si sono particolarmente sviluppati negli ultimi anni, potranno spostarsi dall'Adriatico verso Germania, Olanda, Belgio, Francia, tra le altre. Metrans, filiale ferroviaria di HHLA, è già attiva da tempo nel porto di Trieste. «Negli anni passati la regione adriatica si è sviluppata in modo molto dinamico», sottolinea una nota di HHLA. «Trieste continua - è il porto più settentrionale del Mediterraneo e al contempo lo sbocco a sud dell'Europa centrale e orientale. HHLA si posiziona con la HHLA PLT Italy in un mercato fortemente in crescita che offre buone possibilità di sviluppo, per intercettare





Informazioni Marittime

Trieste

ai nostri partner italiani e ai nostri motivati dipendenti vogliamo rendere la HHLA PLT Italy un importante hub meridionale all'interno della nostra rete portuale e intermodale», commenta Angela Titzrath, amministratrice delegata di HHLA. «Siamo grati a HHLA per il forte sostegno che ci ha dato già nei mesi scorsi e questo è per noi un forte incentivo per un intenso lavoro in comune anche nel futuro per fare di questo progetto una storia di successo», conclude Francesco Parisi, amministratore delegato del Gruppo Francesco Parisi, uno dei co-azionisti di HHLA PLT Italy.

HHLA perfeziona acquisizione Piattaforma Trieste

L'infrastruttura opererà d'ora in poi sotto il nome HHLA PLT Italy

Redazione

AMBURGO L'acquisizione della Piattaforma Logistica Trieste da parte della società Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) con una quota del 50,01% è stata perfezionata oggi, 7 Gennaio 2021. L'infrastruttura opererà d'ora in poi sotto il nome HHLA PLT Italy e dovrebbe iniziare a Febbraio le operazioni estese. Dopo l'approvazione del Consiglio dei Ministri italiano e l'adempimento di ulteriori condizioni precedenti formali, nulla ostacola l'avviamento del terminal HHLA PLT Italy nel porto adriatico di Trieste sotto la guida della Hamburger Hafen und Logistik AG. Siamo felici che l'acquisizione della quota maggioritaria sia ora completata ha dichiarato Angela Titzrath, amministratrice delegata di HHLA. Alla firma del contratto il 28 Settembre dello scorso anno a Trieste c'è stata grandissima approvazione, specialmente da parte dell'Italia, per il nostro impegno nel porto Adriatico. Da quel momento un team di HHLA International lavora intensamente all'integrazione del terminal di Trieste nel Gruppo HHLA. Insieme ai nostri partner italiani e ai nostri motivati dipendenti vogliamo rendere la HHLA PLT Italy un importante hub meridionale all'interno della nostra rete portuale e intermodale. Francesco Parisi, amministratore delegato del Gruppo Francesco Parisi, uno degli azionisti di HHLA PLT Italy, ha così espresso la sua soddisfazione: Siamo molto contenti per il perfezionamento dell'investimento di HHLA che può dare a PLT e al porto di Trieste una entusiasmante prospettiva di crescita. Siamo grati a HHLA per il forte sostegno che ci ha dato già nei mesi scorsi e questo è per noi un forte incentivo per un intenso lavoro in comune anche nel futuro per fare di questo progetto una storia di successo. Il terminal di HHLA PLT Italy è situato all'interno della zona franca di Trieste e dispone di una superficie complessiva di 27 ettari. Nella parte settentrionale viene gestito prevalentemente il traffico di carico generale e vengono forniti servizi logistici. Nella zona meridionale è in costruzione il nuovo cuore del terminal: in futuro, il traffico container e ro-ro sarà gestito nell'area di nuova costruzione in acque profonde. Sono state create le strutture e le condizioni sistemiche, tecniche e di personale necessarie. Per la movimentazione ro-ro è disponibile una rampa con una larghezza di 35 metri, idonea alla gestione di navi ro-ro della nuova generazione impiegate nel Mediterraneo. La movimentazione dei container verrà effettuata con gru di banchina mobili sul lato mare, e con reach stacker sul lato terra. Una prima gru portuale mobile è stata già installata. Un'altra gru identica sarà consegnata nel primo trimestre del 2021. Oltre alle attrezzature esistenti, sono stati ordinati quattro reach stacker eco-efficienti, che dovrebbero essere consegnati anch'essi nel primo trimestre. La posizione strategicamente favorevole del porto di Trieste offre ottime opportunità di crescita del traffico diretto verso l'entroterra. Il terminal multifunzione è dotato di un proprio raccordo ferroviario. Oltre a ciò, Metrans, filiale ferroviaria della HHLA, collega già il porto di Trieste con la sua rete intermodale europea. Negli anni passati la regione adriatica si è sviluppata in modo molto dinamico. Trieste è il porto più settentrionale del Mediterraneo e al contempo lo sbocco a sud dell'Europa centrale e orientale. HHLA si posiziona con la HHLA PLT Italy in un mercato fortemente in crescita che offre buone possibilità di sviluppo, per intercettare nuovi flussi di merci in mutamento e partecipare attivamente alla loro evoluzione.

The screenshot shows the website of the HHLA Trieste terminal. At the top, there is a navigation bar with 'HAMBURGO', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'ALTERNATIVEPORTI'. The main headline reads 'HHLA perfeziona acquisizione Piattaforma Trieste' with a sub-headline 'L'infrastruttura opererà d'ora in poi sotto il nome HHLA PLT Italy'. Below the headline is a large image of the port terminal. To the right of the image is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo e-mail', and a 'Manda!' button. Below the form are several 'ULTIME' news items with small images and titles like 'Autoliapporto: 5 mln per Arrisysteme professionale', 'Ripulizione porti Rio Marina e Capo', 'Recovery Fund un'occasione unica', 'Sailing prolunga prestazioni Covid-19', and 'Tragionfo della vittoria contro Chikara Kasai'. At the bottom of the page, there is a section for 'ABBONAMENTI CORRELATI' with links to 'MIRABELLA TITIZRATH', 'INVESTIRE IN UNO DEI PIÙ PROFITTEVOLI SECTORS', and 'HAMBURGO: HAFEN UND LOGISTIK AG (HHLA)'. A small logo is visible in the bottom left corner of the page.

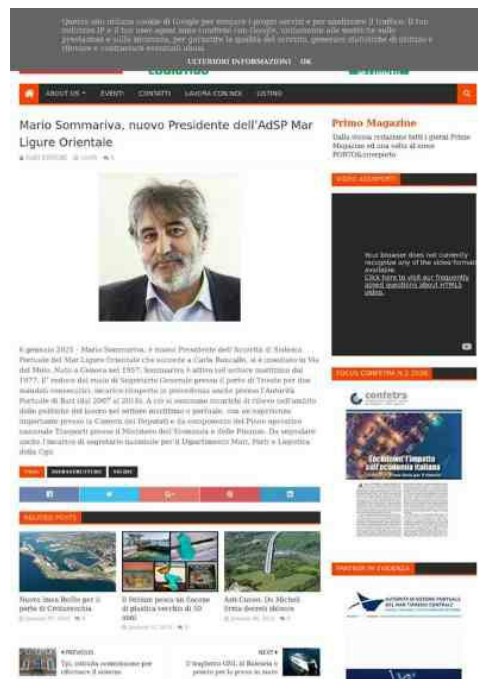
Primo Magazine

Trieste

Mario Sommariva, nuovo Presidente dell' AdSP Mar Ligure Orientale

GAM EDITORI

6 gennaio 2021 - Mario Sommariva, è nuovo Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale che succede a Carla Roncallo, si è insediato in Via del Molo. Nato a Genova nel 1957, Sommariva è attivo nel settore marittimo dal 1977. E' reduce dal ruolo di Segretario Generale presso il porto di Trieste per due mandati consecutivi, incarico ricoperto in precedenza anche presso l' Autorità Portuale di Bari (dal 2007 al 2014). A ciò si sommano incarichi di rilievo nell' ambito delle politiche del lavoro nel settore marittimo e portuale, con un' esperienza importante presso la Camera dei Deputati e da componente del Piano operativo nazionale Trasporti presso il Ministero dell' Economia e delle Finanze. Da segnalare anche l' incarico di segretario nazionale per il Dipartimento Mari, Porti e Logistica della Cgil.



Porto di Trieste, HHLA perfeziona l'acquisizione del terminal PLT

L'annunciata acquisizione del terminal multifunzionale 'Piattaforma Logistica Trieste' (PLT) nel porto di Trieste da parte della società Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) con una quota del 50,01% è stata perfezionata il 7 gennaio 2021. L'infrastruttura opererà d'ora in poi sotto il nome HHLA PLT Italy e dovrebbe iniziare a febbraio le operazioni estese. Dopo l'approvazione del Consiglio dei Ministri italiano e l'adempimento di ulteriori condizioni precedenti formali, nulla ostacola l'avviamento del terminal HHLA PLT Italy nel porto Adriatico di Trieste sotto la guida della Hamburger Hafen und Logistik AG. Angela Titzrath, amministratrice delegata di HHLA : 'Siamo felici che l'acquisizione della quota maggioritaria sia ora completata. Alla firma del contratto il 28 settembre dello scorso anno a Trieste c'è stata grandissima approvazione, specialmente da parte dell'Italia, per il nostro impegno nel porto Adriatico. Da quel momento un team di HHLA International lavora intensamente all'integrazione del terminal di Trieste nel Gruppo HHLA. Insieme ai nostri partner italiani e ai nostri motivati dipendenti vogliamo rendere la HHLA PLT Italy un importante hub meridionale all'interno della nostra rete portuale e intermodale.' Francesco Parisi, amministratore delegato del Gruppo Francesco Parisi , uno dei co-azionisti di HHLA PLT Italy: 'Siamo molto contenti per il perfezionamento dell'investimento di HHLA che può dare a PLT e al Porto di Trieste una entusiasmante prospettiva di crescita. Siamo grati a HHLA per il forte sostegno che ci ha dato già nei mesi scorsi e questo è per noi un forte incentivo per un intenso lavoro in comune anche nel futuro per fare di questo progetto una storia di successo.' Il terminal di HHLA PLT Italy è situato all'interno della zona franca di Trieste e dispone di una superficie complessiva di 27 ettari. Nella parte settentrionale viene gestito prevalentemente il traffico di carico generale e vengono forniti servizi logistici. Nella zona meridionale è in costruzione il nuovo cuore del terminal: in futuro, il traffico container e ro-ro sarà gestito nell'area di nuova costruzione in acque profonde. Sono state create le strutture e le condizioni sistemiche, tecniche e di personale necessarie. Per la movimentazione ro-ro è disponibile una rampa con una larghezza di 35 metri, idonea alla gestione di navi ro-ro della nuova generazione impiegate nel Mediterraneo. La movimentazione dei container verrà effettuata con gru di banchina mobili sul lato mare, e con reach stacker sul lato terra. Una prima gru portuale mobile è stata già installata. Un'altra gru identica sarà consegnata nel primo trimestre del 2021. Oltre alle attrezzature esistenti, sono stati ordinati quattro reach stacker efficienti, che dovrebbero essere consegnati anch'essi nel primo trimestre. La posizione strategicamente favorevole del porto adriatico di Trieste offre ottime opportunità di crescita del traffico diretto verso l'entroterra. Il terminal multifunzione è dotato di un proprio raccordo ferroviario. Oltre a ciò, Metrans, filiale ferroviaria della HHLA, collega già il porto di Trieste con la sua rete intermodale europea. Negli anni passati la regione adriatica si è sviluppata in modo molto dinamico. Trieste è il porto più settentrionale del Mediterraneo e al contempo lo sbocco a sud dell'Europa centrale e orientale. HHLA si posiziona con la HHLA PLT Italy in un mercato fortemente in crescita che offre buone possibilità di sviluppo, per intercettare nuovi flussi di merci in mutamento e partecipare attivamente alla loro evoluzione.

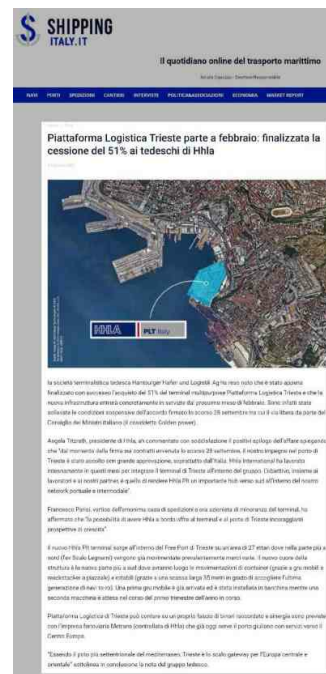


Shipping Italy

Trieste

Piattaforma Logistica Trieste parte a febbraio: finalizzata la cessione del 51% ai tedeschi di Hhla

la società terminalistica tedesca Hamburger Hafen und Logistik Ag ha reso noto che è stato appena finalizzato con successo l'acquisto del 51% del terminal multipurpose Piattaforma Logistica Trieste e che la nuova infrastruttura entrerà concretamente in servizio dal prossimo mese di febbraio. Sono infatti state sollevate le condizioni sospensive dell'accordo firmato lo scorso 28 settembre tra cui il via libera da parte del Consiglio dei Ministri italiano (il cosiddetto Golden power). Angela Titzrath, presidente di Hhla, ah commentato con soddisfazione il positivi epilogo dell'affare spiegando che dal momento della firma sui contratti avvenuta lo scorso 28 settembre, il nostro impegno nel porto di Trieste è stato accolto con grande approvazione, soprattutto dall'Italia. Hhla International ha lavorato intesamente in questi mesi per integrare il terminal di Trieste all'interno del gruppo. L'obiettivo, insieme ai lavoratori e ai nostri partner, è quello di rendere Hhla Plt un importante hub verso sud all'interno del nostro network portuale e intermodale. Francesco Parisi, vertice dell'omonima casa di spedizioni e ora azionista di minoranza del terminal, ha affermato che la possibilità di avere Hhla a bordo offre al terminal e al porto di Trieste incoraggianti prospettive di crescita. il nuovo Hhla Plt terminal sorge all'interno del Free Port di Trieste su un'area di 27 ettari dove nella parte più a nord (l'ex Scalo Legnami) vengono già movimentate prevalentemente merci varie. Il nuovo cuore della struttura è la nuova parte più a sud dove avranno luogo le movimentazioni di container (grazie a gru mobili e reackstacker a piazzale) e rotabili (grazie a una scassa larga 35 metri in grado di accogliere l'ultima generazione di navi ro-ro). Una prima gru mobile è già arrivata ed è stata installata in banchina mentre una seconda macchina è attesa nel corso del primo trimestre dell'anno in corso. Piattaforma Logistica di Trieste può contare su un proprio fascio di binari raccordato e sinergie sono previste con l'impresa ferroviaria Metrans (controllata di Hhla) che già oggi serve il porto giuliano con servizi verso il Centro Europa. Essendo il poto più settentrionale del mediterraneo, Trieste è lo scalo gateway per l'Europa centrale e orientale sottolinea in conclusione la nota del gruppo tedesco.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

le criticità della grande opera: l'esperimento

Mose, i danni delle chiusure parziali Erosione della laguna, canali a rischio

Le simulazioni del professor D'Alpaos, i dubbi del Provveditorato. «Servono studi seri prima di sperimentare sul campo» Cinque paratoie lasciate sott'acqua il 3 dicembre

ALBERTO VITUCCI

Le aperture parziali delle paratoie del **Mose** provocano rischi e gravi danni alla laguna. I dubbi della scienza sulle "sperimentazioni" delle dighe mobili. Perplexità che aumentano sulle modalità introdotte dalla cabina di comando - la commissaria Spitz, il commissario Francesco Ossola e la provveditrice Cinzia Zincone - per sollevare il **Mose** senza bloccare la navigazione a Malamocco. Dati registrati durante gli ultimi sollevamenti. Adesso in discussione anche fra i tecnici del Provveditorato alle Opere pubbliche. «Il **Mose** è stato progettato per aperture simultanee», dice l'ingegnere Francesco Sorrentino, «le aperture parziali sono rischiose. Far passare una nave in quelle condizioni potrebbe provocare facilmente un incidente per via di venti e correnti. In caso malaugurato di urto si potrebbe staccare l'elemento femmina delle paratoie con danni incalcolabili e la messa fuori uso del sistema. C'è bisogno di studi e di certezze». Studi che sono già in parte disponibili. Ai tempi della presentazione del primo progetto **Mose**, l'ingegnere idraulico Luigi D'Alpaos aveva messo a punto una ricerca sugli effetti delle aperture diversificate in laguna. Adesso, nell'ultimo mese, ha registrato gli eventi di marea e i sollevamenti del **Mose**. Con la simulazione di quello che succede alla laguna. «Il **Mose** si solleva, e ci mancherebbe», dice il professore, «ma mi pare che non si stanno studiando gli effetti di quelle manovre. Ci si preoccupa solo del porto e dei livelli interni in laguna. Ma non basta». Risultati sorprendenti, in parte anticipati qualche settimana fa. Adesso ufficiali. La chiusura parziale del 3 dicembre, quando furono sollevate soltanto alcune delle paratoie a Malamocco, lasciando un varco aperto di cento metri, ha prodotto secondo gli scienziati «danni evidenti». Con le altre bocche chiuse la velocità dell'acqua al centro del varco era di 5 metri al secondo. «I fondali a valle del **Mose** non sono in grado di tollerare quelle sollecitazioni». Dunque, erosione e sconvolgimento dell'equilibrio idraulico e ambientale della laguna. Secondo risultato dello studio: l'acqua che passa negli "intraferri", cioè negli spazi tra una paratoia e l'altra, è di almeno 1000 metri cubi al secondo, portata più che doppia rispetto a quella segnalata dal modello sperimentale in scala dei progettisti del **Mose**. «Sono effetti che vanno verificati in modo scientifico», dice D'Alpaos. Effetti negativi anche con la chiusura di due bocche (Lido e Chioggia, tenendo aperta Malamocco. Occorre, dicono gli esperti, «monitorare la circolazione idrodinamica interna alla laguna. Perché la struttura dei canali è figlia di correnti di un certo tipo. Modificandole si rischia di far sparire anche ciò che resta dell'intera rete di canali e barene. Un allarme che è stato inviato anche al ministro delle Infrastrutture. Uno dei tanti aspetti che dovranno essere valutati in vista di sollevamenti sempre più frequenti delle paratoie e della conclusione dei lavori del **Mose** prevista per il 31 dicembre 2021. Intanto ci sono da affrontare anche i problemi della manutenzione, finiti adesso sotto l'occhio della Corte dei Conti. Corrosione delle cerniere, sedimenti che si depositano da anni sulle paratoie sommerse a Treporti, tubi, valvole e sistemi da sostituire perché già inadeguati. E la corrosione del sistema destinato a vivere sott'acqua. Lo aveva segnalato 22 anni fa la commissione per la Valutazione di Impatto ambientale del ministero per l'Ambiente, di cui faceva parte la docente veneziana Andreina Zitelli. Un deterioramento documentato già dalle prime immagini





La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la governance

Autorità per la laguna slittano le nomine in attesa del rimpasto

Nomine per la laguna congelate. In attesa dell' esito della crisi. Perché si dice, nel caso di rimpasto di governo per dar vita a un governo Conte tre, la ministra delle Infrastrutture del Pd Paola De Micheli potrebbe essere una di quelle a rischio. Così l' Autorità per la laguna di Venezia è ferma. In attesa di riempire le caselle mancanti. L' unica finora è quella del commissario liquidatore del Consorzio Venezia Nuova Massimo Miani. Commercialista e presidente nazionale della categoria, studio avviato e almeno 33 società di cui fa parte. Adesso è alle prese con il passaggio di personale e patrimonio del Consorzio alla nuova Autorità e alla società che sarà costituita per il **Mose**. Tra i suoi primi atti, l' azzeramento di alcune consulenze affidate dagli amministratori straordinari. L' Autorità per la laguna è stata approvata alla vigilia di Ferragosto dal governo con un articolo nel decreto per il sostegno all' economia colpita dal Covid, poi convertita in legge dal Parlamento. L' Autorità dovrà assumere le competenze del Consorzio, destinato a essere sciolto con la conclusione del **Mose**, il 31 dicembre del 2021. Ma anche dell' ex Magistrato alle Acque, oggi Provveditorato alle Opere pubbliche. Dunque, **Mose**, interventi in laguna, concessioni demaniali, scarichi, navigazione. Poteri enormi. Affidati a un presidente e a un consiglio di gestione formato da dirigenti di quattro ministeri, del Comune, Regione e Città Metropolitana. E poi a un comitato consultivo formato da esperti. Strategica sarà la nomina del presidente, per cui associazioni, comitati ed esperti hanno rivolto un invito al premier Conte. «Si deve scegliere di personalità di livello indiscusso, esperte di questioni lagunari». --A.V.

A.V.



Il Mose blocca la marea ma anche i pescatori

ALBERTO VITUCCI

enezia. Un peschereccio bloccato nel mare in tempesta dalle barriere del **Mose**. È successo, agli inizi di dicembre, durante le ultime prove di sollevamento del sistema che dovrà proteggere Venezia dall' acqua alta. Tanta paura e qualche rischio per l' equipaggio della barca da pesca chioggiotta, che ha dovuto attendere un bel po' prima di poter rientrare in porto. Quando le barriere del **Mose** vengono sollevate infatti, la comunicazione tra mare e laguna viene interrotta. Proprio per questo accanto al **Mose** sono state progettate le conche, dei "porti rifugio" per garantire l' accessibilità durante le manovre. Una a Chioggia, un' altra a Treporti, nella bocca di Lido e quella di Malamocco, progettata per le navi. Di queste solo una, quella di Treporti, è funzionante. L' unica che non serve, perché non viene utilizzata d' inverno quando le condizioni meteo lo imporrebbero. La conca di Chioggia, i cui lavori furono affidati solo nel 2017 dal Consorzio Venezia Nuova alle imprese Poolmeccanica-Lorenzon, Sertech spa e Radar, è ancora fuori uso. Contestazioni e ricorsi di imprese, malfunzionamenti non ancora risolti. E i pescherecci aspettano. Non è l' unica. Tutto fermo anche per le navi a Malamocco. Grande opera nella grande opera, scandalo nello scandalo: 330 milioni che non sono serviti a nulla. La prima mareggiata ha portato via le due porte della conca poco dopo il collaudo del 2014. Poi la struttura non ha mai funzionato: 330 metri per 50, troppo piccola per le navi portacontainer, tanto che i piloti la giudicano pericolosa. Ai progettisti (l' ingegnere Alberto Scotti della Technital, lo stesso del **Mose**) e ai collaudatori (i dirigenti del ministero delle Infrastrutture e dell' Anas) sono stati chiesti i danni e la restituzione dei compensi dall' amministratore straordinario del Consorzio, Avvocato dello Stato Giuseppe Fiengo. Ma non è successo nulla. Così le navi non possono entrare quando il **Mose** è sollevato. Non è l' unica anomalia di un progetto che va avanti da quarant' anni. In questi giorni per la prima volta le 78 paratoie del **Mose** si sono alzate e hanno tenuto la città all' asciutto in presenza di acqua alta. Prove riuscite. Ma l' opera non è finita (lo sarà il 31 dicembre 2021) e i problemi non sono risolti, a cominciare dalla manutenzione di una struttura che vive sott' acqua (100 milioni l' anno), dalla sostituzione di cerniere, tubazioni ossidate giunti da dove entra l' acqua. V Quando le paratie sono alzate le barche non possono rientrare a Chioggia, perché le conche dove passare sono fuori uso, tranne una: quella che d' inverno non viene utilizzata.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Il gruppo genovese è leader mondiale nelle riparazioni navali. L'interessamento sulle aree contese di Palumbo

Concessione cantieri ex Mondomarine, nella corsa ora spunta il colosso Gin

GIOVANNI VACCARO

Savona Un nuovo soggetto si siede al tavolo per giocare la complicata partita dell'ex cantiere navale Mondomarine di Savona. E si tratta di un altro colosso mondiale delle riparazioni navali. Sull'operazione c'è ancora il massimo riserbo, ma il gruppo Gin, Genova Industrie Navali, si sarebbe presentato all'**Autorità di sistema portuale** manifestando l'interesse a partecipare alla corsa per l'assegnazione della concessione sulle aree e sullo specchio acqueo di pertinenza dello stabilimento savonese. Sugli atti pende infatti una procedura di revisione, dopo i ricorsi presentati da un'altra società concorrente, Monaco Marine Italia. E nel frattempo pesano i contratti a tempo determinato di 13 tecnici del cantiere savonese, scaduti il 31 dicembre. L'azienda di Genova è nata nel 2008 dall'unione di due cantieri storici come Mariotti (costruzione di navi da crociera di lusso) e San Giorgio del Porto (specializzato in riparazioni, manutenzione e trasformazione di navi), con il recente ingresso anche di Fincantieri con la partecipazione con una quota di minoranza. Ora punterebbe quindi anche al settore dei maxi yacht, di cui Mondomarine era uno dei marchi più conosciuti sia per la progettazione e costruzione di modelli nuovi sia per il refitting commissionato da facoltosi armatori di tutto il mondo. L'interessamento di Gin potrebbe scompaginare le carte. Il gruppo genovese non è da sottovalutare. Proprio nei giorni scorsi ha preso in carico la nave multiuso offshore "Saipem Fds", che nei prossimi tre mesi verrà sottoposta a lavori di manutenzione con l'impiego di quasi 200 addetti. L'ultima commessa, l'estate scorsa, ha riguardato il refitting della "Uss Mount Whitney", l'ammiraglia della Sesta flotta americana. Dopo la crisi societaria e il fallimento, storie culminate con l'inchiesta della magistratura che aveva fatto emergere una gestione poco chiara da parte di alcuni manager, il cantiere Mondomarine e i suoi dipendenti erano stati salvati da Palumbo Group, gigante partenopeo famoso per i suoi panfili di lusso. Creando la nuova società Palumbo Savona Superyachts lo scorso anno era ripartita l'attività, grazie alla concessione provvisoria rilasciata da Palazzo San Giorgio, riattivando le lavorazioni su yacht già in capannone e acquisendo nuove commesse. Poco dopo, però, erano fioccati i ricorsi al Tar. Una vicenda scaturita dalle contestazioni mosse da Monaco Marine Italia e Rodriguez Yachts Italy, che avevano puntato contro la delibera che assegnava la concessione in via provvisoria ai liquidatori di Mondomarine. Secondo i ricorrenti si trattava di un soggetto fallito, che però aveva già affittato l'azienda alla neonata Palumbo Savona Superyachts. La disputa è proseguita dopo la "procedura comparativa" disposta dall'**Autorità portuale**, che aveva di nuovo assegnato la concessione a Palumbo. E che ha generato ulteriori istanze da parte di Monaco Marine. --



SAVONA: DOPO PALUMBO E MONACO MARINE, GENOVA INDUSTRIE NAVALI

Ex cantieri Mondomarine Spunta un terzo concorrente per ottenere la concessione

C'è anche «Genova industrie navali» tra le società che ambiscono alla concessione dei piazzali cantieri navali dell' ex Mondomarine, insieme a Monaco Marine e a Palumbo. Quest' ultima è quella che ha la concessione in via temporanea in attesa che il Comitato di gestione dell' **Autorità di sistema** si pronunci sull' assegnazione definitiva dopo oltre due anni di assegnazioni provvisorie e ricorsi. Intanto, in attesa di una decisione, a rimetterci sono stati i 13 lavoratori a tempo determinato che non si sono visti rinnovare il contratto, scaduto a fine dicembre. I lavoratori impiegati nei cantieri sono 32 più i 13 con contratto a termine che Palumbo, vista la situazione di incertezza sull' assegnazione definitiva della concessione, non ha per ora rinnovato. Il loro destino, e quello dei lavoratori dipendenti, sarà in relazione a chi avrà la concessione dei cantieri. Inizialmente era stata affidata a Palumbo ma Monaco Marine aveva presentato ricorso Tar, che era stato accolto. Palumbo aveva impugnato la decisione del Tar davanti al Consiglio di Stato. I giudici amministrativi aveva respinto l' impugnazione di Palumbo ma non avevano imposto all' **Autorità di sistema** di procedere con una nuova gara. Il Consiglio di Stato aveva invece stabilito che l' **Autorità di sistema** dovesse rivalutare i piani industriali presentati dalle due imprese in base ad una serie di osservazioni fatte dal Consiglio di Stato e stabilire così l' assegnazione ventennale, pronunciandosi entro 180 giorni. Poi recentemente è emerso anche il nome della terza azienda che sarebbe interessata alla concessione, quello di «Genova industrie navali», che unisce due cantieri storici genovesi. Mariotti specializzato nella costruzione di navi da crociera di ultra-lusso e San Giorgio del Porto specializzato in riparazioni, manutenzioni e trasformazioni di tutti i tipi di nave. E. R. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



IL FUTURO DEL PORTO

Genova rilancia sulle maxi navi con una nuova diga da 1 miliardo

L'opera però è a rischio: il Governo impegnato solo per 500 milioni

Approda alla fase del dibattito pubblico la progettazione della nuova diga foranea del porto di Genova. Un'opera da oltre un miliardo che consentirà di far accedere agevolmente ai terminal le moderne navi portacontainer di grandi dimensioni. Ma l'ultima bozza del Recovery plan ha visto scendere le risorse per la diga da quasi un miliardo a 500 milioni di euro. Raoul de Forcade.



PORTI

Genova rilancia sulle maxi navi con una diga da un miliardo

L'opera rischia di partire zoppa: il Governo vuole stanziare solo 500 milioni. Oggi aperto il dibattito pubblico con tre alternative progettuali sotto esame

Raoul de Forcade

Entra, con tre alternative progettuali, nella fase del dibattito pubblico (richiesto per gli appalti dal dpcm 76/2018) la progettazione della nuova diga foranea del porto di Genova. Un'opera da oltre un miliardo considerata strategica per lo scalo della Lanterna, visto che consentirà di far accedere agevolmente ai suoi terminal le moderne navi portacontainer di grandi dimensioni, che oggi hanno problemi di manovra nel bacino portuale. Ma l'opera rischia di partire zoppa, perché l'ultima bozza del Recovery plan destinato a Bruxelles ha visto scendere le risorse dedicate alla diga da quasi un miliardo a 500 milioni di euro. Una cifra che non basta, se non a fronte di un indebitamento altissimo dell'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona, a terminare il primo lotto di costruzione della diga, essenziale per sbloccare il bacino storico del porto di Genova. Oggi il ministro dei Trasporti, Paola de Micheli, si collegherà con le istituzioni locali nonché Marco Rettighieri, responsabile dell'attuazione del Programma straordinario di investimenti urgenti del porto di Genova, Antonio Lizzadro, project manager di Technital (l'azienda che guida il consorzio d'impresе che si è aggiudicato la gara per il progetto di fattibilità tecnico-economica dell'opera), per l'avvio del dibattito pubblico sulla diga, del quale è coordinatore Andrea Pillon della società Avventura urbana. Il dibattito vero e proprio, in modalità online per l'emergenza Covid, si aprirà però domani alle 10 e durerà due ore. Si replicherà, poi, per altre tre volte le successive settimane di gennaio. E a metà febbraio il coordinatore consegnerà all'Adsp la relazione finale. Relazione che consentirà di scegliere quale di tre alternative progettuali potrà andare bene per il porto di Genova. Due di queste, a quanto risulta, sono piuttosto simili e prevedono l'ingresso delle navi nello scalo da Levante, la terza lo ipotizza invece da Ponente. Il confronto sarà supervisionato dalla Commissione per il dibattito pubblico appena istituita presso il Mit (il 31 dicembre scorso) dal Governo. La diga è un'opera che, a seconda dell'alternativa progettuale scelta, avrà un costo compreso tra 1,1 e 1,3 miliardi. La prima fase funzionale, cioè il lotto che consente di sbloccare il bacino storico di Genova, ha un costo che va da un minimo di 750 milioni a un massimo di 950. La prima fase, peraltro è molto importante perché, nei piani dell'Adsp, deve conseguire due risultati: il primo è l'ampliamento del bacino di evoluzione del porto, che attualmente ha un diametro di 400-500 metri mentre, per le grandi navi, occorre portarlo a circa 800 metri. Il secondo obiettivo da raggiungere è il superamento del problema dello spazio nel canale di Sampierdarena, che oggi viene spesso limitato dalla presenza delle portacontainer ormeggiate al terminal Msc di calata Bettolo, da poco inaugurato. Solo allargando l'attuale diga foranea si potrà avere una larghezza adatta al passaggio agevole di grandi navi. Il target dell'Adsp (una volta terminato il dibattito pubblico a metà febbraio e completato il progetto di fattibilità) è di mettere a gara e aggiudicare nel secondo semestre 2021, con una procedura di evidenza pubblica semplificata (grazie alle deroghe concesse coi decreti relativi al crollo del ponte di Genova e col decreto semplificazioni), la progettazione definitiva ed esecutiva e i lavori della prima fase funzionale. Resta il fatto che per quei lavori ci vorrebbero 900 milioni mentre il Governo sembra intenzionato a metterne 500. Ambienti vicini all'



La prima fase funzionale, cioè il lotto che consente di sbloccare il bacino storico di Genova, ha un costo che va da un minimo di 750 milioni a un massimo di 950. La prima fase, peraltro è molto importante perché, nei piani dell'Adsp, deve conseguire due risultati: il primo è l'ampliamento del bacino di evoluzione del porto, che attualmente ha un diametro di 400-500 metri mentre, per le grandi navi, occorre portarlo a circa 800 metri. Il secondo obiettivo da raggiungere è il superamento del problema dello spazio nel canale di Sampierdarena, che oggi viene spesso limitato dalla presenza delle portacontainer ormeggiate al terminal Msc di calata Bettolo, da poco inaugurato. Solo allargando l'attuale diga foranea si potrà avere una larghezza adatta al passaggio agevole di grandi navi. Il target dell'Adsp (una volta terminato il dibattito pubblico a metà febbraio e completato il progetto di fattibilità) è di mettere a gara e aggiudicare nel secondo semestre 2021, con una procedura di evidenza pubblica semplificata (grazie alle deroghe concesse coi decreti relativi al crollo del ponte di Genova e col decreto semplificazioni), la progettazione definitiva ed esecutiva e i lavori della prima fase funzionale. Resta il fatto che per quei lavori ci vorrebbero 900 milioni mentre il Governo sembra intenzionato a metterne 500. Ambienti vicini all'



Il Sole 24 Ore

Genova, Voltri

prima fase dell' opera) confidano in un atteggiamento proattivo del Mit che lo porti a concedere risorse maggiori di quelle a oggi previste. Ma nei giorni scorsi il sottosegretario Roberto Traversi ha ribadito che l' impegno del Governo per la diga, nel Recovery plan, è appunto di 500 milioni. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Porto di Genova via al dibattito sulla nuova diga

Le ipotesi sul campo per la nuova diga di Genova sono tre. I particolari dei progetti si inizieranno a conoscere oggi alla presentazione ufficiale del "Débat public", il confronto collettivo sulla più grande infrastruttura portuale da costruire in Liguria. Quello che è certo è che tutti e tre i progetti prevedono uno spazio di manovra maggiore per le navi all' interno del porto, in particolare davanti ai terminal di Sampierdarena. Due opzioni prevedono l' ingresso al bacino da Levante, uno da Ponente. Il costo varia da quasi 900 milioni a oltre un miliardo e 100 milioni. Di questi, 500 potrebbero arrivare dal Recovery Fund. L' articolo / PAGINA 10 margiocco e quarati / PAGINE 10 e 11.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Esame alla nuova Diga: un dibattito pubblico prima del via ai lavori

L'infrastruttura serve a Genova per accogliere le nuove mega navi da 400 metri Il primo atto firmato nove anni fa. Spinelli: «Darà migliaia di occupati in più»

SIMONE GALLOTTI

Chi ha fatto i conti annuncia effetti mirabolanti: «Anche 40 mila posti di lavoro in più grazie alla nuova Diga. Senza rischio di perderne 60 mila». Aldo Spinelli è uno degli operatori più interessati, ma non l'unico: dalla prua del traghetto tunisino su cui i camion con i rimorchi salgono e scendono, sino a quel muro di cemento costruito dal fascismo davanti ai moli di Sampierdarena, la distanza è minima. «Troppo poco spazio per far passare le mega navi» ribadisce il terminalista. La storia della nuova Diga del porto di Genova ha almeno 10 anni, ma è ancora difficile capire quando finirà: se entro il 2026 come dice il governo o più in là nel 2030 come ha preventivato l' Authority portuale guidata da Paolo Emilio Signorini. L' opera è rimasta uguale per decenni, mentre il mercato dello shipping correva: «Nel 2012 avevamo già pensato ad una nuova Diga: per lo sviluppo futuro del porto, trasformando Sampierdarena in un' unica banchina, e perché c' era stata una mareggiata molto forte che aveva danneggiato la protezione in alcuni punti - spiega Luigi Merlo, allora presidente del porto di Genova - Era un evidente effetto dei cambiamenti climatici e la nuova Diga la pensammo anche per contrastare questa minaccia». L' opera venne inserita con uno stralcio al Piano regolatore, i primi soldi a bilancio arrivarono nel 2017. Ma serve 1 miliardo, il governo ha chiesto 500 milioni all' Europa nel quadro del piano Next Generation Eu. L' altro mezzo miliardo rischia di scalfire la blindatura dell' opera. E forse anche i tempi. Gli operatori tremano. Prima dell' occasione europea, le chances di finanziamento della Diga erano basse. Il fondo dedicato ai porti è troppo esiguo e un miliardo per le casse pubbliche avrebbe rappresentato una sfida forse troppo complessa da vincere. Adesso la situazione non si è normalizzata, nonostante il Recovery Plan. Anzi. Il governo è sotto pressione: opposizione e maggioranza protestano. Perché in un primo tempo sembrava fosse garantito tutto il pacchetto, poi la cifra è scesa a 800 milioni e ancora a 600. Nell' ultima bozza del Recovery si è arrivati a mezzo miliardo. Il resto dovrebbe essere finanziato diversamente: per il governo è un passo avanti. Per i parlamentari invece il rischio è di dover dare battaglia ogni anno per ottenere i soldi necessari. Oggi all' adunata del dibattito pubblico parteciperà in video anche la ministra e si discuterà delle diverse ipotesi di realizzazione della diga. Il progetto di fattibilità tecnica ed economica presenta tre alternative che verranno mostrate all' opinione pubblica, come richiede la legge. Poi scatterà la fase successiva: il disegno scelto per la nuova Diga sarà inserito nel progetto di fattibilità. Il passaggio non dovrebbe risultare complicato come quello che rallentò la Gronda. Le abitazioni non sono vicine e anzi la nuova opera si allontana ancora di più. I posti di lavoro in aggiunta arriveranno dai grandi cargo, dal traffico che le super portacontainer porteranno a Genova: «Abbiamo effettuato alcune simulazioni a Londra sulla base dei primi progetti che ci ha fornito l' Autorità di sistema portuale. L' esito è positivo: con lo spostamento della diga potranno entrare nel Canale di Sampierdarena anche le navi lunghe 400 metri e larghe 60: è il top della flotta cargo mondiale» spiega il capitano di vascello Alberto Battaglini, capo della sezione tecnica della Capitaneria di porto di Genova. Tra la fine della banchina e la nuova diga, quando sarà costruita, ci



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

saranno 500 metri di mare che garantiranno il passaggio in contemporanea di due navi. Significa che quando una portacontainer sarà attraccata a Bettolo, il nuovo Terminal di Msc, un' altra nave potrà navigare sino al molo di Spinelli, qualche centinaio di metri più avanti. Oggi non è possibile e questo limite blocca anche gli investimenti dei privati. Msc ha cominciato a movimentare i container con due gru, ma si tratta di una prima fase che rischia di diventare definitiva senza la nuova infrastruttura. E su Bettolo il gruppo di Aponte vuole realizzare un terminal da quasi 800 mila teu, impensabile con le dimensioni attuali del canale. --

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

«La città apripista di un nuovo metodo Qui non finirà come con la Gronda»

FRANCESCO MARGIOCCO

Il 29 aprile 2009, molto prima che la legge lo istituisse, Genova portava a termine il suo débat public tra i fischi. Il Comune e Autostrade per l'Italia avevano voluto sottoporre i cinque possibili tracciati della Gronda, il raddoppio dell'A10 con la bretella da Voltri a Rivarolo, all'approvazione pubblica, secondo il modello della Francia dove i dibattiti, per le opere di maggior peso, sono obbligatori. Nulla del genere era mai stato tentato in Italia. Dopo tre mesi di lavoro e otto assemblee aperte alla cittadinanza, il sindaco Marta Vincenzi aveva rinunciato al suo intervento conclusivo tra le contestazioni. Avrebbe dovuto essere un dibattito su come costruire l'infrastruttura autostradale, si risolse in una messa in discussione di tutti e cinque i tracciati, nessuno dei quali fu approvato. Sono passati più di 10 anni, e la costruzione della Gronda è ancora in forse: «Ogni débat public è un'incognita, ma questa volta mi sembra che l'opera non sia così conflittuale». Andrea Pillon ha motivo di crederlo, visto che ha studiato la materia a fondo. Specialista in mediazione dei conflitti, è partner con Iolanda Romano, già commissario del Terzo valico, di Avventura Urbana, la società che si aggiudicò, con gara, l'appalto dell'Autorità portuale per gestire il débat public sulla Diga foranea. Il contesto è cambiato; quello della Gronda era un débat volontario, questo è obbligatorio: una legge del 2018 lo prevede per tutte le opere sopra una certa soglia, che nel caso dei lavori portuali è di 200 milioni. «Oggi come allora, Genova è apripista. Nel 2009 il suo fu il primo dibattito volontario, oggi è il primo dibattito in attuazione della legge». Nel 2009, Pillon lavorava al fianco di Luigi Bobbio, compianto professore di Scienza politica all'Università di Torino, e figlio del filosofo Norberto, che il Comune di Genova aveva chiamato a presiedere i lavori. Oggi, il ruolo del presidente tocca a Pillon. Una delle ragioni del fallimento del 2009, fu lo squilibrio nella partecipazione. Alle assemblee era molto rappresentata la voce, contraria, dei cittadini che avrebbero subito conseguenze negative dall'ampliamento dell'autostrada, ma era assente la voce dei molti che ogni giorno sprecono tempo in coda: «Questa volta, vorrei che la platea fosse la più ampia possibile, che partecipassero anche armatori, spedizionieri, lavoratori portuali, che tutti gli interessi fossero rappresentati», dice Pillon. Per il resto, la sostanza è immutata. Il dibattito che comincia domani, per concludersi il 29 gennaio, è aperto a tutti. Allora lo avevano ospitato alcuni teatri della città, i tempi che viviamo impongono la tele-conferenza via Internet da Palazzo San Giorgio, sede dell'Autorità di sistema portuale. L'atto di inizio è alle tre di oggi pomeriggio, con la conferenza stampa e l'intervento delle autorità locali e del ministro dei Trasporti, Paola De Micheli. Seguiranno quattro assemblee, a distanza. La prima domani, dalle 10 a mezzogiorno, per presentare l'opera e le tre ipotesi del progettista Technital; le altre, i venerdì 15, 22 e 29 gennaio, dalle 17 alle 19, per discutere le ipotesi. Tutto ruoterà attorno alle domande e alle proposte che i cittadini faranno durante le riunioni, e che Pillon e la sua squadra raccoglieranno nei "Quaderni degli attori". «Su questi Quaderni si baserà la relazione che presenterò attorno a metà febbraio, e che servirà al progettista». Le domande e le osservazioni andranno inviate per iscritto, durante o dopo l'assemblea, dal sito ufficiale del dibattito www.dpdigaforanea.it. «Ogni cosa sarà pubblicata, nel massimo della trasparenza». Technital potrà tenere o non tenere conto delle indicazioni che arriveranno dall'assemblea. L'aver vinto la gara d'appalto dell'Autorità portuale per progettare la diga, le dà una certa libertà. Lo scopo del débat public non è, spiega Pillon, di «imbrigliare la politica, né di dettare



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

il progetto agli ingegneri. Lo scopo è discutere il progetto nella fase preliminare, raccogliere le obiezioni, migliorarlo, portare subito i nodi al pettine e sbrogliarli, evitare che il progetto vada avanti in silenzio per poi arenarsi, alla vigilia dell' inaugurazione dei cantieri, davanti a un comitato del No». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

del porto novecentesco per renderlo un' unica, più funzionale maxi-banchina da 3,2 chilometri di lunghezza: spazio paragonabile solo a quello del terminal di Gioia Tauro. --

la gara

La Cimolai costruirà la nuova Torre Piloti del porto di Genova

ELENA DEL GIUDICE

PORDENONE Dopo aver sfiorato l'aggiudicazione per la realizzazione del viadotto Polcevera (alla gara arrivò seconda e l'opera fu affidata a Salini-Impregilo in partnership con Fincantieri, ndr), la Cimolai "firma" la nuova Torre Piloti del Porto di Genova. L'impresa pordenonese guida infatti l'Rti (raggruppamento temporaneo di imprese, con Icam Fratelli Parodi, Spartacus e Techproject) che ha vinto la competizione per la realizzazione di questo importante progetto donato dall'architetto Renzo Piano. L'aggiudicazione è arrivata a un anno dall'annuncio dell'opera: una torre trasparente, in vetro e acciaio, alta circa 60 metri con pannelli solari sul tetto, che sorgerà nella darsena nautica davanti al padiglione Jean Nouvel, e che sostituirà la torre distrutta dalla nave "Jolly Nero" della compagnia Messina nella tragedia del 7 maggio 2013 che provocò 9 morti. In cima alla torre ci sarà la sala di controllo con una sorta di "visiera" che consentirà l'osservazione del mare. La gara era stata bandita dall'**Autorità portuale** del Mar Ligure occidentale e aveva un valore a base d'asta di 17,9 milioni di euro, aggiudicato al Rti capeggiata da Cimolai che ha presentato un'offerta con un ribasso del 22% (portando il costo a 14,15 milioni), affermandosi davanti ad altri 14 raggruppamenti prestigiosi. Salvo imprevisti, i lavori dovrebbero iniziare entro la prossima estate e durare 24 mesi, quindi essere ultimati nel 2023. La nuova Torre Piloti diventerà così un nuovo fiore all'occhiello per la Spa pordenonese con 80 anni di storia alle spalle, un giro d'affari che, nel 2020, si è attestato poco sotto i 500 milioni di euro, 3 mila dipendenti e cantieri aperti in mezzo mondo. Proprio il mix di materiali, vetro e acciaio, richiesto dal progetto di Piano, hanno reso Cimolai il candidato ideale per la realizzazione della Torre. Le grandi opere di ingegneria richiedono un talento speciale per la loro realizzazione, e la Spa pordenonese ha vinto già più di una sfida nel portare a termine progetti avveniristici come la copertura dello stadio di Atene o la Vessel a New York, e solo per citarne solo due dei tanti. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Crociere, promossa la bolla sanificata «Protocollo ok, ora pronti per ripartire»

LA SICUREZZA Antonino Pane Le crociere hanno dimostrato di essere sicure, fermarle vuol dire mettere a rischio 120mila posti di lavoro (moltissimi meridionali e campani in particolare) e sprecare notevolissimi investimenti fatti proprio sulla sicurezza. La Clia (Cruise Lines International Association), l'organizzazione che tiene insieme tutte le compagnie che operano nel settore, prende posizione sulla possibile estensione delle restrizioni in vigore oltre la data inizialmente prevista del 6 gennaio. In vista della ripresa delle operazioni, Clia ribadisce l'assoluta sicurezza delle crociere, verificata da oltre 60mila persone trasportate dopo la ripartenza di agosto scorso. La bolla sanificata che consente di far salire sulle navi solo persone (passeggeri ed equipaggi) negative ai tamponi ha ottenuto risultati straordinari, al punto da far commentare agli stessi crocieristi che si sono sentiti più sicuri a bordo che a casa loro. E infatti Clia sottolinea che «il settore crocieristico costituisce un unicum grazie al rigoroso protocollo sanitario in uso» riuscito a far viaggiare fino ad oggi in modo responsabile e sicuro oltre 60.000 crocieristi, inserendoli di fatto all'interno di una bolla di protezione anche a salvaguardia delle comunità locali e senza rappresentare alcun peso - né economico né organizzativo - per le strutture sanitarie a terra». Sono gli armatori, infatti, che si sono fatti carico dei costi aggiuntivi riversando i benefici sulle stesse comunità, territori e sui porti. Gli stessi armatori che adesso mordono il freno, fissando nuove date per le ripartenze e annunciando contatti già in corso con agenti di viaggio e clienti che hanno dovuto rinunciare alle crociere invernali cancellate. Sarà Msc Grandiosa, il 24 gennaio dal porto di Genova, la prima a riprendere il mare per il suo tour nel Mediterraneo, seguita dal 14 febbraio dalla Msc Magnifica. Mentre Costa, che ha cancellato tutte le partenze fino alla fine del mese, ha scelto il 31 gennaio per riaccendere i motori di Costa Deliziosa. LE MISURE La chiave della sicurezza Covid free è un rigidissimo protocollo, adottato in Italia e diventato un esempio per vari Paesi. Clia sottolinea che proprio il protocollo di sicurezza «rappresenta un caso unico al mondo, nel settore crocieristico come in quello del turismo e dell'ospitalità in generale. Sviluppato insieme alle autorità italiane, nazionali e locali, il protocollo tiene infatti conto degli input dei migliori virologi, medici ed esperti di fama internazionale, di istituti clinici e università specializzate, e ha mostrato la straordinaria capacità dell'Italia di approntare soluzioni innovative». Tra le misure previste dal protocollo, che finora nessun altro settore in Italia né al mondo ha eguagliato per complessità e completezza, vi sono lo screening sanitario universale degli ospiti e dei membri dell'equipaggio prima dell'imbarco con i tamponi oltre al controllo della temperatura, la compilazione di un questionario sanitario, le procedure di igienizzazione e pulizia degli ambienti con l'utilizzo di prodotti disinfettanti di tipo ospedaliero, il potenziamento dei servizi medici a bordo, un piano di emergenza attuabile in stretta collaborazione con le autorità di terra competenti nell'eventualità anche solo di un caso sospetto a bordo. Ed è partendo da queste premesse che Clia auspica la rimessa in moto il prima possibile del volano virtuoso di un settore che, solo in Italia, genera ogni anno un fatturato di 14 miliardi di euro, assicurando circa 120 mila posti di lavoro (tra diretti e indiretti) e stipendi per 3,9 miliardi di euro. Gli stessi auspici sono condivisi dagli equipaggi delle navi, tra cui molte migliaia di marittimi italiani, tornati a bordo tra Natale e Capodanno per osservare il periodo di quarantena necessario a riprendere a navigare, come originariamente previsto subito dopo l'Epifania, insieme alle compagnie di crociera



Il Mattino

Genova, Voltri

che hanno sostenuto investimenti notevoli per armare le navi e tenerle pronte alla ripartenza. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Crociere: Clia, "Il Dpcm proroga lo stop, ma pronti a ripartire"

"Protocollo sanitario sicuro, trasportati 60 mila crocieristi"

(ANSA) - GENOVA, 07 GEN - Il nuovo Dpcm per l' emergenza Covid che proroga le restrizioni fino al 15 gennaio sposta in avanti anche la ripartenza delle **crociere**, lasciando un margine di incertezza sulla ripresa. Clia, l' associazione internazionale dell' industria **crocieristica** "prende atto" dell' estensione "oltre la data inizialmente prevista del 6 gennaio" ma chiede che si riparta "appena possibile" e sottolinea che con il protocollo sanitario adottato le **crociere** oggi sono sicure e pronte a ripartire. "Il settore **crocieristico** costituisce un unicum grazie al rigoroso protocollo sanitario in uso - ricorda con una nota l' associazione -. Adottato fin da agosto, il protocollo ha dimostrato di funzionare in maniera adeguata, riuscendo a far viaggiare fino ad oggi in modo responsabile e sicuro oltre 60 mila crocieristi, inserendoli di fatto all' interno di una bolla di protezione anche a salvaguardia delle comunità locali e senza rappresentare alcun peso - ne' economico ne' organizzativo - per le strutture sanitarie a terra". Ancora "Sono oggi le stesse comunità, territori e porti - aggiunge Clia - che hanno potuto beneficiare del turismo **crocieristico** fino alla pausa natalizia ad auspicare che si rimetta in moto il prima possibile il volano virtuoso di un settore che, solo in Italia, genera ogni anno un fatturato di 14 miliardi di euro".

(ANSA).



Recovery, Toti: Genova aspetta nuova diga, basta liti e teatrini

"Governo la smetta di discutere e decida"

Genova, 7 gen. (askanews) - "La grande diga del porto di Genova è stata costruita oltre 100 anni fa e da decenni si parla di farne una nuova, che consenta più efficienza al primo porto italiano. Ora con il Recovery si può". Lo scrive su Facebook il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti. "Ecco perché - sottolinea Toti - serve un governo che la smetta di discutere e decida. Basta liti e teatrini. Far perdere occasioni come questa al nostro Paese sarebbe un disastro".



Ecco la nuova diga di Genova, al via il 'debat public'

di Valentina Massa giovedì 07 gennaio 2021 GENOVA - C'è attesa, a Genova, per il 'debat public' che vedrà protagonista il progetto sulla nuova diga. Un'opera che sarà destinata a mutare il destino dello scalo del capoluogo ligure e della città stessa. L'appuntamento è fissato per l'8 gennaio a palazzo San Giorgio. Sarà una conferenza stampa nella quale saranno presentati gli obiettivi e il programma del progetto e sarà illustrato il calendario di incontri del dibattito pubblico, dedicati alla presentazione dell'opera e alla raccolta di osservazioni e proposte sulle alternative d'intervento per la sua realizzazione. Parteciperanno, tra gli altri, Paola De Micheli, ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti; Giovanni Toti, presidente della Regione Liguria e Marco Bucci, sindaco di Genova. Una occasione per confrontarsi pubblicamente sulla nuova opera (dopo i convegni sugli sviluppi del Decreto Genova organizzati a Primocanale). Il primo incontro a cui ne seguiranno molti altri, per arrivare poi fino alla costruzione della nuova diga foranea. E' infatti previsto per legge il cosiddetto 'debat public', che coinvolgerà tutti i cittadini genovesi. Si terrà ovviamente nel rispetto di tutte le norme di contenimento del coronavirus. Il dibattito avrà infatti luogo in forma virtuale. Il giorno 9, nel frattempo, l'**Autorità di sistema** ha convocato i primi stakeholder, così da affrontare in via preliminare i più importanti passaggi che porteranno alla realizzazione dell'opera. La nuova diga costituirà, per il porto di Genova, un enorme salto di qualità: l'ipotesi più accreditata è che la struttura venga costruita al largo di quella esistente, raddoppiando di fatto lo spazio di transito per le navi dirette alla stazione marittima o ai terminal del porto vecchio e di Sampierdarena e garantirà ai natanti anche un più ampio spazio di manovra. La diga potrà quindi consentire anche alle navi di grandi dimensioni di scalare le banchine genovesi e garantirà inoltre una maggiore sicurezza a tutte le imbarcazioni in transito. Anche le grandi navi da crociera, per cui è previsto il dragaggio dei fondali di accesso alla stazione marittima, beneficeranno di un più ampio bacino di evoluzione. Lo studio di fattibilità, che è stato affidato al consorzio Technital, è attualmente in corso: di fronte alla 'vecchia' diga sta operando nave Saentis, della società svizzera Geoequip Marine Operations Ag, che ha il compito di sondare i fondali da un capo all'altro del porto di Genova; le operazioni si concluderanno il 24 di questo mese. Approfondimenti Dal ponte alla diga: la Camera di Commercio presenta la lista delle opere indispensabili Genova, al via la demolizione della Diga di Begato: microcariche escluse Diga Foranea, al via le indagini geotecniche sui fondali del porto di Genova Porti, Rixi: "Genova declassata dal governo, soldi dimezzati per la Diga" Nuova diga di Genova, l'8 gennaio parte il 'debat public'



I 'Gabbiani' vogliono continuare a volare: Sos per il locale al molo Italia

La cooperativa sociale Ibis nel ristorante garantisce lavoro a sette persone

LA SPEZIA I Gabbiani avevano ricominciato a volare, nel segno dell'inclusione e della solidarietà. Ma ora, la doppia tempesta costituita dal Covid e dal maltempo, rischiano di impedire che schiudano ancora una volta le ali. È una metafora, ma descrive assai bene la situazione di estrema difficoltà con cui si sta confrontando il gruppo di persone che ha dato una seconda vita alla piattaforma-ristorante sul molo Italia: dopo esser ripartita una manciata di mesi fa, adesso rischia di veder naufragare il progetto con cui è stata rilanciata. Dietro la regia della cooperativa sociale Ibis presieduta da Francesco Longardo (nella foto), si è costituita una realtà diventata riferimento di vita per diverse persone, ipo e normodotate: qui, a pieno regime, lavorano 3 persone in cucina e 4 in sala. «Vogliamo far rimanere in piedi il castello che abbiamo costruito, ma la situazione è stata portata allo stremo - spiega Longardo - il Covid ha limitato le nostre attività, poi c'è stato il problema aiuti, perché ancora stiamo aspettando i ristori, anche se per fortuna almeno è arrivata la cassa integrazione. A darci un colpo terribile, però, è stato il maltempo: dopo che anni fa è stata tolta la diga frangiflutti, siamo esposti alle intemperie e per ben tre volte abbiamo riportato danni alla struttura e ai materiali all'interno, dalle suppellettili alla vetrina, passando per l'abbattitore e gli ormeggi rotti. Solo gli ultimi ammontano a circa 25mila euro». Ed ecco la richiesta di aiuti alla comunità e all'**Autorità Portuale**: perché da una parte, per salvare quest'attività che è qualcosa in più di una scommessa imprenditoriale, serve un sostegno in attesa di ottenere un risarcimento dalle assicurazioni, mentre dall'altra ci vorrebbe uno scatto per tamponare il risultato delle calamità naturali. «Al momento siamo fermi, ma vogliamo ripartire al più presto - continua - siamo penalizzati dalla nostra posizione per l'asporto e non possiamo assumere altre persone per le consegne, ma almeno nel week end vogliamo provarci. Chiediamo di trovare una soluzione, anche guardando ad un'altra collocazione in extremis e spero che Comune, Fondazione Carispezia e aziende ci tendano la mano. Per i nostri ragazzi questa è vita: basti pensare che una di loro si è offerta di restituire lo stipendio, pur di farci andar avanti». Chiara Tenca.



Francesco Longardo (a sinistra) e i gabbiani. In alto: il maltempo che ha colpito il molo Italia. A destra: il maltempo che ha colpito il molo Italia.

I 'Gabbiani' vogliono continuare a volare: Sos per il locale al molo Italia

La cooperativa sociale Ibis nel ristorante garantisce lavoro a sette persone. La situazione è stata portata allo stremo - spiega Longardo - il Covid ha limitato le nostre attività, poi c'è stato il problema aiuti, perché ancora stiamo aspettando i ristori, anche se per fortuna almeno è arrivata la cassa integrazione. A darci un colpo terribile, però, è stato il maltempo: dopo che anni fa è stata tolta la diga frangiflutti, siamo esposti alle intemperie e per ben tre volte abbiamo riportato danni alla struttura e ai materiali all'interno, dalle suppellettili alla vetrina, passando per l'abbattitore e gli ormeggi rotti. Solo gli ultimi ammontano a circa 25mila euro». Ed ecco la richiesta di aiuti alla comunità e all'**Autorità Portuale**: perché da una parte, per salvare quest'attività che è qualcosa in più di una scommessa imprenditoriale, serve un sostegno in attesa di ottenere un risarcimento dalle assicurazioni, mentre dall'altra ci vorrebbe uno scatto per tamponare il risultato delle calamità naturali. «Al momento siamo fermi, ma vogliamo ripartire al più presto - continua - siamo penalizzati dalla nostra posizione per l'asporto e non possiamo assumere altre persone per le consegne, ma almeno nel week end vogliamo provarci. Chiediamo di trovare una soluzione, anche guardando ad un'altra collocazione in extremis e spero che Comune, Fondazione Carispezia e aziende ci tendano la mano. Per i nostri ragazzi questa è vita: basti pensare che una di loro si è offerta di restituire lo stipendio, pur di farci andar avanti». Chiara Tenca.

Sommariva, neo presidente dell'AdSP Mar Ligure Orientale, insediato a Spezia

LA SPEZIA - Mario Sommariva, nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale che succede a Carla Roncallo, si è insediato nella sede dell'ente portuale in Via del Molo a Spezia. Libro Spezia Ad accogliere il neo presidente nella sede di Spezia una pubblicazione a cura dell'ex presidente Roncallo e del commissario Francesco Di Sarcina, un volume che riassume i quattro anni dell'AdSP: "la nostra ultima pubblicazione sul recente passato e sul prossimo futuro dei due porti della Spezia e di Marina di Carrara" fa sapere l'Authority. Mario Sommariva, nato a Genova nel 1957, è attivo nel settore marittimo dal 1977. E' reduce dal ruolo di segretario generale presso il porto di Trieste per due mandati consecutivi, incarico ricoperto in precedenza anche presso l'Autorità Portuale di Bari (dal 2007 al 2014). A ciò si sommano incarichi di rilievo nell'ambito delle politiche del lavoro nel settore marittimo e portuale, con un'esperienza importante presso la Camera dei Deputati e da componente del Piano operativo nazionale Trasporti presso il ministero dell'Economia e delle Finanze. Da segnalare anche l'incarico di segretario nazionale per il Dipartimento Mari, Porti e Logistica della Cgil.



Sommariva è arrivato a La Spezia

Giulia Sarti

LA SPEZIA Dopo la nomina ufficiale a presidente, due giorni fa Mario Sommariva si è definitivamente insediato nella sede dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure orientale. Sommariva, che lascia il suo ruolo di segretario generale a Trieste e un pezzo di cuore nella città friulana, come ci aveva detto in un'intervista di qualche settimana fa, porta a La Spezia e Marina di Carrara una grande esperienza in ambito portuale, settore del quale si è occupato fin dagli anni '70, ricoprendo diversi ruoli di alto livello. Partirò da un ampio giro di consultazioni -ci aveva detto- per dare priorità all'ascolto prima di assumere decisioni che diano risposte ai problemi degli scali. Ovvio che conosco già le problematiche da affrontare in linea generale, per riportare La Spezia ad assumere quel ruolo trainante a livello nazionale che ha assunto per diversi anni, frenato poi da alcune incertezze sullo sviluppo. Fare il presidente di un'Autorità portuale, ci diceva Sommariva, è complicato: Il porto è una realtà complessa e richiede un lavoro di alta amministrazione che tenga conto di variabili locali e internazionali. Come porta d'accesso a un territorio ogni scalo dimostra di essere proiettato verso il mondo, ma attento alla rilevante funzione economica e sociale ricoperta in loco. Riuscire a gestire bene gli elementi locali e globali, avendo uno sguardo aperto verso l'internazionalità e allo stesso tempo la capacità di stare sul territorio per capire gli interessi locali, è la difficoltà maggiore aggiungeva. Tra gli aspetti da tenere in considerazione anche l'impatto ambientale e il rapporto col tessuto urbano, tema che negli scali guidati dal nuovo presidente ricopre un'importanza notevole. Difficoltà che certamente si superano -concludeva nella nostra intervista- con il lavoro e l'impegno, come sempre ho fatto e come continuerò a fare.



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

i problemi del litorale

I Paladini apuani all' attacco del porto: «Non solo erosione, anche esondazioni»

Domani sopralluogo della Regione lungo il litorale massese E la presidentessa Orietta Colacicco chiede di partecipare

massa. «Il porto di Marina di Carrara non provoca soltanto l' erosione della costa apuo- versiliese, ma anche esondazione». A scriverlo provocatoriamente sono i Paladini Apuoversiliesi che imperterriti continuano la loro battaglia per la sopravvivenza di questo tratto di costa toscano e hanno scritto all' assessore regionale all' ambiente Monia Monni e al consigliere Giacomo Bugliani, chiedendo di poter partecipare al sopralluogo di domani. «Bene adesso ci dicono che siamo faziosi, che il Porto di Carrara non ha portato e non porterà erosione - dice Orietta Colacicco, presidentessa dei Paladini Apuoversiliesi - Vero, l' erosione è un fenomeno naturale, lo abbiamo imparato, ma il porto lo ha accelerato. Visto che risale agli anni '30, basta confrontare le immagini dalla Torre Fiat del 1952 e del 2018 e domandarsi come mai la linea di costa si frastaglia sempre più, sino a farsi sottilissima. Del resto - continua - non lo abbiamo detto noi, ma 59 scienziati di tutto il mondo, che qui sono venuti, a partire dal 2001, relatori del Forum Internazionale del mare e delle coste». La storia e le ricerche dimostrano per i Paladini quanto il matrimonio coste e porto sia difficile:

«Prima ancora che il porto fosse realizzato - continua Orietta Colacicco - nel 1802 la relazione della Commissione Lizzoli prevedeva come l' ipotetica costruzione di tale opera "innaturale" avrebbe portato a una perdita di 200 passi di spiaggia ogni 52 anni». Di ampliamento del porto, ricordano i Paladini, si parla nel 2018 quando a voler ampliare era l' Autorità della Liguria Orientale: «Noi domandammo di che dimensione sarebbe stato l' ampliamento - ricorda Colacicco - e ci risposero che sarebbe dipeso dalle misurazioni, da un modello numerico. Ora ci sono queste misurazioni? Qualcuno dice che ci sono le prove e vorremmo averle per mostrarle a chi conosce bene la materia. Così vedremo se sono sufficienti a garantire che un ampliamento, pare del 70% dell' attuale porto, non aumenti e non faccia accelerare l' erosione». I Paladini pensano, ovviamente, che non sarà così e che oltre al grave danno ambientale ed economico dell' erosione, adesso si tratta anche di "sicurezza per le persone", visto che "addirittura acqua e sassi escono in strada". Insomma: che da un punto di vista turistico possano vivere due anime, quella commerciale e quella turistica di pari ampiezza, senza una trasformazione totale dell' assetto urbanistico, ai Paladini sembra utopia: «Noi abbiamo il piacere di contare fra i nostri soci un famoso e grande urbanista che è Tiziano Lera. Il suo è un sogno, una conversione del porto in turistico, che, senza alcun ampliamento, avrebbe lasciato una banchina per il commerciale. Una soluzione per tutelare ambiente ed economia, rilanciando a partire proprio da Marina di Carrara tutto il comprensorio». Infine: «Dicono che c' è accumulo di sedimenti lungo il molo e la diga foranea. Ma con questo accumulo quanto si potrà ripascere? Sappiamo da una recente ricerca dell' Università di Pisa presentata dal Professor Giovanni Sarti che negli ultimi quaranta anni si è prodotto un deficit sedimentario di 253.900 metri cubi, a testimoniare, considerati i vari ripascimenti, che i fiumi non portano quasi più nulla. Quanto invece l' ampliamento potrebbe far accelerare l' erosione. Questo è il punto. Noi vogliamo capire e approfondire, siamo aperti, vogliamo sederci intorno a un tavolo virtuale, siamo pronti». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



«L'erosione? E' colpa del porto Folle pensare a un ampliamento»

I Paladini Apuoversiliesi tornano alla carica: «Si vuole negare l'evidenza. Lo dicono gli esperti, oggi come nel 1802»

di Luca Cecconi MASSA CARRARA Le ultime mareggiate hanno riportato al centro del dibattito il tema dell'erosione della spiaggia. Se ne parla da tanti anni, troppi, si sono fatti vari tipi di interventi (scogliere, pennelli, ripascimenti), ma il danno è stato comunque fatto - il bel litorale di Marina di Massa è solo un ricordo - e il problema è sempre lì, ben lungi dall'essere risolto e anche capito. La prossima stagione balneare, per l'ennesima volta, è a rischio: la spiaggia, in molti punti, è ridotta ai minimi termini, e i lavori di ripascimento previsti dalla Regione a Poveromo sono bloccati a causa di problemi giudiziari-amministrativi della ditta che ha vinto l'appalto; inoltre c'è sempre la spada di Damocle rappresentata dal Covid. Ormai è evidente a tutti il fatto che sia necessario un intervento unico e risolutivo oppure una serie di interventi a cadenza fissa. Non si può andare avanti con provvedimenti tampone, una tantum. Portano ugualmente via risorse e sono perfettamente inutili. Ma quando si parla di erosione bisognerebbe anche parlare del porto di Marina di Carrara.

Dopo il periodo negazionista della fine del secolo scorso, negli ultimi anni nessuno negava più - neppure l'**Autorità portuale** - la responsabilità del porto nell'erosione della spiaggia di Marina di Massa. La natura, diciamo così, avrebbe 'mangiato' (forse) 20 o 30 metri di spiaggia, non certo 100 metri e passa come è accaduto a Marina dai primi anni '70. Guarda caso da quando è stato allargato il porto alle dimensioni attuali. Ora, però, non si sa bene perché, sono tornati i negazionisti. La battaglia sul porto è una delle priorità dell'associazione Paladini apuoversiliesi. «Qualcuno - afferma la presidente Orietta Colacicco - dice che siamo faziosi, che il Porto di Carrara non ha portato e non porterà erosione. L'erosione è un fenomeno naturale, si sa, ma il porto ha accelerato e di molto il fenomeno. Visto che risale agli anni '30 (il porto è nato nel '29, ndr), basta confrontare le immagini dalla Torre Fiat del 1952 e del 2018 e domandarsi come mai la linea di costa si frastaglia sempre più, sino ridursi a una linea sottilissima. Del resto non lo abbiamo detto noi, ma 59 scienziati di tutto il mondo, che qui sono venuti, a partire dal 2001, come relatori del Forum Internazionale del mare e delle coste da noi organizzato. Quello tra coste e porti è un matrimonio difficile». Orietta Colacicco va ancora più indietro nel tempo. «Addirittura - dice - nel 1802 la relazione della Commissione Lizzoli, reperita all'Archivio di Stato, prevedeva come la costruzione di una tale opera "innaturale" avrebbe portato a una perdita di 200 passi di spiaggia ogni 52 anni. Ed è ciò che sta avvenendo. Nel 2001 il Ministero dell'Ambiente bocciò il progetto di un ulteriore ampliamento perché troppo impattante, troppo pericoloso. Si è riparlato di ampliamento nel 2014 e di nuovo adesso per volontà dell'**Autorità** della Liguria Orientale, perché nel frattempo il Porto di Carrara è stato accorpato al Porto di La Spezia. Abbiamo chiesto di che dimensioni sarà l'ampliamento, ma non abbiamo avuto risposte precise. Sappiamo dal Documento di pianificazione strategica di sistema (Dpss), che sarà del 70% dell'attuale porto. Carrara avrà così il porto commerciale e il porto turistico e, a detta loro, senza erosione ed esondazioni. Qualcuno ci crede davvero?». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Sopralluogo ristretto a Poveromo

MASSA CARRARA Sabato a Poveromo ci sarà un sopralluogo del nuovo assessore regionale all' ambiente, Monia Monni, con Giacomo Bugliani. Presenti i tecnici della Regione e una rappresentanza di balneari. Un incontro ristretto. «Abbiamo scritto a Monni e Bugliani - afferma Orietta Colacicco, presidente dei Paladini apuoversiliesi - chiedendo di poter partecipare. Bugliani ci ha spiegato che è un incontro riservato solo a Poveromo e ai balneari interessati, ma comunque ha assicurato un confronto nei prossimi giorni. Ma noi stiamo ancora aspettando di parlare anche con il sindaco di Massa, Francesco Persiani. Durante la nostra assemblea del 19 dicembre scorso, infatti, Persiani ci ha comunicato che nel Piano regolatore in sue mani non risulterebbe un ampliamento del porto di Carrara quale quello desumibile dal Documento di pianificazione strategica di sistema. Curioso, perché il Dpss è propedeutico al Piano regolatore. Quindi gli abbiamo chiesto un incontro. Aspettiamo». Com' è noto, i Paladini da tempo hanno un progetto... rivoluzionario per il porto.

«Abbiamo il piacere - spiega la presidente - di contare fra i nostri soci un famoso e grande urbanista, Tiziano Lera. Il suo è un sogno fantastico, una conversione del porto di Carrara in turistico che, senza alcun ampliamento, avrebbe lasciato una banchina per il commerciale. Una soluzione per tutelare ambiente ed economia, rilanciando, da Marina di Carrara, tutto il comprensorio. Cosa sarà meglio: un mix indefinito, piatto o disordinato, con conseguenze gravissime per l' ambiente, o la trasformazione di Marina di Carrara in una località ancor più attrattiva delle concorrenti in Costa Azzurra? Noi siamo aperti, disposti a sederci intorno a un tavolo per ascoltare e confrontarci. Poi, sentiti i nostri esperti, ci esprimeremo. Se avremo dubbi andremo avanti nel contrastare l' ampliamento del porto con tutti i mezzi consentiti». Luca Cecconi © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La nautica ora ha fame di spazi «Il piano del porto ci dia risposte»

Tongiani di Cna si appella al presidente Sommariva: «Venga di persona a verificare le nostre potenzialità»

di Cristina Lorenzi CARRARA Nautica, mille problemi per uno dei settori trainanti dell' economia locale. I fatti recenti di caporalato, le denunce del sindacato che sostiene a gamba tesa come il settore sia il terreno più fertile nella piaga dello sfruttamento, un nuovo presidente dell' **Autorità portuale**, Mario Sommariva, che dovrà dare linfa vitale realizzando quelle aree e quelle infrastrutture preziose che sono linfa vitale per chi costruisce gli yacht. L' appello al nuovo presidente del porto è di Carlo Alberto Tongiani, della Cna nautica, il quale ricorda le spine nel fianco delle 20 aziende che gravitano fra Avenza e Marina e dei 2mila lavoratori diretti e indiretti che portano il fatturato della nautica a centinaia di milioni. «I problemi del settore - spiega Tongiani - sono sul tavolo da tempo: sono anni che chiediamo un travel lift per consentire alle barche il varo nel nostro porto. E' penalizzante per le aziende iniziare la lavorazione e ultimarla negli scali limitrofi perché da noi non esiste lo sbocco a mare. Il piano regolatore del porto prevede lo spazio per la nautica: chiediamo al nuovo presidente che tenga la barra dritta e porti avanti quanto è già nero su bianco. Così si potrà lavorare la barca dalla a alla z compiendo qui tutte le operazioni. Il settore è vivace e ci sono svariate aziende pronte a investire che sono frenate dalla mancanza di spazi. Invitiamo Sommariva a venire di persona a vedere il nostro comparto e si renderà conto quali esigenze ci siano e come potranno essere risolte. Così abbiamo progettato la cittadella della nautica nella ex Enichem: con cento milioni Cna intende realizzare un comparto unito per le aziende del settore. Resta da attendere che si sciolgano i nodi delle bonifiche». Tongiani interviene anche sulla piaga del caporalato, dopo che il vertice di Fiom, Umberto Faita, ha denunciato che il settore è il più colpito dalla piaga dello sfruttamento. «Non è vero - tuona Tongiani - le nostre sono tutte aziende sane. La nautica nel lavoro è un valore aggiunto. Impiega manodopera altamente specializzata e operai qualificati. E' raro che si impieghino ditte dell' indotto con problemi del genere. La mela marcia esiste ovunque, ma io smonterei questa accusa. Il caporalato può esistere qui come nell' edilizia e in altri settori». Sulla questione interviene il segretario generale della Cgil Paolo Gozzani che confermando il problema dell' accesso al mare, come un nodo prioritario da sciogliere, sostiene che il caporalato sia una piaga ben individuabile in questo settore. «Lo dimostrano le numerose denunce e le inchieste della magistratura. E' necessario evitare la concorrenza sleale e il dumping aziendale: per questo sto chiedendo un tavolo in prefettura sulla legalità affinché le istituzioni introducano strumenti che garantiscano il corretto rapporto fra lavoratore e titolare in tutta la filiera della lavorazione». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Riqualficazione porti Rio Marina e Cavo

Incontro tecnico con il presidente dell'AdSp Stefano Corsini

Redazione

LIVORNO Brain storming sui porti di Rio Marina e di Cavo tra il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, Stefano Corsini, con i suoi tecnici, e il sindaco di Rio Marina, Marco Corsini. Questa mattina, presenti il rappresentante della Capitaneria di porto e il presidente del Gruppo Ormeggiatori dell'Isola d'Elba, in un clima di grande collaborazione, sono state affrontate una serie di questioni tecniche relative alle aree portuali del territorio riese. Presto il porto di Rio Marina sarà interessato da una serie di lavori che lo riqualficheranno nel decoro e nella funzione. Gli interventi strutturali di adeguamento tecnico funzionale, di cui si parla da tempo, vedranno invece completate le fasi della progettazione e dell'affidamento lavori nel 2021. Si provvederà tempestivamente al rifacimento delle ringhiere danneggiate dalle mareggiate, sarà pavimentata in porfido la camminata del molo sopraflutto e sarà implementato l'impianto di illuminazione. Per una maggiore razionalizzazione della viabilità e delle attività in occasione delle operazioni di imbarco e sbarco, sarà elaborato un progetto di nuova regolamentazione, da condividere con gli attori interessati, con l'eventuale utilizzo di un sistema di barriere in ingresso al porto, ringhiere di protezione e semafori azionati da remoto. Inoltre, saranno analizzate le necessità degli scali in materia di videosorveglianza. Sia a Rio Marina che a Cavo saranno infine messi in sicurezza tempestivamente gli arredi portuali ammalorati. Il Sindaco Marco Corsini, al termine dell'incontro, ha espresso la sua soddisfazione: Ringrazio il presidente mio omonimo che mi consente di dare risposte certe e rassicuranti alle istanze che la popolazione continuamente mi pone. Per un paese come il nostro a fortissima vocazione turistico marinara, i porti sono luogo di eccellenza e biglietto da visita eccezionale, oltre che volano di numerose attività economiche. È giusto chiedere che siano all'altezza della funzione che devono avere. Da parte sua, il presidente dell'AdSp sottolinea che la collaborazione diretta tra le istituzioni consente sempre di individuare le priorità di intervento. Con il sindaco Corsini c'è da sempre un ottimo dialogo, presupposto fondamentale per coordinare le azioni volte allo sviluppo e alla sicurezza dei porti di competenza. Questo è solo il primo passo di una azione che vedrà impegnata l'Autorità per alcuni anni.



I porti e quel fantasma chiamato libertà

di Marco Casale

«E se uno struzzo arrivasse proprio in questo momento e si mettesse a zampettare sul tavolo?». Il segretario generale dell' AdSP del Mar Ligure Occidentale, Marco Sanguineri, ricorda come ai tempi in cui guidava l' Autorità Portuale di Genova, Giuliano Gallanti si divertisse a riesumare ogni tanto dalla memoria alcune scene tratte dalle pellicole del suo regista preferito, Luis Buñuel: si trattava per lo più di piccole fughe dalla realtà che l' Avvocato dei moli si concedeva per svincolarsi dalla noia di riunioni a volte interminabili. Il simpatico aneddoto mi ha fatto pensare alla malcelata perplessità che Gallanti nutriva nei confronti della Riforma Delrio, verso la quale doveva sentirsi come quello struzzo dalle ciglia troppo lunghe che nell' ultima scena del film 'Fantasma della Libertà' si guarda attorno con uno sguardo interrogativo, sbattendo tutt' al più le ali e assistendo impassibile allo spettacolo della vita. La legge di riordino della 84/94 - parafrasando il suo scrittore più amato, Louis-Ferdinand Céline - era per lui tutto ciò che non si capiva . E l' avvocato genovese manifestava tutto il pessimismo della ragione quando si trattava di analizzare l' impalcatura di una riforma che a suo dire si limitava unicamente a ridurre il numero delle Autorità Portuali senza affrontare altre urgenze come l' accesso al mercato (artt. 16, 17 e 18) e la semplificazione. Proprio oggi, alla vigilia della ricorrenza dell' anniversario della sua scomparsa, e nel momento in cui torna drammaticamente di moda il tema dell' eccesso di burocrazia che rende le Adsp pachidermi goffi e impacciati , incapaci di rispondere alle esigenze di mercato e al potere delle grandi compagnie di navigazione, le osservazioni di Gallanti appaiono allo scrivente in tutta la sua disarmante lucidità. Per l' ex n.1 della Port Authority di Genova e **Livorno**, i porti erano già entrati in quella che il professor Sergio Bologna battezzava col nome di era post-portuale. Le grandi alleanze sono oggi in grado di controllare quasi l' 80% dell' offerta di stiva mondiale, acquisendo nei confronti di un numero sempre minore di porti - ovvero quelli selezionati sulla base di determinati criteri prestazionali ed economici - un potere che docenti come Vittorio Torbianelli o esperti come Nereo Marcucci hanno definito di tipo monopsonistico. Secondo Gallanti, la polarizzazione oligopolistica e la crescita dimensionale delle navi, fenomeno anch' esso legato alla ricerca di sempre maggiori economie di scala da parte delle big alliances , potevano essere affrontati soltanto attraverso il rafforzamento dell' autonomia e dei poteri delle Autorità Portuali: «Un **porto** che fosse orbato di una Port Authority efficiente e autonoma - diceva - rischierebbe di diventare davvero un terreno di conquista per gli appetiti delle grandi multinazionali del mare». Operare con pieni poteri e dialogare con le grandi compagnie armatoriali da una posizione di forza. Erano queste le priorità per Gallanti, che ha sempre ritenuto di essere stato escluso dalla girandola delle nomine dei nuovi presidenti delle AdSP proprio per la preferenza che ha sempre, palesemente, accordato a modelli di governance di diritto privato (tipo Società per Azioni) e, quindi, opposti a quello italiano. Affidare allo Stato e, in particolare al Ministero delle Infrastrutture, la facoltà di acquisire le leve di comando necessarie non solo sul fronte dell' offerta delle infrastrutture portuali ma anche su quello pianificatorio, era per Gallanti una soluzione sbagliata. «La riforma Delrio - affermava - si è posta soltanto marginalmente il problema della possibilità di trasformare la governance portuale, ritenendo a torto che il semplice accorpamento di scali marittimi avrebbe trasformato le Autorità portuali in soggetti in grado di competere finalmente con i porti mercati. Alla portualità italiana occorrerebbe non soltanto una nuova veste giuridica ma, già da oggi, una forte autonomia (per non dire indipendenza) rispetto allo Stato».

Focus Interventi Interviste News | Video Osservatorio Europeo » [Me](#) [in](#) [@](#) [Q](#)

The screenshot shows the top part of the Port News website. At the top, there is a navigation bar with links for Focus, Interventi, Interviste, News, Video, Osservatorio Europeo, and social media icons. Below this is the website logo 'PORT NEWS' and a subtitle 'Maggio dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale'. A main image features a man in a suit, likely Marco Casale, with the text 'di PAOLO PAMPANI' below it. The article title is 'La lezione inascoltata di Gallanti I porti e quel fantasma chiamato libertà' by Marco Casale. On the right side, there is a search bar and a vertical list of categories including Ambiente, Autorità Portuali, Cantieristica navale, Contineristica, Coronavirus, Crociere, and others.

con i porti nordici. Alla portualità italiana occorrerebbe non soltanto una nuova veste giuridica ma, già da oggi, una forte autonomia (per non dire indipendenza) rispetto allo Stato». Indipendenza, dunque, ma per fare che cosa? Innanzitutto per porre un argine all' intervento massimo degli armatori nei vari



Port News

Livorno

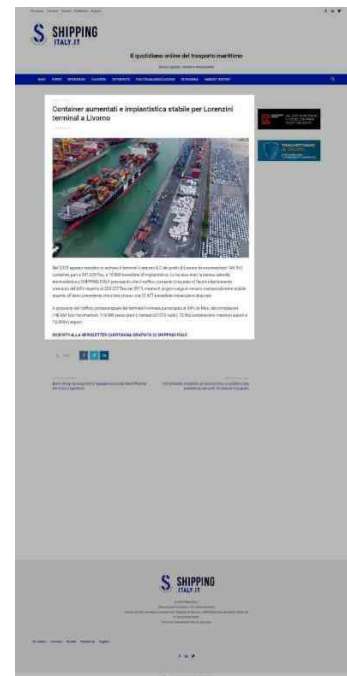
terminal portuali, per trattare, insomma, da una posizione di forza. In secondo luogo per sviluppare strategie di sviluppo verso terra: «La forza degli scali portuali del nord risiede proprio in un intermodalismo efficiente ed efficace. Ed è su questa scacchiera che i porti italiani devono giocare la partita della vita» sosteneva Gallanti. L' avvocato genovese parlava non a caso delle multi-gateway regions , citando a memoria interi passaggi di un volume che apprezzava particolarmente: si trattava di un saggio di due noti studiosi, Theo Notteboom, professore universitario all' ITMMA di Anversa, e Peter W. De Langen, dell' Università di Eindhoven: «Al terzo capitolo di questa ricerca, i due esperti dicono una cosa importante: l' efficienza di un porto moderno non va più parametrata sull' assunto teorico della sua capacità di proporre un' offerta quantitativamente elevata di infrastrutture ma nella possibilità di studiare strategie di sviluppo che favoriscano politiche trasversali di crescita economica e che promuovano un raccordo tra pubblico e privati all' interno di un contesto territoriale macro-regionale. Detto in parole povere: non ha più senso parlare di competizione tra porti ma di competizione tra supply chain ». In quest' ambito diventava prioritario dare modo alle Autorità Portuali di partecipare attivamente (e con quote di partecipazione maggioritaria) allo sviluppo di inland terminal da usare come polmoni logistici per i porti di prossimità. Sotto questo punto di vista, il porto di Livorno era quello che secondo Gallanti più si avvicinava al modello ideale di uno scalo moderno ed efficiente: assieme al suo segretario generale, Massimo Provinciali, l' avvocato dei moli è stato il primo a credere nelle potenzialità dell' Interporto Vespucci e nella sua capacità di avviare attività di ' post-poned manufacturing , diventando per lo scalo labronico ciò che i distripark sono oggi per quello di Rotterdam. Autonomia e intermodalismo, sono le parole che ricorrevano più spesso nelle osservazioni di Gallanti. Anche quando si è trovato in minoranza, l' ex presidente dell' AP genovese ha sempre avuto il coraggio di andare in direzione ostinata e contraria, mantenendosi coerente con le proprie idee, e rimanendo convinto che la libertà dei porti fosse diventata oggi soltanto un fantasma. A volte mi piace pensarlo impegnato in qualche interminabile riunione e con lo sguardo rivolto ad un orizzonte indefinito, mentre si diverte a pensare a Buñuel e a quello struzzo dalle lunga ciglia che zampetta sul tavolo. La vita è questo, una scheggia di luce che finisce nella notte . Da sx Massimo Provinciali e Giuliano Gallanti durante una partita a biliardino.

Shipping Italy

Livorno

Container aumentati e impiantistica stabile per Lorenzini terminal a Livorno

Nel 2020 appena mandato in archivio il terminal Lorenzini & C del porto di Livorno ha movimentato 146.961 container, pari a 241.328 Teu, e 15.860 tonnellate di impiantistica. Lo ha reso noto la stessa azienda terminalistica a SHIPPING ITALY precisando che il traffico container (misurato in Teu) è ulteriormente cresciuto del 6,6% rispetto ai 226.227 Teu del 2019, mentre il project cargo è rimasto sostanzialmente stabile rispetto all'anno precedente che si era chiuso con 22.477 tonnellate imbarcate e sbarcate. A proposito del traffico containerizzato del terminal livornese partecipato al 50% da Msc, dei complessivi 146.961 box movimentati, 119.389 erano pieni (i restanti 27.572 vuoti), 72.962 contenevano merce in export e 73.999 in import.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

rio marina

Sul porto nuove luci, pavimentazione e ringhiere da rifare

Ieri l' incontro tra Comune e Autorità di sistema portuale per concordare gli interventi di riqualificazione più urgenti

RIO. Nel primo giorno da zona gialla a Rio Marina si è parlato di porto. Ieri, infatti, il presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** Stefano Corsini, con i suoi tecnici, ha incontrato il sindaco del Comune di Rio, Marco Corsini. Hanno discusso del futuro dei porti di Rio Marina e Cavo. Con loro era presente il rappresentante della Capitaneria di porto e il presidente del Gruppo Ormeggiatori dell' Isola d' Elba. Presto il porto di Rio Marina sarà interessato da una serie di lavori che lo riqualificheranno nel decoro e nella funzione. Gli interventi strutturali di adeguamento tecnico funzionale, di cui si parla da tempo, vedranno invece completate le fasi della progettazione e dell' affidamento lavori nel 2021. O almeno così è stato pattuito nell' incontro di ieri. La priorità sarà data al rifacimento delle ringhiere danneggiate dalle mareggiate, sarà pavimentata in porfido la camminata del molo sopraflutto e sarà implementato l' impianto di illuminazione. Per una maggiore razionalizzazione della viabilità e delle attività in occasione delle operazioni di imbarco e sbarco, sarà elaborato un progetto di nuova regolamentazione, con l' eventuale utilizzo di un **sistema** di barriere in ingresso al porto, ringhiere di protezione e semafori azionati da remoto. Inoltre, saranno analizzate le necessità degli scali in materia di videosorveglianza. Sia a Rio Marina che a Cavo saranno infine messi in sicurezza gli arredi portuali ammalorati. Il Sindaco Marco Corsini, al termine dell' incontro, ha espresso la sua soddisfazione «Ringrazio il presidente che mi consente di dare risposte certe e rassicuranti alle istanze che la popolazione continuamente mi pone. Per un paese come il nostro a fortissima vocazione turistico marinara, i porti sono luogo di eccellenza e biglietto da visita eccezionale, oltre che volano di numerose attività economiche. È giusto chiedere che siano all' altezza della funzione che devono avere». Per il presidente dell' **Autorità portuale** «la collaborazione diretta tra le istituzioni consente sempre di individuare le priorità di intervento. Con il sindaco Corsini c' è da sempre un ottimo dialogo, presupposto fondamentale per coordinare le azioni volte allo sviluppo e alla sicurezza dei porti di competenza. Questo è solo il primo passo di una azione che vedrà impegnata l' **Autorità** per alcuni anni». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Piombino, Isola d' Elba

«I porti saranno più funzionali»

Riunione operativa tra il sindaco e l' Authority per gli scali di Rio Marina e Cavo. Ecco il piano dei lavori

RIO Incontro operativo sulle problematiche dei porti di Rio Marina e di Cavo ieri mattina tra il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno settentrionale Stefano Corsini, con i suoi tecnici, e il sindaco di Rio Marco Corsini. Presenti il rappresentante della capitaneria di porto e il presidente del 'Gruppo ormeggiatori isola d' Elba', in un clima di grande collaborazione, sono state affrontate una serie di questioni tecniche relative alle aree portuali del territorio riese. Presto il porto di Rio Marina sarà interessato da una serie di lavori che lo riqualificheranno nel decoro e nella funzione. Gli interventi strutturali di adeguamento tecnico funzionale, di cui si parla da tempo, vedranno invece completate le fasi della progettazione e dell' affidamento lavori nel 2021. Si provvederà tempestivamente al rifacimento delle ringhiere danneggiate dalle mareggiate, sarà pavimentato in porfido la camminata del molo sopraflutto e sarà implementato l' impianto di illuminazione. Per una maggiore razionalizzazione della viabilità e delle attività in occasione delle operazioni di imbarco e sbarco, sarà elaborato un progetto di nuova regolamentazione, da condividere con gli attori interessati, con l' eventuale utilizzo di un **sistema** di barriere in ingresso al porto, ringhiere di protezione e semafori azionati da remoto. Inoltre, saranno analizzate le necessità degli scali in materia di videosorveglianza. Sia a Rio Marina che a Cavo saranno infine messi in sicurezza tempestivamente gli arredi portuali ammalorati. Il sindaco Marco Corsini, al termine dell' incontro, ha espresso la sua soddisfazione. «Ringrazio il presidente mio omonimo - ha detto il primo cittadino - che mi consente di dare risposte certe e rassicuranti alle istanze che la popolazione continuamente mi pone. Per un paese come il nostro a fortissima vocazione turistico marinara, i porti sono luogo di eccellenza e biglietto da visita eccezionale, oltre che volano di numerose attività economiche. È giusto chiedere che siano all' altezza della funzione che devono avere». Secondo il presidente dell' **Autorità Portuale** Stefano Corsini la collaborazione diretta tra le istituzioni consente sempre di individuare le priorità di intervento. «Con il sindaco di Rio - ha aggiunto Stefano Corsini - c' è da sempre un ottimo dialogo, presupposto fondamentale per coordinare le azioni volte allo sviluppo e alla sicurezza dei porti di competenza. Questo è solo il primo passo di una azione che vedrà impegnata l' **Autorità** per alcuni anni».



«Canile, i soldi sono stati ritirati ma la Fondazione è disponibile»
Il sindaco di Rio Marina, Marco Corsini, ha annunciato che il canile di Rio Marina, gestito dalla Fondazione Cani, non sarà più gestito dalla stessa. Il sindaco ha detto che il canile sarà gestito dalla capitaneria di porto. Corsini ha detto che la Fondazione Cani ha ritirato i soldi e che la Fondazione è disponibile a gestire il canile. Corsini ha detto che il canile sarà gestito dalla capitaneria di porto.

«Il trasporto scolastico è stato potenziato Soddisfatti della risposta alle nostre richieste»
Il sindaco di Rio Marina, Marco Corsini, ha annunciato che il trasporto scolastico sarà potenziato. Corsini ha detto che il trasporto scolastico sarà potenziato e che i genitori sono soddisfatti della risposta alle loro richieste. Corsini ha detto che il trasporto scolastico sarà potenziato e che i genitori sono soddisfatti della risposta alle loro richieste.



Il Mercato ittico ora si apre alla città Anche un ristorante con vista Mole

In arrivo il bando di gara per il restyling al Mandracchio. L' intervento ha un budget di 2,6 milioni

IL RECUPERO ANCONA Uno spazio moderno e funzionale alle necessità del mondo della pesca e della città. Il tempo degli studi è terminato e il progetto per la ristrutturazione del Mercato ittico al Mandracchio può passare alla fase dell' appalto. Serviranno due anni di lavori dal momento in cui sarà consegnato l' appalto da 2,6 milioni, ma la strada del rinnovamento è tracciata. L' incarico a distanza di due anni dal primo incarico affidato al raggruppamento temporaneo di professionisti Acale srl, Gea società cooperativa e Acale studio associato di Ancona oggi l' **Autorità portuale** presenterà ufficialmente il progetto di ristrutturazione del Mercato ittico, edificio a firma del grande architetto del Novecento italiano, Gaetano Minnucci. Il progetto esecutivo era arrivato negli uffici dell' Ap a inizio agosto, era stato poi sottoposto alla Conferenza dei servizi (di cui fanno parte anche Comune di Ancona, Sovrintendenza, Asur) e ora può scattare la gara d' appalto per affidare i lavori di restyling entro l' anno. «La riqualificazione dell' edificio del Mercato - si legge nella relazione che accompagna il progetto esecutivo - diverrebbe il primo impulso per il recupero della zona del Mandracchio che, a sua volta, agirebbe come stimolo per la valorizzazione del vicino quartiere degli Archi», dove proprio nelle ultime settimane sono stati avviati i lavori di restyling previsti dal Bando periferie. Il restyling prevede un investimento di circa 2,6 milioni di euro, già disponibili, compresi gli 850 mila euro arrivati grazie a un bando della Regione Marche per la modernizzazione delle infrastrutture per la pesca, che utilizza le risorse del Feamp-Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca. L' obiettivo del recupero è di utilizzare l' immobile non solo per poche ore durante l' asta del pesce e attività connesse, ma di ristrutturare e qualificare l' edificio «ammodernando lo spazio per l' attività di vendita dei prodotti ittici e prevedendo la creazione di aree con funzione ricreativa e turistica così da poter utilizzare il mercato ittico durante l' arco di tutta la giornata. Un luogo della memoria e del lavoro da vivere ogni giorno come comunità, proiettato nel futuro» è stato sottolineato sin dall' inizio dall' Ap. Funzioni plurime previste nel progetto che contempla la possibilità di realizzare un' area da dedicare subito alla ristorazione con un locale affacciato sulla Mole e con vista sul Guasco. Con la possibilità, con un successivo intervento, di ammirare il panorama da un terrazzo open space. Nessuno stop Per l' esecuzione delle opere sono previsti 24 mesi, tenendo conto della necessità di non chiudere il mercato durante i lavori. Le opere «maggiormente interferenti con le attività del mercato dovranno essere eseguite durante il periodo di fermo pesca (estivo, ndr), altre invece saranno eseguite nel mese di gennaio, altre ancora in un periodo di 90 giorni a cavallo del fermo pesca». Per quanto riguarda «le attività eseguite nel corpo edilizio che ospita i box pescatori si prevede la loro temporanea delocalizzazione nell' area ex fiera». Il recupero ha inoltre un' anima green visto che prevede anche interventi per l' efficientamento energetico e il potenziamento della sicurezza dell' edificio. Non solo. «Rientra nella problematica del degrado - si legge nella relazione - l' inquinamento ambientale generato dal Mercato ittico che consuma ogni giorno circa 3-4mila cassette di polistirolo non riciclabili». Da qui l' input a prevedere un locale di lavaggio di cassette solo in plastica. Massimiliano Petrilli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Autorità portuale, la nomina del presidente resta ancora in alto mare

Dalla ministra De Micheli nessun cenno sul nome scelto mentre la Regione attende da settimane un confronto

Calma piatta sul fronte della nomina del nuovo presidente dell' **Autorità portuale** di **Sistema** dell' Adriatico centrale. Nessun passo avanti per la scelta di chi sarà il timoniere per i prossimi anni. La Regione continua ad attendere notizie dal ministro alle Infrastrutture De Micheli che, almeno fino a ieri, non aveva dato nessun cenno. D' altronde il pallino è nelle sue mani, è lei che dovrà prendere una decisione rispetto ai cinque nomi in ballo, ovvero quelli che hanno presentato «domanda». Tra questi l' uscente Rodolfo Giampieri, anconetano doc, che il territorio regionale vorrebbe vedere riconfermato senza se e senza ma. Ma il ministro non ha fatto nessun cenno in questa direzione. In ballo ci sono anche altri tecnici provenienti dalle **autorità** portuali di Napoli e Civitavecchia. In particolare sarebbe Luca Lupi, rispetto ai vari Messineo e Africano, ad avere qualche chance anche se si troverebbe davanti a uno sbarramento in chiave locale. Resta quindi decisivo il passo che farà la ministra che poi si dovrà confrontare con i governatori di Marche e Abruzzo per verificare l' eventuale intesa su un nominativo. Tutto questo tenendo presente che il parere delle Regioni non è vincolante e, quindi, la ministra potrebbe anche scegliere andando contro le indicazioni territoriali. Un' ipotesi che però tutti vogliono evitare.

**«Importante occasione di sviluppo»
«Un aiuto a turismo ed economia»**

Il presidente della Regione Francesco Acquaroli si rivolge alla nuova compagnia aerea: «La visione è giusta». L'amministratore delegato dell'aeroporto Carmine Basetti: «È un sostegno anche all'occupazione»

«Un'occasione di sviluppo» è il titolo con cui il presidente della Regione Marche Francesco Acquaroli si rivolge alla nuova compagnia aerea, la Ancona Air, che ha appena ottenuto la licenza per operare sui voli diretti verso Roma e Bari. «La visione è giusta, è un sostegno anche all'occupazione», dice il presidente della Regione. L'amministratore delegato dell'aeroporto Carmine Basetti aggiunge: «È un sostegno anche all'occupazione».

«Un'occasione di sviluppo» è il titolo con cui il presidente della Regione Marche Francesco Acquaroli si rivolge alla nuova compagnia aerea, la Ancona Air, che ha appena ottenuto la licenza per operare sui voli diretti verso Roma e Bari. «La visione è giusta, è un sostegno anche all'occupazione», dice il presidente della Regione. L'amministratore delegato dell'aeroporto Carmine Basetti aggiunge: «È un sostegno anche all'occupazione».

«Un'occasione di sviluppo» è il titolo con cui il presidente della Regione Marche Francesco Acquaroli si rivolge alla nuova compagnia aerea, la Ancona Air, che ha appena ottenuto la licenza per operare sui voli diretti verso Roma e Bari. «La visione è giusta, è un sostegno anche all'occupazione», dice il presidente della Regione. L'amministratore delegato dell'aeroporto Carmine Basetti aggiunge: «È un sostegno anche all'occupazione».

Il Pelikan pesca un flacone di plastica vecchio di 50 anni

GAM EDITORI

7 gennaio 2021 - Sì, è proprio lui, un flacone di Polivetro Sidol, quello ripescato dal Pelikan all' interno dello specchio acqueo del Porto di Ancona. Prodotto di largo consumo tra la metà degli anni '50 e '70 e, pubblicizzato già a partire dalla seconda metà degli anni '60 su Carosello, il detergente è uscito di produzione sul finire degli anni' 70 e, da lì in poi, si sono perse le tracce di questo marchio commerciale. "La plastica è anche "capsula del tempo", probabilmente la peggiore e più pericolosa di sempre - ha dichiarato Paolo Baldoni CEO di Garbage Group - proprio a causa della sua particolarissima durabilità. Ritrovare un flacone come questo a chi, come me, ha qualche capello bianco può sembrare assurdo, ma la cosa ancora più grave è che un prodotto di questo genere può resistere tra i 400 e 500 anni in mare. Fermo restando che al momento è difficile capire, senza approfondite analisi, da quanto tempo questo contenitore era in acqua, la cosa che più colpisce è come l' inquinamento da plastiche si ha sempre e solo a causa del mancato corretto conferimento e conseguente riciclo. Arginare e controllare questo fenomeno è un dovere morale per ognuno di noi. Continuando di questo passo e senza le adeguate accortezze gli archeologi del futuro baseranno il loro lavoro su ritrovamenti di questo genere, un lavoro ingrato e che mal qualificherebbe questa nostra generazione che può, con le adeguate tecnologie porre fine a questo scempio".



Porto, la nave dalla Libia rilancia i traffici commerciali

COLLEGAMENTI MARITTIMI Il nuovo anno si apre con una nuova linea col Nord Africa per il porto di Civitavecchia. Proprio questa mattina infatti arriva per la prima volta una nave di linea dalla Libia che toccherà Civitavecchia ogni tre settimane nell'ambito di un tour commerciale nel Mediterraneo. Lo scalo locale è stato infatti inserito in questa rotta, molto proficua per l'aspetto commerciale, insieme al porto francese di Marsiglia e agli scali di Genova e Salerno. «Si tratta di un collegamento molto importante per il nostro porto spiegato dall'agenzia marittima Bellettieri che cura la nuova linea per conto della società maltese Glenhallen perché inserisce Civitavecchia in una tratta commerciale con altri porti di rilievo come Genova e Salerno. Al momento il collegamento è previsto ogni 21 giorni, ma contiamo di aumentare la frequenza». Le aspettative per risollevarle le sorti dei traffici duramente colpiti dalla pandemia Covid sono alte. «Le prime volte la nave arriverà dalla Libia spiegato dalla Bellettieri con mezzi rotabili, ma l'obiettivo è quello di far arrivare anche container dal paese nord africano». Per la giornata odierna saranno impegnati, nelle operazioni di carico e scarico, una decina di lavoratori tra personale della Bellettieri e della Compagnia portuale. Ma anche questo numero è destinato a crescere. «Al di là del numero di unità impiegate concludono dall'agenzia è fondamentale l'importanza strategica di questo nuovo collegamento che fa ben sperare per il futuro». A esprimere soddisfazione per la nuova linea è anche il presidente dell'Autorità portuale Pino Musolino che parla di «Primo segnale di ripartenza». Del resto lo stesso Musolino lo aveva detto durante la conferenza del suo insediamento: «Attrarre nuovi traffici è la prima risposta per affrontare le difficili sfide che ci attendono e rilanciare il cluster portuale. Dopo Tunisi, questo collegamento con la Libia rappresenta il primo passo di rilancio per un segmento che nel 2020 ha particolarmente sofferto come il Ro/Ro». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Nuova linea Ro/Ro per il porto di 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". Contatti: Dott.ssa Giuliana Satta Ufficio Comunicazione Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale Porti di Roma e del Lazio 00053 Civitavecchia - Molo Vespucci <mailto:satta@portidiroma.it> Cos' è immediapress (link: <http://corporate.adnkronos.com/02.php#Immediapress>) Disclaimer Immediapress (link: https://www.adnkronos.com/zoom/footer_disclaimer#immediapress)



Porti: al via nuova linea Ro/Ro da Civitavecchia per la Libia

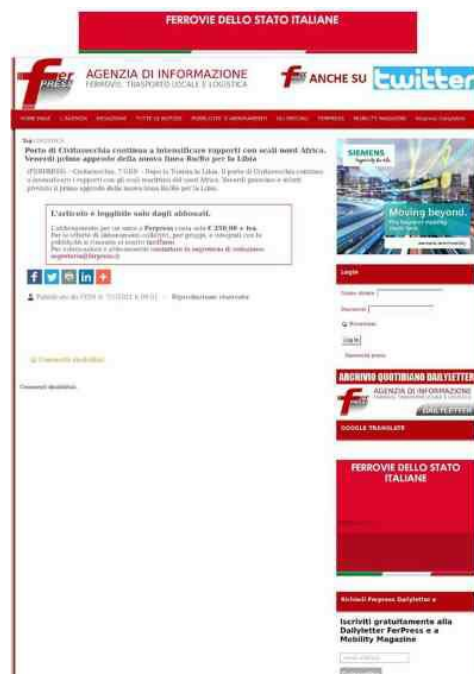
Prima fase approdo ogni tre settimane

Dopo la Tunisia, la Libia..Il porto di Civitavecchia continua a intensificare i rapporti con gli scali marittimi del nord Africa. Domani è infatti previsto il primo approdo della nuova linea Ro/Ro per la Libia. Lo rende noto l'Autorità di Sistema Portuale (AdSp) che comprende i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. Il 'Roll-on/roll-off' (più comunemente Ro-Ro, dall'inglese a carica-orizzontale o rotabile) è "una nave-traghetto progettata per il trasporto con modalità di imbarco e sbarco di veicoli gommati (sulle proprie ruote), e di carichi, disposti su pianali o in contenitori - secondo Wikipedia -, caricati e scaricati per mezzo di veicoli dotati di ruote in modo autonomo e senza ausilio di mezzi meccanici esterni". Il collegamento con la Libia 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 neo 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". (ANSA). YPG-LAL/



Porto di Civitavecchia continua a intensificare rapporti con scali nord Africa. Venerdì primo approdo della nuova linea Ro/Ro per la Libia

(FERPRESS) **Civitavecchia**, 7 GEN 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'Agencia 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.



Fortune Ita

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Nuova linea Ro/Ro per il porto di Civitavecchia

(Civitavecchia, 7 gennaio 2021) - Dopo la Tunisia la Libia. Il porto di Civitavecchia continua a intensificare i rapporti con gli scali marittimi del nord Africa. Venerdì prossimo Ã infatti previsto il primo approdo della nuova linea Ro/Ro per la Libia. Il collegamento Ã curato dall'agenzia Belletieri che ha come mandante la societÃ maltese Glenhallen. Nella prima fase Ã in programma un approdo ogni tre settimane e le navi provenienti e dirette in Libia toccheranno i porti di Marsiglia, Genova, Civitavecchia e Salerno. Ã 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 dovrÃ essere lâ'anno della ripresa, in cui voltare pagina e rilanciare tutto il cluster. Attrarre nuovi traffici Ã la prima risposta per affrontare le difficili sfide che ci attendono e lâ'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. Contatti: Dott.ssa Giuliana Satta Ufficio Comunicazione AutoritÃ di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale Porti di Roma e del Lazio 00053 Civitavecchia - Molo Vespucci <mailto:satta@portidiroma.it>.



Informare

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Domani a Civitavecchia approderà la prima nave del servizio di Glenhallen con la Libia

Nella prima fase è in programma uno scalo ogni tre settimane. Domani la maltese Glenhallen Shipping riattiverà la linea marittima regolare per il trasporto di rotabili tra il porto di Civitavecchia e la Libia, collegamento curato nello scalo portuale laziale dall'agenzia marittima Ant. Bellettieri & Co. 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. Si tratta - ha commentato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, **Pino Musolino** - di «un primo segnale di ripartenza 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».

The screenshot shows the 'informARE' website interface. At the top, there are logos for 'STAB SERVICE' and 'informARE'. The main headline reads: 'Domani a Civitavecchia approderà la prima nave del servizio di Glenhallen con la Libia'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Nella prima fase è in programma uno scalo ogni tre settimane'. The article text is partially visible, mentioning the Malta-based Glenhallen Shipping and the port of Civitavecchia. At the bottom of the screenshot, there is a search bar with the text 'Cerca il tuo albergo:' and a table with columns for 'Destinazione', 'Data di arrivo', and 'Data di partenza'. The table contains the following data:

| Destinazione | Data di arrivo | Data di partenza |
|----------------------|----------------|------------------|
| 0 Altre destinazioni | 7 - [Jan -] | 8 - [Jan -] |
| | 2021 -] | 2021 -] |

Below the table, there is a 'Cerca' button. At the bottom of the screenshot, there is a footer with contact information: 'informARE - Piazza Matteotti 125 - 10123 Genova - ITALIA tel. 010.2463122, fax 010.2516760, e-mail'.

Civitavecchia, nuovo servizio con la Libia

di Redazione Port News

Civitavecchia - è previsto per domani 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**- , attrarre nuovi traffici è la prima risposta per affrontare le difficili sfide che ci attendono e l' apertura di questo collegamento con il Nordafrica rappresenta il primo passo di rilancio per un segmento che nel 2020 ha particolarmente sofferto come il Ro/Ro».

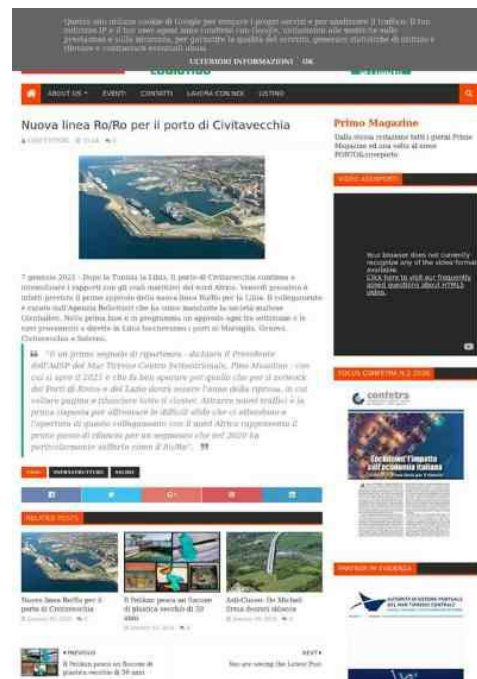
Focus Interventi Interviste News | Video Osservatorio Europeo » [Me](#) [G+](#) [in](#) [@](#) [Q](#)

The screenshot shows the Port News website interface. At the top, there's a navigation bar with 'Focus Interventi Interviste News | Video Osservatorio Europeo' and social media icons. Below that is the 'PORT NEWS' logo and the subtitle 'Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale'. A search bar is visible on the right. The main content area features a large image of a port with a ship and a building. Below the image is the article title 'Civitavecchia, nuovo servizio con la Libia' and the date '7 Gennaio 2021'. The article text is partially visible, matching the main text on the left. On the right side of the page, there is a vertical list of categories and topics such as 'Ambiente', 'Autorità Portuali', 'navale', 'Crociere', 'Infrastrutture', 'tecnologica', 'Logistica Portuale', 'Porto di Livorno', 'Riforma portuale', 'Delrio Rinfuse Liquide', 'Shipping', and 'Traffici'.

Nuova linea Ro/Ro per il porto di Civitavecchia

GAM EDITORI

7 gennaio 2021 - 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".



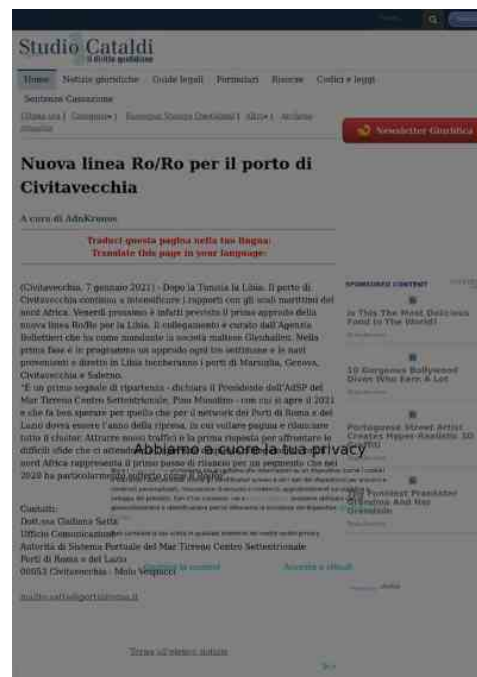
Porto di Civitavecchia: nuova linea Ro/Ro per la Libia

Civitavecchia, 6 gennaio 2021 - 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".

The screenshot shows the Sea Reporter website interface. At the top, the logo 'Seareporter.it' is displayed with the tagline 'Giornale ON-LINE per la libera comunicazione'. Below the logo, there is a navigation menu with categories like 'Home', 'Porti', 'Economia', 'Ambiente', 'News', 'Sistemi', and 'Cala'. The main headline reads 'Porto di Civitavecchia: nuova linea Ro/Ro per la Libia'. A sub-headline indicates the article was published on 6 January 2021 at 10:06 AM. The article text is partially visible, starting with 'Civitavecchia, 6 gennaio 2021 - Dopo la Tunisia la Libia...'. To the right of the article, there is a sidebar with a section titled 'Articoli del 6 gennaio: 202' and a small image of a port facility.

Nuova linea Ro/Ro per il porto di Civitavecchia

A cura di AdnKronos Traduci questa pagina nella tua lingua: Translate this page in your language: (Civitavecchia, 7 gennaio 2021) - 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'. Contatti: Dott.ssa Giuliana Satta Ufficio Comunicazione Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale Porti di Roma e del Lazio 00053 Civitavecchia - Molo Vespucci mailto:satta@portidiroma.it.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

PORTO DI CIVITAVECCHIA Tidei punta sulla sinergia

«I Comuni del comprensorio devono fare rete»

Il primo cittadino riporta l'attenzione sui dimenticati protocolli d'intesa

S. MARINELLA - Tutti i comuni del comprensorio devono fare rete per trarre vantaggi in termini di sviluppo economico per sfruttare le immense potenzialità del Porto di Civitavecchia. A sostenerlo il sindaco di Santa Marinella Pietro Tidei che si dichiara convinto che la crescita della città non può prescindere dalla crescita del territorio circostante le mura cittadine di Civitavecchia, nel caso specifico sono un ambito troppo ristretto per un porto che ambisce a diventare il riferimento più importante del Centro Italia. Ed è proprio qui che entra in gioco l'esigenza di una «collaborazione sinergica tra gli enti locali legati per diversi fattori, non ultimo quello dell'attrattività turistica e al traffico crocieristico presente al porto di Civitavecchia». «Sono stato il primo, alcuni giorni fa precisa Tidei - ad aver inviato una lettera al neo presidente dell'Autorità Portuale e ai sindaci di Civitavecchia, Cerveteri, Ladispoli, Tarquinia, Tolfa, Allumiere, Monte Romano e Montalto, perché mai come in questo momento ho sentito il bisogno di tracciare un percorso condiviso che ci consenta di sfruttare le notevoli potenzialità di un porto, sin qui mia espresse a pieno. Vorrei ricordare che la nascita e l'affermazione dello scalo come primo porto crocieristico d'Europa è nata quando io ero sindaco di Civitavecchia ma in seguito il sommarsi di una serie di contingenze negative che dal 2008 si sono susseguite, non solo in Italia ma sul mondo intero, hanno avuto una pesante ricaduta anche sulla nostra zona. A questo si aggiunge ora l'impatto, disastroso di un virus che ha comportato un brusco rallentamento, se non un blocco della crescita. E' evidente che non si può più indugiare e da subito va intrapreso un lavoro, cui tutti devono dare il loro contributo e per prima cosa vorrei ricordare il protocollo d'intesa firmato il 24 marzo del 2013 presso la presidenza del Consiglio dei Ministri oltre che dal sottoscritto, dal presidente dell'Autorità Portuale Monti dai vari Ministeri interessati, dalla Regione Lazio, dalla Provincia e dai Comuni di Roma Viterbo, Civitavecchia, Fiumicino e Tarquinia, da Rfi e altri enti ancora, rimasto dormiente da sette anni anche se allora venne definito storico e di valenza strategica per l'Italia». «Va riesumato - aggiunge Tidei - anche il Protocollo d'intesa tra i comuni di Civitavecchia, Viterbo, Terni e Rieti per l'avvio del progetto Civiter ma soprattutto il nuovo piano di sviluppo dovrebbe basarsi su quanto emerso, nel 2016, nel congresso promosso da Unindustria denominato l'area retro portuale di Civitavecchia: domanda offerta e prospettive di sviluppo.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

PORTO DI CIVITAVECCHIA Tidei punta sulla sinergia

«I Comuni del comprensorio devono fare rete»

Condividi S. MARINELLA - Tutti i comuni del comprensorio devono fare rete per trarre vantaggi in termini di sviluppo economico per sfruttare le immense potenzialità del Porto di Civitavecchia. A sostenerlo il sindaco di Santa Marinella Pietro Tidei che si dichiara convinto che la crescita della città non può prescindere dalla crescita del territorio circostante le mura cittadine di Civitavecchia, nel caso specifico sono un ambito troppo ristretto per un porto che ambisce a diventare il riferimento più importante del Centro Italia. Ed è proprio qui che entra in gioco l'esigenza di una «collaborazione sinergica tra gli enti locali legati per diversi fattori, non ultimo quello dell'attrattività turistica e al traffico crocieristico presente al porto di Civitavecchia». «Sono stato il primo, alcuni giorni fa - precisa Tidei - ad aver inviato una lettera al neo presidente dell'**Autorità Portuale** e ai sindaci di Civitavecchia, Cerveteri, Ladispoli, Tarquinia, Tolfa, Allumiere, Monte Romano e Montalto, perché mai come in questo momento ho sentito il bisogno di tracciare un percorso condiviso che ci consenta di sfruttare le notevoli potenzialità di un porto, sin qui mai espresse a pieno. Vorrei ricordare che la nascita e l'affermazione dello scalo come primo porto crocieristico d'Europa è nata quando io ero sindaco di Civitavecchia ma in seguito il sommarsi di una serie di contingenze negative che dal 2008 si sono susseguite, non solo in Italia ma sul mondo intero, hanno avuto una pesante ricaduta anche sulla nostra zona. A questo si aggiunge ora l'impatto, disastroso di un virus che ha comportato un brusco rallentamento, se non un blocco della crescita. E' evidente che non si può più indugiare e da subito va intrapreso un lavoro, cui tutti devono dare il loro contributo e per prima cosa vorrei ricordare il protocollo d'intesa firmato il 24 marzo del 2013 presso la presidenza del Consiglio dei Ministri oltre che dal sottoscritto, dal presidente dell'**Autorità Portuale** Monti dai vari Ministeri interessati, dalla Regione Lazio, dalla Provincia e dai Comuni di Roma Viterbo, Civitavecchia, Fiumicino e Tarquinia, da Rfi e altri enti ancora, rimasto dormiente da sette anni anche se allora venne definito storico e di valenza strategica per l'Italia». «Va riesumato - aggiunge Tidei - anche il Protocollo d'intesa tra i comuni di Civitavecchia, Viterbo, Terni e Rieti per l'avvio del progetto Civiter ma soprattutto il nuovo piano di sviluppo dovrebbe basarsi su quanto emerso, nel 2016, nel congresso promosso da Unindustria denominato l'area retro **portuale** di Civitavecchia: domanda offerta e prospettive di sviluppo". Lì sono dettati tutti i punti chiave da seguire, dal potenziamento generale del porto alla valorizzazione del patrimonio culturale storico e archeologico, con la creazione delle antiche Terme di Traiano. dando vita all'omonimo polo turistico e termale. Occorre poi realizzare il secondo lotto di opere strategiche del porto per incentivare ulteriori attività portuali e ritengo molto interessante l'intenzione manifestata dall'**autorità portuale** di partecipare al programma di Italia Camp per la produzione di energia elettrica sfruttando il moto ondoso. Necessario poi attivare un collegamento destinato esclusivamente ai crocieristi in partenza dalla stazione di Civitavecchia, con la realizzazione di un terminale passeggeri alla stazione di Roma San Pietro. Di proposte e progetti finalizzati non solo all'incremento del traffico crocieristico ce ne sono molte, ed è per questo che è opportuno che tutte le amministrazioni comunali del territorio e la stessa **Autorità Portuale** aprano una vertenza con la Presidenza del Consiglio dei Ministri e con la Regione Lazio per dare attuazione agli obiettivi sopra elencati e usufruire dei finanziamenti europei annunciati dal Governo. Infine bisogna esaminare con attenzione il progetto del Distripark sostenuto da Unindustria". Condividi.



L'assessore all'Urbanistica

Piscopo "La fontana di Siza si farà"

Tiziana Cozzi

«Il progetto di Siza in piazza Municipio è uno dei più grandi piani di trasformazione urbana delle città storiche e, per questo, non può fermarsi. Sono convinto che si possano trovare soluzioni. Prendiamo atto delle esigenze del porto ma convocheremo le parti e puntiamo a trovare una soluzione». Carmine Piscopo, assessore all'Urbanistica del Comune, interviene sul caso della Fontana marittima cancellata dal progetto dell'uscita Porto della metropolitana per il veto dell' **Autorità portuale**. **Assessore, lei conta su un accordo ma l' **Autorità portuale** non ha lasciato spazi. Come farà?** «Lo scorso maggio Álvaro Siza aveva dato disponibilità a comporre le esigenze con i tecnici del porto, per conciliare le esigenze dell'ente e le ragioni di un progetto più ampio». **Convocherete una riunione?** «Sì, convocheremo le parti, sentiremo Siza. Resto convinto che si possa fare, che non sia necessario tornare indietro. Ce la faremo. Non rinunceremo all'ultimo miglio del progetto di cui la Fontana è un simbolo. Il progetto esecutivo del parco archeologico è finanziato, quindi anche per questo è necessario non rinunciare alle ultime battute di un progetto colossale e importantissimo». **Come spiega il veto dell' **Autorità portuale**?** «Voglio fare due considerazioni. Esiste l'autonomia delle singole amministrazioni ma qui più di tutto vale la bellezza del progetto e la relazione tra città e porto, che a mio avviso prevale. Abbiamo ragioni storiche più importanti rispetto a quelle amministrative, proprio come Alvaro Siza sta interpretando straordinariamente. Questo progetto non può essere letto ragionando di metri ma deve essere considerato come un progetto di trasformazione della città, che assegna un nuovo significato urbano a Castel Nuovo e esalta la relazione tra piazza municipio e l'apertura al mare, con il parco archeologico. È un progetto straordinario per la componente pubblica, che prevale». **Crede che i funzionari dell'ente **portuale** siano stati troppi rigidi?** «È evidente che l' **Autorità portuale** ha competenza nel giudicare gli interventi, gli enti hanno facoltà di fare valutazioni per necessità di esigenze interne, ci mancherebbe. Ma ritengo che si debba guardare, in questo caso, a un progetto urbano di grande importanza che dovrebbe prevalere sull'uso del singolo spazio, nell'interesse pubblico. La cooperazione istituzionale con il porto è abituale per noi, come nel caso del molo Beverello e del molo San Vincenzo o per piazza Mercato. Anche stavolta lo faremo». **Il Cipe aveva dato parere favorevole al progetto. Ora il Porto fa marcia indietro. Come mai, Piscopo?** «Nel 2020 la Soprintendenza ha espresso parere favorevole per l'ascensore e le scale.



La Repubblica (ed. Napoli)

Napoli

Nell' autorizzazione del Cipe non c' era la fontana ma lo spazio di 32 metri sì, ora ridotto a 8 metri, come ha scritto Repubblica. Credo che uno dei problemi che hanno condotto alla sospensione del porto siano i lavori del Beverello. È necessario lasciare un' ampia area di sicurezza davanti all' edificio portuale, preservarlo per affidarlo alla viabilità pubblica e pedonale». **Siza è infuriato. Ha scritto una lettera di suo pugno per difendere il progetto. Come ricomporrete questo incidente istituzionale?** «Siza ha risposto lo scorso maggio, come uno dei più grandi progettisti mondiali farebbe, dando disponibilità a dialogare con i progettisti del porto, non lo si può ignorare. Il progetto è incompleto senza la fontana, si interromperebbe proprio in dirittura d' arrivo, siamo nel punto terminale». **Quando si prevede la fine dei lavori di piazza Municipio?** «Prevediamo di completare per maggio la parte alta della piazza con la nuova viabilità, e per gli inizi del 2022 il collegamento della piazza al porto. Per il parco archeologico, già interamente finanziato, ci sarà da aspettare ancora un po', ma procediamo anche su quel fronte. C' è stato qualche ritardo dovuto al Covid, ma i cantieri della metro stati i primi a riaprire a e ritornare in attività. Siamo fiduciosi». © RIPRODUZIONE RISERVATA f Senza l' opera il progetto alla Stazione marittima della metro è incompleto: convocherò l' Autorità portuale, troveremo una soluzione g carmine piscopo assessore comunale.

Dopo i disastri provocati dalla mareggiata

Ecco la strategia per dare vita a un "nuovo" Lungomare

Concentrandosi sul Lungomare, esso dovrà essere riguardato sotto un molteplice angolo visuale: quello della tutela e salvaguardia - a partire dalla difesa della linea di costa danneggiata dalle recenti mareggiate - e quello di una sua riconsiderazione quale linea di collegamento est - ovest della città e, infine, dal punto di vista di chi guarda al Lungomare partenopeo come volano per la riqualificazione degli attrattori strategici che insistono sul suo percorso, per il miglioramento del benessere dei cittadini, con evidenti ricadute economiche e sociali per la città nel suo insieme. Dal primo angolo visuale, quello della tutela e salvaguardia per la trasmissione al futuro, occorrerà partire dal risarcire i danni delle recenti mareggiate che hanno eroso i muri di difesa del Lungomare e abbattuto l' arco cosiddetto "borbonico". Per essi occorrerà rimuovere prima le cause dei danni, ossia proteggere con un' adeguata opera di ripascimento della scogliera la linea di costa soprattutto dai venti di sud - ovest, e quindi procedere ad un restauro, creando nuovamente le strutture danneggiate e rivestendo le con i materiali risultanti dai crolli attraverso un' attenta opera di anastilosi (numerazione e rimontaggio filologicamente fondato, con qualche integrazione, delle parti smembrate). Ciò sarà possibile se almeno le operazioni di recupero e accatastamento dei materiali provenienti dai crolli verranno condotte con tempestività, altrimenti non si tratterà più di restauro conservativo ma di puro ripristino, che è operazione diversa e meno accettata dalla nostra cultura occidentale dell' autenticità che richiede attenzione non solo per la forma esteriore, ma anche per la materia stessa di cui sono costituiti i beni culturali. Su questo tema si auspica una reale collaborazione anche attraverso lo strumento della conferenza di servizio tra gli enti coinvolti, dall' **Autorità portuale** al Comune, alla Soprintendenza e alla magistratura, perché l' azione dell' una non diventi ostacolo all' altra e si proceda celermente nell' interesse di un bene culturale che è innanzitutto un bene pubblico. Dal secondo angolo visuale, che guarda al Lungomare come arteria di traffici, va considerato che la città di Napoli si caratterizza per il suo sviluppo lineare che segue la linea di costa, per cui sono state costruite nei secoli tre strade di collegamento: a nord la tangenziale, al centro il corso Maria Teresa (oggi Vittorio Emanuele) e a sud il Lungomare, con la creazione della colmata a mare tra la fine dell' Ottocento e i primi del Novecento. Interrompere una di queste arterie provoca conseguenze a tutto il sistema viario e forzatamente anche alle altre arterie che connettono la parte ovest con quella est della città. Ciò è possibile solo se, a fronte di tali disagi, si offre al cittadino l' opportunità di godere realmente in piena sicurezza e confort, di uno spazio pubblico di straordinario pregio paesaggistico. Il che è pienamente realizzabile nei giorni festivi ed in stagioni con clima più mite. Di ciò dovranno tener conto i progetti di riqualificazione futura che dovranno contenere una buona dose di flessibilità per poter accogliere aggiustamenti, anche dovuti a eventi imprevisti, come in questi giorni sta avvenendo a causa della chiusura della Galleria della Vittoria. E qui veniamo al grande tema dei progetti di valorizzazione del Lungomare e degli attrattori di inestimabile valore storico - paesaggistico che si trovano al suo interno, dalla Villa Comunale al Molo San Vincenzo passando per la sede stradale, l' arredo urbano pubblico, l' illuminazione e il controllo delle attrezzature per il ristoro. Occorrerà iniziare ad affrontare questi aspetti nel loro insieme, in un masterplan complessivo da cui far discendere i singoli progetti attuativi, coinvolgendo in un dibattito reale e non solo demagogico i tecnici, gli stakeholders e soprattutto i cittadini e i membri di una comunità che non vuole rinunciare



Il Riformista (ed. Napoli)

Napoli

alle sue radici. Occorrerà investire le migliori forze progettuali della città, ricominciare a discutere anche sulle proposte già in essere e vagliarle alla luce di una sperimentazione e di una maturazione dei problemi connessi molto diversa da quando l'attuale amministrazione comunale avviò le prime proposte per il Lungomare "liberato". Renata Picone *direttrice della Scuola di specializzazione in Beni architettonici e del paesaggio dell'università Federico II di Napoli.

Anteprima 24

Napoli

Napoli, porto: crolla la diga foranea Duca degli Abruzzi

Tempo di lettura: 2 minuti Napoli - La diga foranea Duca degli Abruzzi ha ceduto in due sezioni a causa della forte ondata di maltempo. Si teme che le prossime mareggiate potrebbero far crollare definitivamente la struttura, interrompendo le attività delle banchine limitrofe che dalla diga sono protette. La situazione è particolarmente allarmante perché un crollo potrebbe costringere allo stop di uno dei punti più importanti del porto, quello dei terminal contenitori. Il Mattino ha raccolto le dichiarazioni di Pasquale Legora De Feo, presidente di Conateco: "Siamo costretti a lavorare con gli occhi puntati sulle previsioni meteo. Chiediamo interventi urgentissimi, la diga foranea è stata letteralmente sfondata dal mare". Anche il Senatore del Movimento 5 Stelle Vincenzo Presutto, ha rilasciato dichiarazioni al riguardo: "La diga foranea, crollata in queste ore, è la prova del fallimento della gestione del Porto di Napoli da parte del presidente uscente Pietro Spirito. La fragilità delle infrastrutture portuali è causata dal mancato stanziamento di fondi per la messa in sicurezza e dalla scarsa manutenzione delle strutture. Era prevedibile una mareggiata forte in inverno eppure, da anni, non si ispezionano le dighe né si interviene per prevenire danni, come accaduto con l' Arco Borbonico pochi giorni fa. I fondi per la messa in sicurezza c' erano, ma con il denaro pubblico l' AdSP del Mar Tirreno Centrale ha voluto rifare la facciata del Molo Beverello piuttosto che ascoltare la richiesta degli addetti ai lavori. Progetto importante quello del nuovo Beverello, ma non indispensabile quanto quello di messa in sicurezza, ripristino e dragaggio dell' intera area portuale di Napoli. In più di una interrogazione parlamentare ho sottolineato l' urgenza di una politica diversa nella gestione del Porto di Napoli, per questo dopo anni di cattiva gestione è urgente nominare il nuovo presidente "



Cronache Della Campania

Napoli

Napoli, Presutto (M5S): 'Il Porto cade a pezzi, subito nomina del nuovo presidente'

Chiara Carlino

"Il Porto di Napoli cade a pezzi, occorre la nomina immediata del nuovo presidente Andrea Annunziata". Lo afferma il senatore napoletano del M5S Vincenzo Presutto . "La diga foranea, crollata in queste ore, è la prova del fallimento della gestione del Porto di Napoli da parte del presidente uscente Pietro Spirito - attacca Presutto -. La fragilità delle infrastrutture portuali è causata del mancato stanziamento di fondi per la messa in sicurezza e dalla scarsa manutenzione delle strutture. Era prevedibile una mareggiata forte in inverno eppure, da anni, non si ispezionano le dighe né si interviene per prevenire danni, come accaduto con l' Arco Borbonico pochi giorni fa". "I fondi per la messa in sicurezza c' erano - prosegue il senatore -, ma con il denaro pubblico l' Adsp (Autorità di sistema portuale) del Mar Tirreno Centrale ha voluto rifare la facciata del Molo Beverello piuttosto che ascoltare la richiesta degli addetti ai lavori. Progetto importante quello del nuovo Beverello, ma non indispensabile quanto quello di messa in sicurezza, ripristino e dragaggio dell' intera area portuale di Napoli . In più di una interrogazione parlamentare - incalza Presutto - ho sottolineato l' urgenza di una politica diversa nella gestione del Porto di Napoli , per questo dopo anni di cattiva gestione è urgente nominare il nuovo presidente".



Porto di Napoli: cede parte della diga, danni al molo San Vincenzo

" La mareggiata del 3 gennaio ha rotto in due sezioni la diga Duca degli Abruzzi e ha danneggiato il molo San Vincenzo ". A lanciare l' allarme - fra i primi - è Mario Calabrese, professore ordinario di costruzioni idrauliche e marittime e idrologia alla Federico II, nonché ex assessore al comune di **Napoli**, con un post sui social in cui ha evidenziato anche che in questi giorni si è discusso solo di "arco borbonico". Contattato, il docente ribadisce che " non si può aspettare. Bisogna intervenire immediatamente con una procedura di somma urgenza per evitare che future mareggiate possano entrare direttamente nello specchio acqueo protetto causando ulteriori danni. E poi procedere alla progettazione e alla esecuzione dei lavori definitivi di riparazione ". " Non credo che bisogna essere esperti in costruzioni marittime per rendersi conto della gravità della situazione e della necessità di interventi urgenti ". Da quel che si vede, ad oggi il **porto** non è più protetto dalle mareggiate, dato che la diga è collassata in più di un punto, consentendo al mare di entrare anche da dove, in condizioni normali, non dovrebbe. Andando indietro nel tempo, danni così gravi al **porto** di **Napoli** in seguito ad una mareggiata risalgono al gennaio 1987, quando fu parte della diga duca D' Aosta a collassare. Mentre per giorni è montata la discussione sulla "perdita" del cosiddetto arco borbonico, struttura che non aveva alcun particolare valore storico né utilità (e che secondo Alfredo Buccaro, docente di storia dell' architettura alla Federico II, non era nemmeno borbonico in quanto probabilmente realizzato in epoca post unitaria), il **porto** di **Napoli** ha subito gravi danni e solo oggi, diversi giorni dopo l' accaduto, se ne parla. Fonte foto: post su facebook del prof. Calabrese Un articolo di Fabrizio Reale pubblicato il 7 Gennaio 2021 e modificato l' ultima volta il 7 Gennaio 2021 #Mario Calabrese Fabrizio Reale Napoletano, classe 1978, sono ingegnere meccanico e ricercatore del CNR. Per lavoro mi occupo di tematiche legate al mondo dell' energia e della riduzione delle emissioni inquinanti. Appassionato di fotografia e "nikonista" convinto, scrivo di **Napoli** dal 2009 sui miei blog e, da adesso, anche su Identità Insorgenti.



Presutto (M5S): «Il Porto cade a pezzi, bisogna subito nominare il nuovo presidente»

«Il Porto di Napoli cade a pezzi, occorre la nomina immediata del nuovo presidente Andrea Annunziata». Lo afferma il senatore napoletano del M5S Vincenzo Presutto. «La diga foranea, crollata in queste ore, è la prova del fallimento della gestione del Porto di Napoli da parte del presidente uscente Pietro Spirito. La fragilità delle infrastrutture portuali è causata dal mancato stanziamento di fondi per la messa in sicurezza e dalla scarsa manutenzione delle strutture. Era prevedibile una mareggiata forte in inverno eppure, da anni, non si ispezionano le dighe né si interviene per prevenire danni, come accaduto con l' Arco Borbonico pochi giorni fa». «I fondi per la messa in sicurezza c' erano - prosegue il senatore -, ma con il denaro pubblico l' Adsp (Autorità di sistema portuale) del Mar Tirreno Centrale ha voluto rifare la facciata del Molo Beverello piuttosto che ascoltare la richiesta degli addetti ai lavori. Progetto importante quello del nuovo Beverello, ma non indispensabile quanto quello di messa in sicurezza, ripristino e dragaggio dell' intera area portuale di Napoli. In più di una interrogazione parlamentare ho sottolineato l' urgenza di una politica diversa nella gestione del Porto di Napoli, per questo dopo anni di cattiva gestione è urgente nominare il nuovo presidente». ad.



La Città di Salerno

Salerno

affari "GREEN"

Svolta al porto, arriva l'energia "pulita"

Firmata l'intesa tra Authority, Comune, Terna e E-distribuzione: l'elettrodotto attraverserà le gallerie di "Porta Ovest"

Il porto s' avvia a diventare completamente "green", da un punto di vista energetico, con un notevole beneficio anche dal punto di vista ambientale, con positive ricadute in termini di vivibilità anche sull' intera area urbana che insiste intorno allo scalo. Già, perché è questo, in buona sostanza, uno dei principali risvolti del protocollo d' intesa stipulato tra l' **Autorità di sistema** portuale del Mar Tirreno Centrale, il Comune e le società Terna Spa e E-distribuzione, che prevede di collegare, attraverso le gallerie di Porta Ovest, la zona portuale della città con la rete elettrica principale e consentire, in questo modo, l' elettrificazione (e decarbonizzazione) del porto. La svolta ambientale. La principale azienda del Salernitano, che nonostante la crisi economica continua a mantenere costante il suo giro d' affari, s' avvia dunque verso una rivoluzione ecologica dell' energia pulita. Una vera e propria svolta che avrà ripercussioni, da un punto di vista ambientale, non solo per l' area dov' è insediato il bacino portuale, ma per tutta città e anche per la vicina Vietri sul Mare. «Da tempo - spiega il segretario generale dell' Authority, Francesco Messineo - volevamo potenziare l' utilizzo di mezzi elettrici nel porto. Ma non potevamo farlo in quanto non c' era la possibilità. Adesso, invece, potremo centrare l' obiettivo, in quanto Terna si è impegnata a realizzare un elettrodotto fino a via Ligea, sfruttando la galleria di Porta Ovest. Tant' è che nella perizia di variante, approvata lo scorso anno, sono già stati previsti i lavori per far passare l' elettrodotto». In pratica le gallerie saranno predisposte per far passare i cavi e potenziare, quindi, il servizio. Dunque tutto è pronto e anche le aziende portuali sono a favore della scelta e attendono solo di poter partire con la nuova fase. «La Salerno container terminal - rimarca Messineo, facendo un esempio concreto - ha previsto un grosso investimento ed è disponibile a sostituire tutti i mezzi inquinanti con altri elettrici». L' accordo con Terna. Da un punto di vista tecnico e progettuale l' intesa prevede una cabina primaria At/mt presso l' uscita della galleria in via Ligea a servizio di Salerno centro e del porto; la realizzazione dei nuovi elettrodotti Mt in cavo a 10 e 20 kV uscenti dalla nuova cabina primaria "Salerno Porto" e di raccordo alla esistente rete di distribuzione, nonché funzionali alla connessione di nuove forniture; la realizzazione di due nuovi elettrodotti Rtn in cavo a 220 kV di collegamento dalla nuova cabina primaria "Salerno Porto" alla esistente Cabina Primaria "Salerno Nord". Gallerie pronte nella primavera 2022. La decarbonizzazione del porto, pertanto, va di pari passo col completamento dell' opera. Che, se non ci saranno intoppi, come tutti si augurano, sarà completata e pronta per essere utilizzata nella primavera del 2022, come previsto nell' accordo con la ditta che sta eseguendo i lavori. «Finora - dice Messineo - è stato portato a termine oltre il 50% dei lavori complessivi. E dalla prossima settimana ci sarà un deciso cambio di passo, in quanto aumenteranno le squadre impegnate negli scavi e, perciò, sarà data un' ulteriore accelerazione ». L' intervento, finanziato con circa 150 milioni di euro dall' Unione europea, tra mille vicissitudini, anche di carattere giudiziario, s' appresta a essere terminato. Porta Ovest prevede il collegamento diretto fra il Vallone Cernicchiara e via Ligea (porto commerciale - svincolo autostradale) realizzato con una galleria a doppia canna (Cernicchiara Nord lunga 2.474 metri e Cernicchiara Sud di lunghezza pari a 2.449 metri), con rampa di collegamento in uscita in località Poseidon (la realizzazione della rampa San Leo e del relativo nodo di imbocco non sono più necessari alla funzionalità dell' opera come definito nel





La Città di Salerno

Salerno

a seguito di sopravvenute esigenze dell' Amministrazione comunale tese al miglioramento dei flussi di traffico del nodo Cernicchiara). Svincoli autostradali. Il **sistema** di gallerie che collegherà il porto all' autostrada, dovrà essere dotato anche di svincoli autostradali. In questo caso l' **Autorità** si occuperà del raccordo, mentre il Comune di una serie d' interventi a beneficio della carreggiata e degli svincoli di Cernicchiara. La progettazione unica sarà divisa in due lotti: una a carico dell' attuale cantiere di Porta Ovest e l' altro di una gara che farà il Comune. Gaetano de Stefano ©RIPRODUZIONE RISERVATA L' opera abatterà notevolmente i livelli di inquinamento atmosferico nella zona Trafori pronti nel 2022.

«Sul progetto del serbatoio si apra un confronto pubblico per decidere la localizzazione»

Europa Verde: «Si coinvolgano tutte le parti interessate»

Resta vivo il dibattito sul progetto relativo alla realizzazione di un serbatoio di gas naturale nel porto di Brindisi. Un modo anche per stimolare il confronto sullo sviluppo dello scalo, ritenuto a ragione un'area strategica di rilancio economico del territorio. Sulla vicenda, a prendere posizione è anche "Europa Verde", rinnovando e condividendo la proposta di un incontro pubblico sull'eventuale ubicazione. «Tale riflessione progettuale - si legge in una nota - deve coinvolgere tutta la cittadinanza e beneficiare del tempo necessario per le opportune valutazioni, di concerto con tutti gli attori coinvolti. Tuttavia, riteniamo che il deposito costiero di Gnl proposto dalla Edison non debba essere costruito nel sito di Costa Morena Est, in quanto priverebbe il porto di una banchina operativa, oltretutto infrastrutturata, causando un gravissimo danno all'attività portuale. Oltre ad occupare ampi spazi alla radice del piazzale commerciale della banchina, questa sarebbe inibita ad altro uso, precludendo qualsiasi traffico futuro anche in vista del piano relativo alla Zes. Infatti, grazie a cospicui investimenti pubblici, il porto sarà, al termine dei lavori di raccordo alla rete ferroviaria, uno dei pochi a permettere l'interscambio di merci tra nave e treno con un notevole risparmio di tempo per il trasporto dei beni. Non possiamo non ignorare queste opportunità di sviluppo della zona portuale, opportunità che porterebbero a maggiori benefici in termini occupazionali, economici e, di conseguenza, sociali». Ed ancora: «La costruzione, viceversa, di un serbatoio in quel luogo dichiara ancora "Europa Verde" - porterebbe sì lavoro per il tempo della sua realizzazione, ma solo poche decine di persone altamente specializzate manterrebbero la propria posizione e con tinuerebbero a lavorare. Del resto, ancora oggi, resta sconosciuto il piano di sicurezza del progetto di Edison per la realizzazione del deposito nell'area individuata, dato che la banchina di Costa Morena Est si trova in piena area industriale e dista pochi chilometri in linea d'aria dai quartieri abitati Perrino, Centro e Casale. L'aver escluso finora cittadini, comitati e associazioni, dalla partecipazione alla presentazione del progetto manifesta chiusura verso le istanze e le esigenze del territorio. Noi crediamo in una reale politica partecipata e difendiamo la presenza dei cittadini in tutte le manifestazioni pubbliche, soprattutto se riguardano il futuro del territorio».



Il parere degli Operatori portuali salentini «Sì al progetto purché non si limitino altri traffici»

«In relazione a quanto apparso sulla stampa e alle dichiarazioni del Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale**, prof. Patroni Griffi, relativamente al progetto Edison nel porto di Brindisi, abbiamo espresso all' Ente **portuale** la nostra soddisfazione nell' aver appreso che le eccezioni da noi sollevate sono state superate e, in particolare, che l' ormeggio ipotizzato dal progetto potesse compromettere quasi del tutto l' utilizzo della banchina di Costa Morena Est da parte di altre navi». Lo affermano in una nota gli Operatori Portuali Salentini e la ditta "Fra telli Barretta", chiarendo quella che è la loro posizione rispetto al progetto proposto: «L' **Autorità di Sistema Portuale** - proseguono - ci ha infatti comunicato che le nostre osservazioni sono state recepite e che il progetto è stato modificato in modo da garantire 300-320 metri di banchina utile per il mantenimento delle attuali e future operazioni portuali, attività che dovrà essere garantita anche dall' **Autorità** Marittima. Ribadiamo il concetto che lo spirito degli operatori portuali è quello di accogliere nuove opportunità imprenditoriali nel porto, se, come nel caso prospettato, significano aumentarne la competitività ed il traffico senza penalizzare l' esi stente né lo sviluppo di quello futuro. Infine, in base a quanto appreso, l' infrastruttura ferroviaria presente in banchina non subirà alcuna limitazione a causa della presenza dell' impianto e certamente l' **Autorità di Sistema**, che ha realizzato l' opera - concludono - lo potrà confermare e garantirne la piena operatività».



Il gas nel porto: ok al progetto di Edison dagli operatori

Continua a fare discutere, nonostante le modifiche annunciate e che renderebbero la sua presenza compatibile col traffico merci, il progetto del deposito di gas naturale che Edison vorrebbe realizzare nel **porto**. I Verdi chiedono di dar voce ai cittadini lasciando a loro la decisione. Gli operatori portuali si esprimono favorevolmente rispetto alle modifiche. A pag.11.



Progetto Edison: gli operatori confermano il sì alle modifiche

L'associazione Ops rassicura: «I binari di Costa Morena Est saranno utilizzabili» Ma i Verdi concordano con l'idea di Bbc di chiedere ai cittadini di esprimersi sull'opera

Continua a fare discutere, nonostante le modifiche annunciate e che renderebbero la sua presenza compatibile col traffico merci, il progetto del deposito small-scale di gas naturale che Edison vorrebbe realizzare nel porto, a Costa Morena Est, con un investimento da 100 milioni di euro. Da un lato, infatti, i Verdi concordano con l'idea di Brindisi Bene Comune di dare voce ai cittadini lasciando a loro la decisione. Dall'altro, gli operatori portuali riuniti nell'associazione Ops, presieduta da Teo Titi, e la Ditta Fratelli Barretta si esprimono favorevolmente rispetto alle modifiche e rassicurano anche rispetto al fatto che i binari in banchina si potranno ancora utilizzare per il trasporto delle merci. «Abbiamo espresso all'ente portuale - riferiscono gli Operatori portuali salentini e la Ditta Fratelli Barrette - la nostra soddisfazione nell'aver appreso che le eccezioni da noi sollevate sono state superate. In particolare che l'ormeggio ipotizzato dal progetto potesse compromettere quasi del tutto l'utilizzo della banchina di Costa Morena Est da parte di altre navi. L'Autorità di sistema portuale ci ha infatti comunicato che le nostre osservazioni sono state recepite e che il progetto è stato modificato in modo da garantire 300-320 metri di banchina utile per il mantenimento delle attuali e future operazioni portuali, attività che dovrà essere garantita anche dall'Autorità marittima». Lo spirito degli operatori portuali, ribadiscono da Ops, «è quello di accogliere nuove opportunità imprenditoriali nel porto, se, come nel caso prospettato, significano aumentarne la competitività ed il traffico senza penalizzare l'esistente né lo sviluppo di quello futuro. Infine, in base a quanto appreso, l'infrastruttura ferroviaria presente in banchina non subirà alcuna limitazione a causa della presenza dell'impianto e certamente l'Autorità di sistema, che ha realizzato l'opera, lo potrà confermare e garantirne la piena operatività». Il territorio brindisino, ricordano di contro dalla Federazione dei Verdi, «è stato per anni martoriato dall'attività delle industrie pesanti e inquinanti, oltre che sottoposto a costante ricatto occupazionale. Si impone quindi una riflessione sul destino economico della città e sullo sviluppo del porto». Da qui la condivisione dell'idea di un incontro pubblico, che pure dagli stessi Verdi era stato proposto ad ottobre, sulla localizzazione dell'impianto di Gnl. Allo stesso tempo, però, gli ambientalisti ritengono «che il deposito costiero di Gnl proposto dalla società Edison Spa non debba essere costruito nel sito di Costa Morena Est, ma eventualmente in luogo più adatto. La costruzione di detto deposito priverebbe il porto di Brindisi di una banchina operativa, oltretutto infrastrutturata, causando un gravissimo danno all'attività portuale. Oltre ad occupare ampi spazi alla radice del piazzale commerciale della banchina, questa sarebbe inibita del tutto ad altro uso, precludendo qualsiasi traffico futuro anche in vista del piano relativo alla Zona economica speciale». Il porto di Brindisi, sottolineano infatti, «grazie a cospicui investimenti pubblici» ed al termine dei lavori per il raccordo ferroviario, sarà «uno dei pochi a permettere l'interscambio di merci tra nave e treno con un notevole risparmio di tempo per il trasporto dei beni, che in poche ore si sposterebbero tra il cuore del Mediterraneo e il centro/nord dell'Europa». Ancora oggi, concludono i Verdi con una stoccata, «resta sconosciuto il piano di sicurezza del progetto di Edison per la realizzazione del deposito nell'area individuata, dato che la banchina di Costa Morena Est si trova in piena area industriale e dista pochi chilometri in linea d'aria dai quartieri abitati



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

Perrino, Centro e Casale». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Area vasta: «Buona idea ma senza sacrificare l' autonomia brindisina»

Il dirigente Acli Budano ricorda le tante «cessioni di sovranità» del territorio

Francesco TRINCHERA Bene ragionare in termini di area vasta. Ma non sempre a discapito di Brindisi. La provincia brindisina deve invece giocare alla pari con le altre nell' ambito di accorpamenti e riorganizzazioni ed allo stesso tempo rivolgere una maggiore attenzione al ruolo del Terzo Settore. Il dirigente provinciale e nazionale Acli Gianluca Budano risponde ad alcune sollecitazioni arrivate nel dibattito sulle prospettive di sviluppo del territorio. Prospettive che, per l' esponente dell' associazione, per la Puglia e la provincia brindisina «devono essere motivate e tese alla relazione, al rapporto con altre provincie e realtà geografiche, perché il lavoro di rete è vincente». Il riferimento è alle parole del presidente della Camera di commercio Antonio D' Amore, di cui appoggia il pensiero «purché la logica dell' area vasta non vada sempre a detrimento della provincia di Brindisi, che ha perso tutte le principali istituzioni e realtà decisionali, dalla Camera di commercio (ad appannaggio tarantino) all' **Autorità portuale** (ad appannaggio barese, come avviene per la società Aeroporti dal principio) per citare gli esempi più eclatanti». L' esponente aclista, dopo aver ricordato che «per un periodo era in discussione pure la Prefettura», si sofferma anche sul fatto che «l' università brindisina (forse a ragione) non è mai decollata come autonoma, pure in presenza di quello che era un fiore all' occhio come la Cittadella della ricerca, da troppo tempo abbandonata a sé stessa». Da qui l' esortazione alla politica perché si tuteli lo specifico brindisino, invitando «la classe dirigente diffusa non farsi abbagliare da accorpamenti e riorganizzazioni che devono avere chiaro il progetto fondante, che deve avere la condizione essenziale di essere alla pari per i fondatori, senza fusioni per incorporazione», dando perciò «diarchie e non governi di serie B alla nostra Provincia». La logica dell' area vasta, perciò, non dovrebbe valere solo nel caso di cessione di competenze ai partner ma anche per «ricevere ruoli e servizi di cui il nostro territorio è stato depauperato». Il rammarico di Budano è che «addirittura il Centro Servizi Volontariato non è più autonomo nella nostra provincia (ad appannaggio in questo caso del Lecce), unica nel territorio regionale, dopo stagioni che hanno addirittura visto quella di Foggia averne due nello stesso territorio». C' è, quindi un' esortazione a fare rete ma accanto «al rilancio della centralità politica e produttiva della Provincia di Brindisi nel Grande Salento (in questo caso anche geografica) e nella Regione Puglia». Budano lamenta come il Brindisino sia «terra di conquista per gli allievi della formazione professionale, degli Its e delle università (a favore non solo di quelle del nord)», così come «per gli investimenti industriali a rischio, per la riorganizzazione dei servizi». L' esponente delle Acli, quindi, reclama la riscoperta di una centralità nei progetti di area vasta allo studio, chiedendosi quando «saremo risarciti, sul versante della perequazione degli interventi, delle mille cessioni di sovranità intervenute nel silenzio di tanti, non riferendomi solo alla politica». La seconda parte della riflessione guarda ai risvolti che l' economia dovrebbe avere «sulla base degli effetti sociali che produce e sulla rete di coesione sociale che un territorio offre». In questo contesto il Terzo Settore per Budano diventa centrale, in quanto non deve essere più «tappabuchi o soggetto a cui appaltare servizi, scelto perché più qualificato e meno costoso» ma anche alla luce di una sentenza della Corte costituzionale del giugno 2020 si parta con «co-programmazione e co-progettazione dei servizi». La richiesta è che il territorio possa intestarsi «almeno questo processo, vista la vitalità del terzo settore nella nostra provincia», con l' auspicio di un' alternanza dei capofila «in base a criteri meritori



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

e tutelanti le realtà più piccole», in quanto «le aree vaste servono principalmente a quest' ultime e non ai territori che potrebbero essere già di per sé autosufficienti». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Brindisi Report

Brindisi

Operatori portuali sul deposito di gas a Costa Morena est: "Siamo soddisfatti"

BRINDISI - Dopo le dichiarazioni del presidente dell' **Autorità di sistema portuale mare Adriatico Meridionale Ugo Patroni Griffi** sulla localizzazione a Costa Morena est del serbatoio di Gln, gli Operatori portuali salentini esprimono la propria soddisfazione "nell' aver appreso che le eccezioni da noi sollevate sono state superate. In particolare che l' ormeggio ipotizzato dal progetto potesse compromettere quasi del tutto l' utilizzo della banchina di Costa Morena est da parte di altre navi". Gli Operatori portuali salentini hanno espresso la propria visione in una nota, che prosegue: "L' Adspmam ci ha infatti comunicato che le nostre osservazioni sono state recepite e che il progetto è stato modificato in modo da garantire 300-320 metri di banchina utile per il mantenimento delle attuali e future operazioni portuali, attività che dovrà essere garantita anche dall' **Autorità Marittima**. Ribadiamo il concetto che lo spirito degli operatori portuali è quello di accogliere nuove opportunità imprenditoriali nel porto, se, come nel caso prospettato, significano aumentarne la competitività e il traffico senza penalizzare l' esistente né lo sviluppo di quello futuro. Infine, in base a quanto appreso, l' infrastruttura ferroviaria presente in banchina non subirà alcuna limitazione a causa della presenza dell' impianto e certamente l' **Autorità di sistema**, che ha realizzato l' opera, lo potrà confermare e garantirne la piena operatività".



Il Nautilus

Brindisi

OPS su LNG Edison a Brindisi

In relazione a quanto apparso sulla stampa e alle dichiarazioni del Presidente dell' Adsp MAM Prof. Patroni Griffi relativamente al progetto LNG Edison nel porto di Brindisi, abbiamo espresso all' Ente Portuale la nostra soddisfazione nell' aver appreso che le eccezioni da noi sollevate sono state superate. In particolare che l' ormeggio ipotizzato dal progetto potesse compromettere quasi del tutto l' utilizzo della banchina di Costa Morena Est da parte di altre navi. L' autorità di Sistema Portuale ci ha infatti comunicato che le nostre osservazioni sono state recepite e che il progetto è stato modificato in modo da garantire 300-320 metri di banchina utile per il mantenimento delle attuali e future operazioni portuali, attività che dovrà essere garantita anche dall' Autorità Marittima. Ribadiamo il concetto che lo spirito degli operatori portuali è quello di accogliere nuove opportunità imprenditoriali nel porto, se, come nel caso prospettato, significano aumentarne la competitività ed il traffico senza penalizzare l' esistente né lo sviluppo di quello futuro. Infine, in base a quanto appreso, l' infrastruttura ferroviaria presente in banchina non subirà alcuna limitazione a causa della presenza dell' impianto e certamente l' Autorità di Sistema, che ha realizzato l' opera, lo potrà confermare e garantirne la piena operatività. Firmato OPS - OPERATORI PORTUALI SALENTINI Ditta Fratelli Barretta



Manfredonia, la Saesif è pronta a investire Ma non ci sono risposte

BARI Non solo crisi, calo dei fatturati e riduzione di quote di mercato. Nella Puglia che tenta di contrastare gli effetti disastrosi del Covid-19 c'è anche spazio per gli investimenti. È il caso di Manfredonia dove sta per concretizzarsi un'operazione imponente: la multinazionale Saesif, specializzata nella lavorazione di materie prime (con sede a Cipro), ha avviato i contatti per trasferire parte delle sue attività all'interno dell'area portuale. Si tratta di un investimento di un valore fino ai 400 milioni per almeno 200 assunzioni dirette destinato a utilizzare le banchine del porto con un'ampia zona retroportuale dove avviare la produzione. L'obiettivo è di ottenere la concessione pluriennale degli spazi e sfruttare la leva delle agevolazioni. Già a novembre scorso si tenne a Bari, negli uffici dell'**Autorità di Sistema** Portuale del Mare Adriatico Meridionale (guidata dal presidente Ugo Patroni Griffi), un incontro tra la stessa **Autorità** con i responsabili dell' Agenzia delle dogane e un rappresentante della Saesif. Lo scopo? Creare una collaborazione per portare a Manfredonia la lavorazione di bentonite: è una sostanza minerale che può essere impiegata per diversi scopi tra cui l'incamicatura dei pozzi e la farmaceutica. L'azienda ha presentato una manifestazione di interesse per l'utilizzo in concessione del Porto Altifondali e per l'insediamento di un'attività industriale di trasformazione del minerale nell'area retroportuale già inserita nella Zona economica speciale (Zes) interregionale adriatica. Si attende il deposito e la pubblicazione della domanda ufficiale che dovrebbe arrivare a stretto giro. Poi il via libera dalla Regione. «Il progetto - è scritto in una nota dell'**Autorità** portuale - prevede inoltre la possibilità di delimitare, all'interno del compendio industriale, una Zona franca doganale (Zfd), ove realizzare le lavorazioni sui materiali importati in sospensione di dazi e Iva e organizzare la logistica per l'invio dei prodotti ottenuti in tutto il mondo». Per l'economia pugliese un intervento così deciso, a fronte di una pandemia che ha sostanzialmente congelato i progetti di crescita, significa guardare al futuro. Importantissime, infatti, le ricadute economiche che potranno derivare dalla realizzazione del progetto. «Sia in termini di investimenti diretti, sia occupazionali, sia di rivalorizzazione dell'area industriale di Manfredonia-Monte Sant'Angelo - proseguono dall'**Autorità** portuale -. Tra queste, il recupero in attività del nastro trasportatore dei materiali realizzato negli anni '90 e mai effettivamente utilizzato, oggi di proprietà del consorzio Asi. L'**Autorità** e l'Agenzia delle dogane, nell'ambito del tavolo tecnico permanente istituito lo scorso agosto, collaborano strettamente per lo sviluppo del **sistema** portuale e dei territori, valorizzando al massimo le potenzialità della Zes e delle Zfd». A tal fine è necessario tener presente che l'attrattività del territorio deriva proprio dalla reale applicazione di Zes e Zfd. «L'intento - concludono dall'**Autorità** portuale - è condividere informazioni, idee e progetti, nonché per monitorare il regolare avanzamento delle attività che prevedono tra l'altro l'attivazione di corridoi controllati, sulla base del codice doganale Ue, e lo sviluppo di tutte le potenzialità insite nello smart terminal e nello sdoganamento in mare». Per il porto di Manfredonia la notizia conferma un inizio di ripresa: nel 2020 ha già portato a segno una crescita della movimentazione merci.



Il porto e le sue sfide la Uiltrasporti invita a fare squadra

GIOIA TAURO «Non è passato tanto tempo da quando il gruppo Til-Msc subentrava al gruppo Contship in un momento particolare e delicato della storia del porto di Gioia Tauro, quel tempo che tutti i lavoratori e anche noi della Uiltrasporti - scrive in una nota la segreteria regionale - abbiamo affrontato con fiducia e speranza nel nome di un sano cambiamento, confidando in una "nuova governance" capace di rimettere in moto e sviluppare tutte le potenzialità del terminal, facendo tesoro degli errori del passato. Il contributo e la fattiva collaborazione di allora sono stati preziosi, se non indispensabili, per il raggiungimento di un importante obiettivo. Allora come Uiltrasporti (con l' ex ministro Toninelli e il commissario Agostinelli) abbiamo avuto un ruolo determinante denunciando certe scelte scellerate da parte della vecchia proprietà». La Uiltrasporti evidenzia di essere sempre stata in prima linea, cercando di risolvere tutte quelle problematiche che hanno afflitto il porto di Gioia Tauro, «dall' incapacità manageriale - rimarca la segreteria - alla disattenzione dei nostri cari politici. In questi anni abbiamo denunciato con forza alle istituzioni competenti le cose incomprensibili che si sono verificate dentro al porto. Per aver evidenziato, sempre perseguendo l' interesse supremo della legalità, alcune cose che non andavano siamo stati oggetto di intimidazioni. Solo per rinfrescare la memoria agli smemorati vogliamo ricordare la nostra denuncia per evitare che la Calabria venisse estromessa dalle direttrici europee, o quando veniva firmato un accordo non in linea con le normative vigenti che, in maniera discriminatoria, licenziava 377 lavoratori finendo per creare preoccupazioni tra i lavoratori rimasti in servizio e, allo stesso modo, abbiamo levato forte la nostra voce quando veniva proibito ai lavoratori di riprendere le attività operative dopo il blocco spontaneo. Nonostante tutto, continuiamo convinti su questo percorso perché Gioia Tauro è fondamentale per la ripartenza della Calabria e del Paese. Oggi, però, nonostante il porto abbia ripreso a funzionare, nessuno può rifiutare il confronto con il sindacato». Per la Uiltrasporti, chi vuole evitare il confronto deve sapere che così facendo rischia, inconsapevolmente, di favorire dinamiche e logiche che non sono quelle ispirate dalla legalità. «In un territorio come il nostro - ribatte la segreteria - non si può pensare che possano essere assunti pochi fortunati, scelti con criteri fuori da ogni logica. Siamo convinti, infatti, che non ci possano essere figli e figliastri da privilegiare, ma che ci sia un mercato lavoro calabrese, fatto di giovani preparati che è giusto abbiano una possibilità occupazione dentro il porto». Per questo, la segreteria regionale chiede un incontro urgente unitamente alle altre organizzazioni sindacali per stabilire le corrette relazioni industriali ricordando a tutti, nessuno escluso, che restano in attesa questioni importanti e soprattutto vitali per il prossimo futuro del porto Gioia Tauro: come l' avvio della Zona economica speciale; la piena funzionalità della piattaforma Logistica del porto di Gioia Tauro, partendo dal Gateway ferroviario; lo sviluppo di sinergie e investimenti nelle aree industriali che insistono nel retroporto e la realizzazione dell' alta velocità. «Solo così e, soprattutto, tutti insieme - conclude la nota - saremo pronti per affrontare le sfide che si prospettano, per il bene e il benessere dei lavoratori e delle aziende del porto di Gioia Tauro. Nella certezza che la nostra azione di denuncia non si fermerà, nella convinzione che alcune dinamiche che si stanno sviluppando all' interno del porto non siano rispettose delle previsioni contrattuali e rischino di sfidare il senso comune di legalità». d.l.



Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotona Corigliano Palmi

Chiesto a Msc un incontro urgente per stabilire corrette relazioni industriali.

PORTO Il sindacato pensa al futuro

«No a figli e figliastri» assunzioni al porto i dubbi di Uiltrasporti

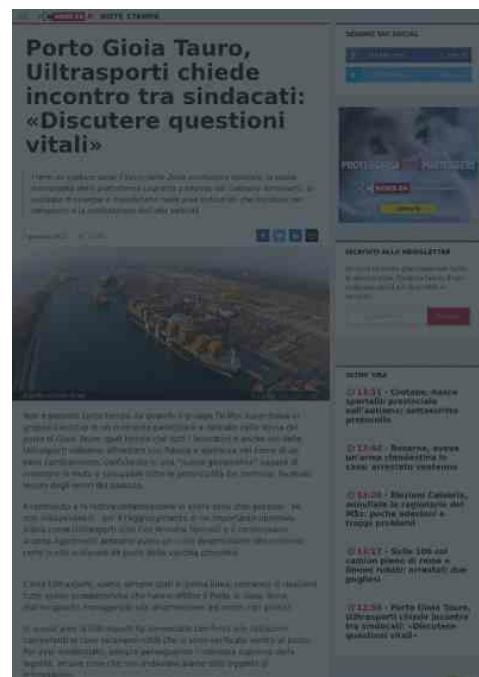
GIOIA TAURO - «In un territorio come il nostro non si può pensare che possano essere assunti pochi fortunati, scelti con criteri fuori da ogni logica. Siamo convinti, infatti, che non ci possano essere figli e figliastri da privilegiare, ma che ci sia un mercato lavoro calabrese, fatto di giovani preparati che è giusto abbiano una possibilità occupazione dentro il **porto**». L'affermazione della Uiltrasporti calabrese è buttata all'interno di un comunicato che parla del **porto** delle sue attuali condizioni e delle sfide del futuro. Un'affermazione non chiara, che si lascia andare ad interpretazioni su come all'interno del **porto** vengono fatte le assunzioni. La Uiltrasporti annuncia di chiedere «un urgente incontro unitamente alle altre organizzazioni sindacali per stabilire le corrette relazioni industriali con - con Mct - ricordando a tutti, nessuno escluso, che restano in attesa questioni importanti e soprattutto vitali per il prossimo futuro del **Porto Gioia Tauro**: come l'avvio della Zona economica speciale; la piena funzionalità della piattaforma Logistica del **Porto** di **Gioia Tauro**, partendo dal Gateway ferroviario; lo sviluppo di sinergie e investimenti nelle aree industriali che insistono nel retroporto e la realizzazione dell'alta velocità. Solo così e, soprattutto, tutti insieme, saremo pronti per affrontare le sfide che si prospettano, per il bene e il benessere dei lavoratori e delle aziende del **Porto** di **Gioia Tauro**». Poi vi è nella nota inviata dalla Uiltrasporti un'altra frase anch'essa in cerca di chiarificazione, infatti, si legge: «Nella certezza che la nostra azione di denuncia non si fermerà, nella convinzione che alcune dinamiche che si stanno sviluppando all'interno del **porto** non siano rispettose delle previsioni contrattuali e rischiano di sfidare il senso comune di legalità». Cosa intende Uiltrasporti quando afferma che "si rischia di sfidare il senso comune di legalità"? Chi sta sfidando la legalità? I dirigenti sindacali della Uiltrasporti non lo dicono ma lasciano intendere e non è un azzardo ipotizzare che possano riferirsi a prossime assunzioni che si appresta a fare Mct che fino ad oggi ha, in larghissima parte, riassunto personale attingendo dall'elenco dell'Agenzia del Lavoro istituita dopo i licenziamenti degli anni scorsi e gestita dall'Autorità Portuale. «Come Uiltrasporti - conclude la nota siamo sempre stati in prima linea, cercando di risolvere tutte quelle problematiche che hanno afflitto il **Porto** di **Gioia Tauro**, dall'incapacità manageriale alla disattenzione dei nostri cari politici, abbiamo denunciato con forza alle istituzioni competenti le cose incomprensibili che si sono verificate dentro al **porto** e siamo stati oggetto di intimidazioni. Sole per rinfrescare la memoria agli smemorati vogliamo ricordare la nostra denuncia per evitare che la Calabria venisse estromessa dalle direttrici europee, o quando veniva firmato un accordo non in linea con le normative vigenti che, in maniera discriminatoria, licenziava 377 lavoratori finendo per creare preoccupazioni tra i lavoratori rimasti in servizio e, allo stesso modo, abbiamo levato forte la nostra voce quando veniva proibito ai lavoratori di riprendere le attività operative dopo il blocco spontaneo». mi.al.



Porto Gioia Tauro, Uiltrasporti chiede incontro tra sindacati: «Discutere questioni vitali»

Non è passato tanto tempo da quando il gruppo Til-Msc subentrava al gruppo Contship in un momento particolare e delicato della storia del porto di Gioia Tauro, quel tempo che tutti i lavoratori e anche noi della Uiltrasporti abbiamo affrontato con fiducia e speranza nel nome di un sano cambiamento, confidando in una "nuova governance" capace di rimettere in moto e sviluppare tutte le potenzialità del terminal, facendo tesoro degli errori del passato. Il contributo e la fattiva collaborazione di allora sono stati preziosi - se non indispensabili - per il raggiungimento di un importante obiettivo. Allora come Uiltrasporti (con l' ex Ministro Toninelli e il commissario **Andrea Agostinelli**) abbiamo avuto un ruolo determinante denunciando certe scelte scelerate da parte della vecchia proprietà. Come Uiltrasporti, siamo sempre stati in prima linea, cercando di risolvere tutte quelle problematiche che hanno afflitto il Porto di Gioia Tauro, dall' incapacità manageriale alla disattenzione dei nostri cari politici. In questi anni la Uiltrasporti ha denunciato con forza alle istituzioni competenti le cose incomprensibili che si sono verificate dentro al porto. Per aver evidenziato, sempre perseguendo l' interesse supremo della

legalità, alcune cose che non andavano siamo stati oggetto di intimidazioni. Sole per rinfrescare la memoria agli smemorati vogliamo ricordare la nostra denuncia per evitare che la Calabria venisse estromessa dalle direttrici europee, o quando veniva firmato un accordo non in linea con le normative vigenti che, in maniera discriminatoria, licenziava 377 lavoratori finendo per creare preoccupazioni tra i lavoratori rimasti in servizio e, allo stesso modo, abbiamo levato forte la nostra voce quando veniva proibito ai lavoratori di riprendere le attività operative dopo il blocco spontaneo. Nonostante tutto continuiamo convinti su questo percorso perché Gioia Tauro è fondamentale per la ripartenza della Calabria e del Paese. Oggi, però, nonostante il porto abbia ripreso a funzionare, nessuno può rifiutare il confronto con il sindacato. Questa, infatti, è un' azione fondamentale per garantire che anche lo sviluppo sia sostenibile per il rilancio del lavoro e per il miglioramento della sua sicurezza lavorativa, per evitare che vengano mortificate le aspettative dei lavoratori confluiti in agenzia. In un territorio come il nostro il confronto è uno strumento fondamentale per avviare un dibattito informato che è il presupposto fondamentale per mettere in moto il confronto sociale. Chi vuole evitare il confronto deve sapere che così facendo rischia, inconsapevolmente, di favorire dinamiche e logiche che non sono quelle ispirate dalla legalità. In un territorio come il nostro non si può pensare che possano essere assunti pochi fortunati, scelti con criteri fuori da ogni logica. Siamo convinti, infatti, che non ci possano essere figli e figliastri da privilegiare, ma che ci sia un mercato lavoro calabrese, fatto di giovani preparati che è giusto abbiano una possibilità occupazione dentro il porto. Per questo, chiediamo un urgente incontro unitamente alle altre organizzazioni sindacali per stabilire le corrette relazioni industriali ricordando a tutti, nessuno escluso, che restano in attesa questioni importanti e soprattutto vitali per il prossimo futuro del Porto Gioia Tauro: come l' avvio della Zona economica speciale; la piena funzionalità della piattaforma Logistica del Porto di Gioia Tauro, partendo dal Gateway ferroviario; lo sviluppo di sinergie e investimenti nelle aree industriali che insistono nel retroporto e la realizzazione dell' alta velocità. Solo così e, soprattutto, tutti insieme, saremo pronti per affrontare le sfide che si prospettano, per il bene e il benessere dei lavoratori e delle aziende del Porto di Gioia Tauro. Nella certezza che la nostra azione di denuncia non si fermerà, nella convinzione che alcune dinamiche che si stanno sviluppando all' interno del porto non siano rispettose delle previsioni contrattuali e rischino di sfidare il senso comune





Reggio Tv

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Porto di Gioia Tauro. Uiltrasporti: Nessuno può rifiutare il confronto con il sindacato

Redazione ReggioTV

Non è passato tanto tempo da quando il gruppo Til-Msc subentrava al gruppo Contship in un momento particolare e delicato della storia del porto di Gioia Tauro, quel tempo che tutti i lavoratori e anche noi della Uiltrasporti abbiamo affrontato con fiducia e speranza nel nome di un sano cambiamento, confidando in una "nuova governance" capace di rimettere in moto e sviluppare tutte le potenzialità del terminal, facendo tesoro degli errori del passato. Il contributo e la fattiva collaborazione di allora sono stati preziosi - se non indispensabili - per il raggiungimento di un importante obiettivo. Allora

come Uiltrasporti (con l' ex Ministro Toninelli e il commissario **Andrea Agostinelli**) abbiamo avuto un ruolo determinante denunciando certe scelte scelerate da parte della vecchia proprietà. Come Uiltrasporti, siamo sempre stati in prima linea, cercando di risolvere tutte quelle problematiche che hanno afflitto il Porto di Gioia Tauro, dall' incapacità manageriale alla disattenzione dei nostri cari politici. In questi anni la Uiltrasporti ha denunciato con forza alle istituzioni competenti le cose incomprensibili che si sono verificate dentro al porto. Per aver evidenziato, sempre perseguendo l' interesse supremo della

legalità, alcune cose che non andavano siamo stati oggetto di intimidazioni. Sole per rinfrescare la memoria agli smemorati vogliamo ricordare la nostra denuncia per evitare che la Calabria venisse estromessa dalle direttrici europee, o quando veniva firmato un accordo non in linea con le normative vigenti che, in maniera discriminatoria, licenziava 377 lavoratori finendo per creare preoccupazioni tra i lavoratori rimasti in servizio e, allo stesso modo, abbiamo levato forte le nostra vice quando veniva proibito ai lavoratori di riprendere le attività operative dopo il blocco spontaneo. Nonostante tutto continuiamo convinti su questo percorso perché Gioia Tauro è fondamentale per la ripartenza della Calabria e del Paese. Oggi, però, nonostante il porto abbia ripreso a funzionare, nessuno può rifiutare il confronto con il sindacato. Questa, infatti, è un' azione fondamentale per garantire che anche lo sviluppo sia sostenibile per il rilancio del lavoro e per il miglioramento della sua sicurezza lavorativa, per evitare che vengano mortificate le aspettative dei lavoratori confluiti in agenzia. In un territorio come il nostro il confronto è uno strumento fondamentale per avviare un dibattito informato che è il presupposto fondamentale per mettere in moto il confronto sociale. Chi vuole evitare il confronto deve sapere che così facendo rischia, inconsapevolmente, di favorire dinamiche e logiche che non sono quelle ispirate dalla legalità. In un territorio come il nostro non si può pensare che possano essere assunti pochi fortunati, scelti con criteri fuori da ogni logica. Siamo convinti, infatti, che non ci possano essere figli e figliastri da privilegiare, ma che ci sia un mercato lavoro calabrese, fatto di giovani preparati che è giusto abbiano una possibilità occupazione dentro il porto. Per questo, chiediamo un urgente incontro unitamente alle altre organizzazioni sindacali per stabilire le corrette relazioni industriali ricordando a tutti, nessuno escluso, che restano in attesa questioni importanti e soprattutto vitali per il prossimo futuro del Porto Gioia Tauro: come l' avvio della Zona economica speciale; la piena funzionalità della piattaforma Logistica del Porto di Gioia Tauro, partendo dal Gateway ferroviario; lo sviluppo di sinergie e investimenti nelle aree industriali che insistono nel retroporto e la realizzazione dell' alta velocità. Solo così e, soprattutto, tutti insieme, saremo pronti per affrontare le sfide che si prospettano, per il bene e il benessere dei lavoratori e delle aziende del Porto di Gioia Tauro. Nella



"L' UN' AZIONE FONDAMENTALE PER GARANTIRE CHE ANCHE LO SVILUPPO SIA SOSTENIBILE PER IL RILANCIO DEL LAVORO"

Porto di Gioia Tauro. Uiltrasporti: "Nessuno può rifiutare il confronto con il sindacato"

Non è passato tanto tempo da quando il gruppo Til-Msc subentrava al gruppo Contship in un momento particolare e delicato della storia del porto di Gioia Tauro, quel tempo che tutti i lavoratori e anche noi della Uiltrasporti abbiamo affrontato con fiducia e speranza nel nome di un sano cambiamento, confidando in una "nuova governance" capace di rimettere in moto e sviluppare tutte le potenzialità del terminal, facendo tesoro degli errori del passato.

Il contributo e la fattiva collaborazione di allora sono stati preziosi - se non indispensabili - per il raggiungimento di un importante obiettivo.

Allora come Uiltrasporti (con l' ex Ministro Toninelli e il commissario Andrea Agostinelli) abbiamo avuto un ruolo determinante denunciando certe scelte scelerate da parte della vecchia proprietà.

Come Uiltrasporti, siamo sempre stati in prima linea, cercando di risolvere tutte quelle problematiche che hanno afflitto il Porto di Gioia Tauro, dall' incapacità manageriale alla disattenzione dei nostri cari politici.

In questi anni la Uiltrasporti ha denunciato con forza alle istituzioni competenti le cose incomprensibili che si sono verificate dentro al porto. Per aver evidenziato, sempre perseguendo l' interesse supremo della

legalità, alcune cose che non andavano siamo stati oggetto di intimidazioni.

Sole per rinfrescare la memoria agli smemorati vogliamo ricordare la nostra denuncia per evitare che la Calabria venisse estromessa dalle direttrici europee, o quando veniva firmato un accordo non in linea con le normative vigenti che, in maniera discriminatoria, licenziava 377 lavoratori finendo per creare preoccupazioni tra i lavoratori rimasti in servizio e, allo stesso modo, abbiamo levato forte le nostra vice quando veniva proibito ai lavoratori di riprendere le attività operative dopo il blocco spontaneo.

Nonostante tutto continuiamo convinti su questo percorso perché Gioia Tauro è fondamentale per la ripartenza della Calabria e del Paese.

Oggi, però, nonostante il porto abbia ripreso a funzionare, nessuno può rifiutare il confronto con il sindacato. Questa, infatti, è un' azione fondamentale per garantire che anche lo sviluppo sia sostenibile per il rilancio del lavoro e per il miglioramento della sua sicurezza lavorativa, per evitare che vengano mortificate le aspettative dei lavoratori confluiti in agenzia.

In un territorio come il nostro il confronto è uno strumento fondamentale per avviare un dibattito informato che è il presupposto fondamentale per mettere in moto il confronto sociale.

Chi vuole evitare il confronto deve sapere che così facendo rischia, inconsapevolmente, di favorire dinamiche e logiche che non sono quelle ispirate dalla legalità.

In un territorio come il nostro non si può pensare che possano essere assunti pochi fortunati, scelti con criteri fuori da ogni logica.

Siamo convinti, infatti, che non ci possano essere figli e figliastri da privilegiare, ma che ci sia un mercato lavoro calabrese, fatto di giovani preparati che è giusto abbiano una possibilità occupazione dentro il porto.

Per questo, chiediamo un urgente incontro unitamente alle altre organizzazioni sindacali per stabilire le corrette relazioni industriali ricordando a tutti, nessuno escluso, che restano in attesa questioni importanti e soprattutto vitali per il prossimo futuro del Porto Gioia Tauro:

come l' avvio della Zona economica speciale; la piena funzionalità della piattaforma Logistica del Porto di Gioia Tauro, partendo dal Gateway ferroviario; lo sviluppo di sinergie e investimenti nelle aree industriali che insistono nel retroporto e la realizzazione dell' alta velocità.

Solo così e, soprattutto, tutti insieme, saremo pronti per affrontare le sfide che si prospettano, per il bene e il benessere dei lavoratori e delle aziende del Porto di Gioia Tauro. Nella

certezza che la nostra azione di denuncia non si fermerà, nella convinzione che alcune dinamiche che si stanno sviluppando all' interno del porto non siano rispettose delle previsioni contrattuali e rischino di sfidare il senso comune di legalità. Segreteria regionale Ultrasporti Calabria 07-01-2021



Reggio Tv

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

13:01.

Gioia Tauro, UilTrasporti: "nonostante il porto abbia ripreso a funzionare, nessuno può rifiutare il confronto con il sindacato"

UilTrasporti: "chiediamo un urgente incontro unitamente alle altre organizzazioni sindacali per stabilire le corrette relazioni industriali ricordando a tutti, nessuno escluso, che restano in attesa questioni importanti e soprattutto vitali per il prossimo futuro del Porto Gioia Tauro"

"Non è passato tanto tempo da quando il gruppo Til-Msc subentrava al gruppo Contship in un momento particolare e delicato della storia del porto di Gioia Tauro, quel tempo che tutti i lavoratori e anche noi della Uiltrasporti - scrive in una nota la segreteria regionale- abbiamo affrontato con fiducia e speranza nel nome di un sano cambiamento, confidando in una "nuova governance" capace di rimettere in moto e sviluppare tutte le potenzialità del terminal, facendo tesoro degli errori del passato. Il contributo e la fattiva collaborazione di allora sono stati preziosi - se non indispensabili - per il raggiungimento di un importante obiettivo. Allora come Uiltrasporti (con l' ex Ministro Toninelli e il commissario **Andrea Agostinelli**) abbiamo avuto un ruolo determinante denunciando certe scelte scelerate da parte della vecchia proprietà. Come Uiltrasporti, siamo sempre stati in prima linea, cercando di risolvere tutte quelle problematiche che hanno afflitto il Porto di Gioia Tauro, dall' incapacità manageriale alla disattenzione dei nostri cari politici. In questi anni la Uiltrasporti ha denunciato con forza alle istituzioni competenti le cose incomprensibili che si sono verificate dentro al porto. Per aver evidenziato, sempre perseguendo l' interesse supremo della legalità, alcune cose che non andavano siamo stati oggetto di intimidazioni. Sole per rinfrescare la memoria agli smemorati vogliamo ricordare la nostra denuncia per evitare che la Calabria venisse estromessa dalle direttrici europee, o quando veniva firmato un accordo non in linea con le normative vigenti che, in maniera discriminatoria, licenziava 377 lavoratori finendo per creare preoccupazioni tra i lavoratori rimasti in servizio e, allo stesso modo, abbiamo levato forte le nostra vice quando veniva proibito ai lavoratori di riprendere le attività operative dopo il blocco spontaneo. Nonostante tutto continuiamo convinti su questo percorso perché Gioia Tauro è fondamentale per la ripartenza della Calabria e del Paese. Oggi, però, nonostante il porto abbia ripreso a funzionare, nessuno può rifiutare il confronto con il sindacato. Questa, infatti, è un' azione fondamentale per garantire che anche lo sviluppo sia sostenibile per il rilancio del lavoro e per il miglioramento della sua sicurezza lavorativa, per evitare che vengano mortificate le aspettative dei lavoratori confluiti in agenzia. In un territorio come il nostro il confronto è uno strumento fondamentale per avviare un dibattito informato che è il presupposto fondamentale per mettere in moto il confronto sociale. Chi vuole evitare il confronto deve sapere che così facendo rischia, inconsapevolmente, di favorire dinamiche e logiche che non sono quelle ispirate dalla legalità. In un territorio come il nostro non si può pensare che possano essere assunti pochi fortunati, scelti con criteri fuori da ogni logica. Siamo convinti, infatti, che non ci possano essere figli e figliastri da privilegiare, ma che ci sia un mercato lavoro calabrese, fatto di giovani preparati che è giusto abbiano una possibilità occupazione dentro il porto. Per questo, chiediamo un urgente incontro unitamente alle altre organizzazioni sindacali per stabilire le corrette relazioni industriali ricordando a tutti, nessuno escluso, che restano in attesa questioni importanti e soprattutto vitali per il prossimo futuro del Porto Gioia Tauro: come l' avvio della Zona economica speciale; la piena funzionalità della piattaforma Logistica del Porto di Gioia Tauro, partendo dal Gateway ferroviario; lo sviluppo di sinergie e investimenti

nelle aree industriali che insistono nel retroporto e la realizzazione dell' alta velocità. Solo così e, soprattutto, tutti insieme, saremo pronti per affrontare le sfide che si prospettano, per il bene e il benessere dei lavoratori e delle aziende del Porto di Gioia Tauro. Nella certezza che la nostra azione di denuncia



Stretto Web

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

non si fermerà, nella convinzione che alcune dinamiche che si stanno sviluppando all' interno del porto non siano rispettose delle previsioni contrattuali e rischino di sfidare il senso comune di legalità", conclude la nota.

Porto di Milazzo, semaforo verde al dragaggio dei fondali

Milazzo Dragaggio dei fondali è ormai imminente l'avvio dei lavori. Infatti l'**Autorità portuale** ha provveduto ad aggiudicare l'appalto, bandito dopo che dal ministero dell'Ambiente è arrivato l'ok alle ultime autorizzazioni. Ad aggiudicarsi l'opera è stata l'Ati composta dalla società veneta Gregolin e dalla siciliana Calabrese, di Barcellona. L'importo si aggira sui cinque milioni di euro, dopo il ribasso che è stato effettuato. Si tratta di un intervento che è atteso da oltre un decennio. Ora si attende di superare questa fase dell'emergenza Covid per poter organizzare il cantiere e avviare i lavori. L'ultimo ostacolo, rappresentato dalla perizia di variante, ha praticamente chiuso una fase difficile caratterizzata da interpretazioni mai troppo chiare. Tra l'altro, nello stesso provvedimento ministeriale sono contenute le prescrizioni da seguire. La prima riguarda le modalità di manovra dei mezzi marittimi rispetto alla presenza delle panne. Inoltre, tutte le attività di controllo dovranno essere preventivamente concordate con l'Arpa. Il tipo di dragaggio proposto sarà di natura "ambientale" ed è certamente migliore rispetto alla soluzione originaria di dragaggio "tradizionale" con conferimento esterno del materiale a discarica e a sito di recupero. Previsto, dunque, lo spostamento del materiale dragato entro lo stesso corpo idrico, e più esattamente all'esterno del molo di sopraflutto, ai sensi della normativa recente e solo dopo una lunga campagna di caratterizzazione chimico-fisico-ambientale svolta con il supporto dell'Ispra. Si tratta, pertanto, di un dragaggio innovativo che recepisce le nuove norme sul deposito del materiale nello stesso corpo idrico. Il non conferimento in discarica ha inoltre garantito delle economie che sono state reimpiegate per eseguire un intervento che risulta essere tecnologicamente più evoluto e senza impatto ambientale. Quello del dragaggio è viene ritenuto di fondamentale rilevanza per il bacino mamertino sia dal punto di vista commerciale che turistico. Infatti oggi è innegabile che, a causa del mancato ripasso del "fondo", si sia determinata una situazione tale da creare notevoli difficoltà all'attracco delle navi di grossa stazza e, quindi, si è limitati nello svolgimento di alcune attività. Aggiungendo che «nell'attesa del completamento delle opere in appalto bisognerà adoperarsi concretamente per collegare il porto con l'asse viario in modo da fornire agli operatori commerciali che sono pronti a investire nel nostro approdo, quelle sinergie di strutture fondamentali per l'importanza di un porto: banchine, fondali, collegamenti». r.m. Il materiale prelevato sarà depositato all'esterno del molo di sopraflutto.



La Sicilia

Catania

L'analisi

Solo le briciole ai porti del Sud utili alla Cina

palermo. Il governo "ad attrazione cinese" (nel senso che ammicca a Pechino senza osare troppo per non irritare gli Usa) pensa di fare un favore al Paese del Dragone puntando tutto sui porti di Genova e Trieste come hub della Via della Seta. Ma non tiene conto del fatto che il presidente Xi Jinping, stanco di attendere dopo il MoU firmato nel 2019, non ha più bisogno del Nord-Italia per sbarcare le merci cinesi e portarle via terra nel Centro-Nord Europa. Infatti, dovendo ridurre i giorni di navigazione per recuperare le perdite post-Covid, la Cina ha appena inaugurato la ferrovia diretta con la Turchia, Paese che ha firmato un accordo commerciale con la Gran Bretagna. Grazie a Erdogan, quindi, la Cina ha un ponte diretto con l'Europa e ora, attraverso la presenza turca in Libia, con l'Africa che ha appena firmato un accordo di libero scambio delle merci senza dazi fra 53 Paesi su 54. Ai cinesi, quindi, che nel frattempo hanno gettato le basi anche a Taranto per collegarsi da Bari alla completanda Alta velocità, servirebbe invece una base logistica nel Sud Italia per raggiungere più velocemente l'Africa. Ma nel "Recovery" italiano c'è ben poco per i porti del Sud. Spariti dalla precedente bozza 630 mln per il rinnovo della flotta, c'è la generica voce "Progetto integrato Porti d'Italia" da 3,32 mld che, se si mantiene la scheda della precedente bozza, comprende, secondo l'analisi di Shipping Italy, 500 mln per il porto di Genova con la nuova diga foranea, 388 mln per il porto di Trieste, e per il Sud solo l'ultimo miglio ferroviario dei porti di Napoli e Salerno e la "resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici" a Palermo e Catania. M. G.



Shipping Italy

Catania

Gli operatori chiedono un tecnico (non un politico) alla presidenza dei porti di Catania e Augusta

Il nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale deve essere un autorevole esponente del settore con comprovate capacità e deve avere un forte legame con il territorio. Lo chiede Unionports, associazione di imprenditori che operano nel settore della portualità, in una nota dedicata alla futura guida dell' Ente che accorpa i porti di Augusta e Catania. Il mandato dell'attuale vertice, Andrea Annunziata, scadrà ad aprile e il suo nome è già da qualche mese tra i favoriti per andare la poltrona di presidente dei porti campani. Davide Fazio, presidente di Unionports, afferma: Già circolano vari nomi e apprendiamo con soddisfazione che due nostri imprenditori hanno ufficialmente manifestato interesse al ministero delle Infrastrutture per la loro eventuale nomina presentando curriculum di tutto rispetto. Si tratta dei due associati Luigi Boccadifuoco e Dario Romeo. Il primo titolare di una agenzia marittima e spedizioniere di Siracusa, laureato in Economia e commercio, già membro del comitato portuale della Autorità e attualmente componente del tavolo di partenariato della Autorità portuale nonché della relativa commissione consultiva. Il secondo laureato in Fisica nucleare e in Ingegneria civile e ambientale, esperto nei servizi portuali e nella tutela dell'ambiente marino con lunga esperienza nel Comitato portuale dell'Autorità, e attualmente componente dell'organismo di partenariato nell'Autorità portuale per la Sicilia orientale. Auspichiamo che le due candidature vengano prese in considerazione dal Ministero e dai decisori politici, uscendo da logiche strettamente partitiche e promuovendo invece il territorio e le sue competenze è la conclusione di Fazio.



La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

augusta

Il porto dimenticato

«A Genova 500 milione **Augusta** dov' è?» Il **porto** di **Augusta** non figura ancora nell' elenco dei progetti e dei fondi per navi, treni, porti e trasporti in Italia, a differenza degli scali di Genova e Trieste. Agnese Siliato pagina VI.



La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

«A Genova 500 milioni. E Augusta dov'è?»

Augusta. Il porto di Augusta non figura ancora nell'elenco dei progetti e dei fondi per navi, treni, porti e trasporti in Italia, a differenza degli scali di Genova e Trieste, destinatari di diverse centinaia di milioni di euro. L'Amministrazione comunale si dice preoccupata e ne chiede l'inserimento ufficiale come porto Hub del Mediterraneo all'interno degli investimenti del piano per il Recovery Fund". Richiesta contenuta in una nota inviata al presidente del Consiglio dei ministri, al governatore della Sicilia, all'assessore regionale ai Trasporti, al presidente dell'**Autorità di sistema portuale** della Sicilia orientale. I firmatari sono il sindaco, Giuseppe Di Mare e il suo consulente per gli affari legali Gianluca Galofaro e l'assessore al Porto Tania Patania. «Abbiamo letto con preoccupazione dall'elenco dei progetti e dei fondi per navi, treni, porti e trasporti in Italia, circolato nei giorni scorsi, l'assenza di alcuna menzione del porto di Augusta - dichiarano - mentre da scheda riepilogativa degli investimenti (circolata sulla stampa) prevede 500 milioni di euro per lo sviluppo del porto di Genova e 388 milioni di euro per quello di Trieste. Non possiamo che ribadire come il porto di Augusta sia perfettamente in linea con gli obiettivi della rete centrale Ten-T, per la sua conformazione naturale risulta essere strategico agli obiettivi del recovery plan per l'intermodalità collegata alle grandi linee di comunicazione europee, oltre ad essere l'unico porto in Sicilia a svolgere sia la funzione cantieristica sia industriale sia militare, potendo contare su una piattaforma logistica in grado di attrarre grandi quantità di container e smistarli con diverse modalità di trasporto». Il sindaco, l'assessore e il consulente ritengono che debba essere detto chiaramente e senza alcun indugio che la presenza del porto megarese per ciò che rappresenta è necessaria all'interno della programmazione che si sta preparando: «per eliminare - concludono - ogni fraintendimento, preoccupazione e ambiguità». Nella stessa lettera l'Amministrazione Di Mare chiede un incontro urgente per definire i progetti e gli investimenti del recovery fund per lo sviluppo del porto di Augusta. Intanto riguardo la nomina del presidente dell'Adsp che subentrerà all'uscente Andrea Annunziata, Unionpors si dice soddisfatta perché due suoi soci imprenditori hanno manifestato interesse al ministero delle Infrastrutture per la loro eventuale nomina presentando curricula di tutto rispetto. «Si tratta di Luigi Boccadifuoco e Dario Romeo. Auspichiamo - dichiara Davide Fazio, presidente dell'associazione - che le due candidature vengano prese in considerazione dal ministero e dai decisori politici, uscendo da logiche strettamente partitiche promuovendo invece il territorio e le sue competenze». Agnese Siliato.



Siracusa News

Augusta

Porto di Augusta escluso dal Recovery fund, il sindaco Di Mare scrive ai vertici nazionali e regionali

"Esplicitare ufficialmente l' inserimento del porto di Augusta come porto "Hub del Mediterraneo" all' interno degli investimenti del piano per il Recovery fund ". E' la richiesta formalmente inviata oggi dal sindaco Giuseppe Di Mare, dall' assessore al Porto Tania Patania e dal consulente del sindaco per gli affari legali Gianluca Galofaro al presidente del Consiglio Giuseppe Conte, al ministro dei Trasporti Paola De Micheli, al governatore della Sicilia Nello Musumeci, all' assessore regionale Marco Falcone e al presidente dell' Autorità portuale del mare di Sicilia orientale **Andrea Annunziata** che riaccendono i riflettori sull' esclusione del porto megarese dai fondi europei. " Abbiamo letto con preoccupazione - hanno fatto sapere i tre - dall' elenco dei progetti e dei fondi per navi, treni, porti e trasporti in Italia, circolato nei giorni scorsi, l' assenza di alcuna menzione del porto di Augusta mentre la scheda riepilogativa degli investimenti (circolata sulla stampa) prevede 500 milioni di euro per sviluppo del porto di Genova e 388 milioni di euro per porto di Trieste . Non possiamo che ribadire come il porto di Augusta sia perfettamente in linea con gli obiettivi della rete centrale Ten-T, per la sua conformazione naturale risulta essere strategico agli obiettivi del Recovery plan per l' intermodalità collegata alle grandi linee di comunicazione europee, oltre ad essere l' unico porto in Sicilia a svolgere sia la funzione cantieristica, sia industriale, che militare, potendo contare su una piattaforma logistica in grado di attrarre grandi quantità di container e smistarli con diverse modalità di trasporto ". Sindaco, assessore e consulente hanno chiesto un incontro urgente proprio per affrontare la questione a livello ministeriale e sottolineare " che debba essere detto chiaramente senza alcun indugio che la presenza del porto di Augusta per quello che rappresenta è necessaria all' interno della programmazione che si sta preparando, per eliminare ogni fraintendimento, preoccupazione e ambiguità" .



Iniziativa del consigliere Guaiana

Relitto al porto da anni Chiesta la rimozione

Il consigliere comunale Vincenzo Guaiana ha chiesto, attraverso una nota, all'**Autorità di Sistema Portuale** del Mare di Sicilia Occidentale la rimozione di un natante che, ormai da anni, giace sul fondo del porto peschereccio, in particolare nello specchio d'acqua antistante la Via Catullo. Guaiana chiede quindi al presidente dell'**Autorità Portuale** Pasqualino Monti «sollecito intervento affinché questo spettacolo indecoroso venga rimosso, restituendo il giusto prestigio a tutta la zona, la cui competenza ricade su questa Amministrazione». Il consigliere ricorda che nella legge di bilancio 2021 è prevista l'istituzione di un fondo volto alla rimozione delle navi abbandonate nei porti.

Trapani 08

Luglio musicale senza guida
Si dimette il consigliere delegato
Era al timone da quando Giovanni De Santis aveva mantenuto solo l'incarico di direttore artistico. La pelle passa al sindaco

Relitto al porto da anni
Chiesta la rimozione

Favignana, idroambulanza
Rinnovata la convenzione

«Unabomber totalmente infermo di mente»

Manala, meccanico
accusato di ricettazione

Shipping Italy

Focus

Ultima bozza Recovery Fund: resistono porti, ferrovie e aeroporti. Niente fondi per il rinnovo flotte navali

Nelle ultime ore ha iniziato a circolare l'ultima versione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza Next Generation Italia con le linee di indirizzo inserite nella bozza da sottoporre al Consiglio dei Ministri che a questo punto potrebbe tenersi domani, venerdì 8 gennaio. In materia di trasporti e logistica balza immediatamente all'occhio che, come anticipato da SHIPPING ITALY, si è persa traccia del programma di rinnovamento delle flotte navali così com'era stato puntualmente descritto nel Piano in circolazione negli ultimi giorni del 2020. Nel documento l'ultima revisione della bozza di Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr) ha puntato ad accrescere le risorse nette per gli investimenti. Impiegando le risorse dei fondi nazionali di coesione FSC 2021-2027 non ancora programmate, è stato possibile incrementare gli investimenti in misura superiore a 20 miliardi per nuovi progetti in importanti campi che comprendono, ad esempio, la rete ferroviaria veloce, la portualità, il trasporto locale sostenibile, la banda larga e il 5G, il ciclo integrale dei rifiuti, l'infrastrutturazione sociale del Mezzogiorno. Il Paese investirà anche nella conversione del biogas per la produzione di bio-metano da impiegare nei trasporti e anche per usi civili. La sintesi del Piano rende noto poi che una specifica linea di azione è rivolta allo sviluppo della mobilità sostenibile attraverso il potenziamento delle infrastrutture per il trasporto rapido di massa e delle ciclovie e a un imponente rinnovamento del parco circolante di mezzi per il trasporto pubblico locale. In questo filone potrebbero forse essere ricompresi anche mezzi navali. Poi ancora si legge: Si promuove il rilancio dell'industria italiana produttrice di mezzi di trasporto pubblico e della relativa componentistica tramite una coerente e prevedibile politica di public procurement, il sostegno alla ricerca e sviluppo delle aziende della filiera autobus e più in generale dell'automotive, nonché contributi agli investimenti laddove praticabile dato il regolamento RRF e la normativa europea sugli aiuti di Stato. Scorrendo lo schema riassuntivo dei progetti e dei relativi finanziamenti si nota che 7,55 miliardi di euro saranno destinati a Trasporti locali sostenibili, ciclovie e rinnovo parco rotabile. Ai Sistemi di gestione rifiuti raccolti a mare nelle aree portuali andrà mezzo miliardo, mentre il Progetto integrato Porti d'Italia si è meritato 3,32 miliardi e qui ci sono dentro i soldi per la nuova diga di Genova e per il porto di Trieste oltre agli altri interventi ammessi negli scali italiani. Alla voce Digitalizzazione aeroporti e sistemi logistici corrisponde poi un budget di fondi pubblici pari a 360 milioni di euro. Sempre in tema di infrastrutture, infine, 26,7 miliardi andranno a Opere ferroviarie per la mobilità em la connessione veloce del Paese mentre 1,6 miliardi sono riservati a Messa in sicurezza e monitoraggio digitale di strade, viadotti e ponti. L'associazione di categoria Confrtrasporto Confcommercio nel pomeriggio è intervenuta per dire che l'accesso dibattito sul Piano Nazionale è, purtroppo, fonte di preoccupazione in quanto accresce le incertezze sugli effettivi sviluppi operativi che tale strumento strategico metterà a disposizione delle imprese. Per Confrtrasporto-Confcommercio è essenziale che siano sostenuti gli investimenti gli operatori del trasporto e della logistica nella transizione verde e digitale: sostegno per navi a ridotte emissioni nei settori dei traghetti e delle crociere, anche per rilanciare la cantieristica italiana, rinnovo del parco dei veicoli industriali e commerciali, diffusione dei combustibili alternativi e impiego dell'idrogeno nei trasporti via terra e via mare sono le priorità. Sul fronte delle infrastrutture è necessario dedicare una particolare attenzione al tema della resilienza ai cambiamenti climatici. Confrtrasporto ritiene che il Piano Nazionale per la Ripresa e la Resilienza per essere più efficace non dovrebbe privilegiare interventi che sarebbero comunque realizzati con risorse ordinarie dello Stato ma definire un quadro, il più possibile condiviso,



Shipping Italy

Focus

di misure aggiuntive, che sappiano imprimere al tessuto produttivo italiano l'atteso incremento di competitività.

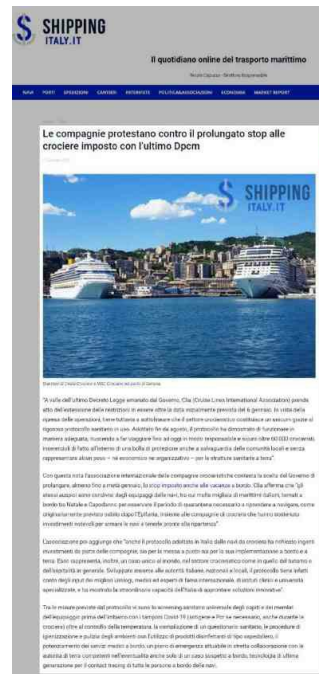
Nicola Capuzzo

Shipping Italy

Focus

Le compagnie protestano contro il prolungato stop alle crociere imposto con l'ultimo Dpcm

A valle dell'ultimo Decreto Legge emanato dal Governo, Clia (Cruise Lines International Association) prende atto dell'estensione delle restrizioni in essere oltre la data inizialmente prevista del 6 gennaio. In vista della ripresa delle operazioni, tiene tuttavia a sottolineare che il settore crocieristico costituisce un unicum grazie al rigoroso protocollo sanitario in uso. Adottato fin da agosto, il protocollo ha dimostrato di funzionare in maniera adeguata, riuscendo a far viaggiare fino ad oggi in modo responsabile e sicuro oltre 60.000 crocieristi, inserendoli di fatto all'interno di una bolla di protezione anche a salvaguardia delle comunità locali e senza rappresentare alcun peso né economico né organizzativo per le strutture sanitarie a terra. Con questa nota l'associazione internazionale delle compagnie crocieristiche contesta la scelta del Governo di prolungare, almeno fino a metà gennaio, lo stop imposto anche alle vacanze a bordo. Clia afferma che gli stessi auspici sono condivisi dagli equipaggi delle navi, tra cui molte migliaia di marittimi italiani, tornati a bordo tra Natale e Capodanno per osservare il periodo di quarantena necessario a riprendere a navigare, come originariamente previsto subito dopo l'Epifania, insieme alle compagnie di crociera che hanno sostenuto investimenti notevoli per armare le navi e tenerle pronte alla ripartenza. L'associazione poi aggiunge che anche il protocollo adottato in Italia dalle navi da crociera ha richiesto ingenti investimenti da parte delle compagnie, sia per la messa a punto sia per la sua implementazione a bordo e a terra. Esso rappresenta, inoltre, un caso unico al mondo, nel settore crocieristico come in quello del turismo e dell'ospitalità in generale. Sviluppato insieme alle autorità italiane, nazionali e locali, il protocollo tiene infatti conto degli input dei migliori virologi, medici ed esperti di fama internazionale, di istituti clinici e università specializzate, e ha mostrato la straordinaria capacità dell'Italia di approntare soluzioni innovative. Tra le misure previste dal protocollo vi sono lo screening sanitario universale degli ospiti e dei membri dell'equipaggio prima dell'imbarco con i tamponi Covid-19 (antigene e Pcr se necessario, anche durante la crociera) oltre al controllo della temperatura, la compilazione di un questionario sanitario, le procedure di igienizzazione e pulizia degli ambienti con l'utilizzo di prodotti disinfettanti di tipo ospedaliero, il potenziamento dei servizi medici a bordo, un piano di emergenza attuabile in stretta collaborazione con le autorità di terra competenti nell'eventualità anche solo di un caso sospetto a bordo, tecnologia di ultima generazione per il contact tracing di tutte le persone a bordo delle navi.



Informazioni Marittime

Focus

Marittimi, si armonizzano i certificati tra Italia e Cina

China Maritime Safety Administration e ministero dei Trasporti firmano un importante accordo che riconosce i reciproci standard di formazione, uniformandosi alla Convenzione internazionale STCW

A poco più di una settimana dalla risoluzione del caso dei marittimi italiani bloccati in Asia, Cina e Italia stringono un importante accordo che armonizza le pratiche di lavoro dei marittimi tra i due Paesi uniformandone i certificati. L'accordo è stato siglato da Cao Desheng, direttore generale di China Maritime Safety Administration, reparto di sicurezza del ministero dei Trasporti cinese, e da Maria Teresa Di Matteo, responsabile della direzione porti del ministero dei Trasporti italiano. La firma è avvenuta nel corso di una videoconferenza a cui hanno partecipato anche il ministero degli Esteri italiano, Luigi Di Maio, e l'omologo cinese Wang Yi. Da oggi i certificati relativi alla formazione e all'addestramento dei marittimi sono reciprocamente riconosciuti da Cina e Italia, confluendo nella Convenzione internazionale sugli standard di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi, nota con la sigla STCW '78, convenzione internazionale adottata nel 1978 dall'International Maritime Organization che armonizza tutte le pratiche su addestramento e formazione continua. Certificati fondamentali per lavorare a bordo, come per esempio i corsi di salvataggio, quelli antincendio, l'uso del radar, la gestione delle cisterne e gli addestramenti specifici per classe di nave. Secondo China Maritime Safety Administration, l'accordo tra Italia e Cina permetterà non solo di uniformare le pratiche di lavoro marittime tra i due Paesi ma anche di incentivare l'occupazione degli italiani a bordo di navi operanti in Cina, non solo nel cargo ma anche in altri ambiti come quello passeggeri o crocieristico. - credito immagine in alto.

