



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
domenica, 10 gennaio 2021**



Prime Pagine

10/01/2021	Corriere della Sera	8
<hr/>		
10/01/2021	Il Fatto Quotidiano	9
<hr/>		
10/01/2021	Il Giornale	10
<hr/>		
10/01/2021	Il Giorno	11
<hr/>		
10/01/2021	Il Manifesto	12
<hr/>		
10/01/2021	Il Mattino	13
<hr/>		
10/01/2021	Il Messaggero	14
<hr/>		
10/01/2021	Il Resto del Carlino	15
<hr/>		
10/01/2021	Il Secolo XIX	16
<hr/>		
10/01/2021	Il Sole 24 Ore	17
<hr/>		
10/01/2021	Il Tempo	18
<hr/>		
10/01/2021	La Nazione	19
<hr/>		
10/01/2021	La Repubblica	20
<hr/>		
10/01/2021	La Stampa	21
<hr/>		

Primo Piano

09/01/2021	agc-greencom.it	<i>Giuliano Longo</i>	22
<hr/>			
09/01/2021	laspeziaoggi.it		23
<hr/>			
09/01/2021	nonsolonautica.it		24
<hr/>			
09/01/2021	siciliammare.it		25
<hr/>			
10/01/2021	Il Piccolo Pagina 20		26
<hr/>			
09/01/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	27
<hr/>			

09/01/2021	Port News	<i>di Davide Santini</i>	28
<hr/>			
09/01/2021	Port News	<i>di Redazione Port News</i>	30
<hr/>			
09/01/2021	portoravennanews.com		31
<hr/>			
09/01/2021	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	33
<hr/>			
09/01/2021	Ship Mag		34
<hr/>			
09/01/2021	Ship Mag		35
<hr/>			
09/01/2021	Ship Mag		36
<hr/>			
09/01/2021	Ship Mag		37
<hr/>			
09/01/2021	Ship Mag		38
<hr/>			
09/01/2021	Ship Mag		39
<hr/>			
09/01/2021	Ship Mag		40
<hr/>			
09/01/2021	Ship Mag		41
<hr/>			
09/01/2021	Ship Mag		42
<hr/>			
09/01/2021	The Medi Telegraph		43
<hr/>			
09/01/2021	The Medi Telegraph		44
<hr/>			

Trieste

10/01/2021	Il Piccolo Pagina 1		45
<hr/>			
10/01/2021	Il Piccolo Pagina 28	<i>DIEGO D'AMELIO</i>	46
<hr/>			

Venezia

10/01/2021	Il Gazzettino Pagina 38		47
<hr/>			
10/01/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 24	<i>R.D.R</i>	48
<hr/>			

Genova, Voltri

10/01/2021	Il Fatto Quotidiano Pagina 12	<i>Andrea Moizo</i>	49
<hr/>			

10/01/2021	Il Giornale del Piemonte e della Liguria Pagina 11	50
	Rixi: «C' è ancora tempo per finanziare la Diga»	
10/01/2021	Il Secolo XIX Pagina 13	52
	Diga di Genova, ventimila posti di lavoro per costruirla	
09/01/2021	Ansa	53
	Porti: al via dibattito pubblico sulla nuova diga di Genova	
09/01/2021	Genova24	54
	Rixi: "Il governo tolga fondi dalle piste ciclabili e metta un miliardo per la diga di Genova"	
10/01/2021	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 44	55
	Diga foranea, in 130 al dibattito pubblico	
10/01/2021	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 2	56
	Diga, partito il dibattito pubblico 51 interventi sul progetto del porto Bucci: "Occasione unica per noi"	
09/01/2021	PrimoCanale.it	57
	Diga foranea, prima sessione del dibattito pubblico a Palazzo San Giorgio	
09/01/2021	PrimoCanale.it	58
	Ecco le tre soluzioni per la nuova diga di Genova: aperto il 'debat public'	
09/01/2021	Ship Mag	61
	Diga di Genova, iniziato il dibattito pubblico: 51 gli interventi	
09/01/2021	Ship Mag	62
	Recovery Plan, Rixi (Lega): Conte metta un miliardo per la nuova diga foranea di Genova	
09/01/2021	Shipping Italy	63
	Nuova diga di Genova: l'analisi costi benefici si è scordata i terminal container di Prà e Vado Ligure	
09/01/2021	The Medi Telegraph	65
	Super-diga di Genova, ecco come si svilupperà il débat public / VIDEO	
10/01/2021	Il Secolo XIX Pagina 34	66
	Il concorso contestato per pilota del porto	

La Spezia

10/01/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 20	67
	Cassa integrazione in Lsct: «Vogliamo vederci chiaro»	
09/01/2021	Messaggero Marittimo	68
	Primo incontro Sommariva-Peracchini	

Ravenna

10/01/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 39	69
	Terminal traghetti, perdite ridotte: il 2020 si è chiuso in positivo	

Marina di Carrara

10/01/2021	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 31	70
	Piano regolatore e porto 'green' Il Waterfront cambia il litorale	

Livorno

10/01/2021	Il Tirreno Pagina 23	71
	Porto, licenziamenti mascherati Il lavoro c' è ma emigrano gli uffici	

10/01/2021	Il Tirreno Pagina 23	M.Z.	73
<hr/>			
10/01/2021	Il Tirreno Pagina 23		74
<hr/>			
10/01/2021	La Nazione Pagina 22		75
<hr/>			

Piombino, Isola d' Elba

10/01/2021	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 16	MANOLO MORANDINI	76
<hr/>			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

10/01/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 31		77
<hr/>			
10/01/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 33		78
<hr/>			

Napoli

10/01/2021	Corriere del Mezzogiorno Pagina 7		80
<hr/>			
09/01/2021	Ansa		81
<hr/>			
09/01/2021	Ansa		82
<hr/>			
09/01/2021	Cronache Della Campania	Fabio Testa	83
<hr/>			
09/01/2021	Cronache Della Campania	Chiara Carlino	84
<hr/>			
09/01/2021	Gazzetta di Napoli		85
<hr/>			
09/01/2021	Identita Insorgenti		86
<hr/>			
09/01/2021	Ildenaro.it		87
<hr/>			
09/01/2021	ilmattino.it		88
<hr/>			

Salerno

09/01/2021	Primo Magazine	GAM EDITORI	89
<hr/>			

Brindisi

10/01/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 33		90
<hr/>			

10/01/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 21	91
	CONSIGLIO A ROSSI «SINDACO BISOGNA FARSI PERDONARE DI AVERE RAGIONE»	
10/01/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 33	92
	Consiglio a Rossi: «Sindaco, bisogna farsi perdonare di avere ragione»	
10/01/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 11	93
	Maggioranza spaccata sul deposito di Edison	
10/01/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 11	95
	«Gli investimenti andrebbero favoriti e sostenuti Per la decarbonizzazione servono tempi brevi»	
09/01/2021	Brindisi Report	97
	Deposito gas, Propeller: "Fiducia nelle modifiche apportate da Edison"	
09/01/2021	Informatore Navale	98
	PORTO DI BRINDISI: L'ADSPMAM PREVEDE IN BILANCIO SOMME DESTINATE AD IMPLEMENTARE L'ACCOGLIENZA ED EFFICIENTARE I CONTROLLI	

Taranto

10/01/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 42	99
	I sindacati chiedono formazione per offrire un futuro ai portuali	
10/01/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 12	100
	Yilport accelera Altri 70 assunti dal bacino ex Tct	
09/01/2021	Ansa	101
	Porti: Taranto, sindacati 'formazione per ex lavoratori Tct'	

Olbia Golfo Aranci

10/01/2021	La Nuova Sardegna Pagina 8	<i>DI GIANDOMENICO MELE</i> 102
	Olbia saluta la continuità territoriale	
10/01/2021	La Nuova Sardegna Pagina 8	104
	Boeddu: «Un altro schiaffo all' isola»	
10/01/2021	La Nuova Sardegna Pagina 36	105
	Viabilità modificata per il nuovo waterfront	

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

10/01/2021	Gazzetta del Sud Pagina 27	106
	Elettrificazione delle banchine Preoccupante fase di stallo	

Augusta

10/01/2021	La Sicilia (ed. Siracusa) Pagina 17	107
	Bonifica rada, silenzio inquietante	
10/01/2021	La Sicilia (ed. Siracusa) Pagina 20	108
	Bonifica della rada dimenticata assordante silenzio della politica	

Trapani

10/01/2021	Giornale di Sicilia (ed. Trapani) Pagina 14	109
	Monti: è come una nomination all' Oscar	

09/01/2021 **Shipping Italy**

110

Continuità marittima: le novità, i rilievi dell'Authority dei trasporti e la discontinuità col passato

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campana 50/C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 6397510
mail: servizioclienti@corriere.it

Prolife
INTEGRATORI DI FERMENTI
LATTICI VIVI



Ibra è tornato. Atalanta super
Il Milan batte il Toro
e prova ad allungare
di **Alessandro Bocci** e **Carlos Passerini**
a pagina 34



La regina degli sci
Il ritorno dopo l'infortunio
Goggia vince ancora:
«La dedico a mio padre»
di **Flavio Vanetti**
a pagina 37

Prolife
D 1000
VITAMINA D a sostegno
del sistema immunitario

Dagli Usa all'Italia

IL FATTORE MODERATI

di **Antonio Polito**

La democrazia rappresentativa ha bisogno di una destra moderata, conservatrice, costituzionale. Per difendersi dall'attacco dell'estremismo populista, la democrazia ha bisogno di una forza liberale di massa che l'avvolga e lo contenga, fondata sugli interessi e la cultura della borghesia. In fin dei conti è questo che ci dice la crisi americana. Perfino il dove è nata più di due secoli fa, la democrazia ha infatti mostrato in questi giorni a tutto il mondo che è «appesa a un filo», come ha scritto *Le Monde*.

continua a pagina 26

Asse tra Palazzo Chigi e il Pd per superare lo stallo. Renzi: Giuseppe mi sembra troppo sereno

Crisi, l'offerta di Conte

Il premier: rafforziamo la squadra. Gualtieri: un patto di legislatura

Potrebbe essere l'ultima chance per salvare il governo. Il premier Giuseppe Conte è pronto al rimpasto e a «rafforzare la squadra dell'esecutivo». Un messaggio al leader di Iv, Matteo Renzi che però dice di vedere il capo del governo «troppo sereno». Il ministro dem Roberto Gualtieri chiede «un patto per la legislatura».

da pagina 2 a pagina 7

GIANNELLI

MASCHERINE POLITICHE UN QUESITO:

È OPPOSIZIONE CON LA MASCHERA DELLA MAGGIORANZA O MAGGIORANZA CON LA MASCHERA DELL'OPPOSIZIONE?

3,3 MILIONI DI BONIFICI
Decreti Ristori
Già distribuiti
dieci miliardi

di **Andrea Ducci** a pagina 7

PARLA IL MINISTRO DELL'ECONOMIA

«Ora evitiamo il caos
Presto altre misure»

di **Federico Fubini**



Una crisi di governo? «Penso che sarebbe incomprensibile. Precipitare il Paese nel caos e nell'incertezza non sarebbe compreso dalle famiglie, dai lavoratori e dalle imprese». Roberto Gualtieri, ministro dell'Economia, sottolinea l'importanza del dialogo tra i partiti della maggioranza. E l'arrivo di nuove misure.

alle pagine 6 e 7

I DEM PER L'IMPEACHMENT

Trump fermato da Twitter
E lo «Sciama» viene arrestato



di **Giuseppe Sarcina**

Continuano gli arresti dopo l'assalto a Capitol Hill. Ieri è toccato a Jake Angell, lo «Sciama». I democratici chiedono l'impeachment del presidente uscente Donald Trump, cancellato anche da Twitter.

da pagina 14 a pagina 17
Marinelli, Pennisi
con un commento di **Gaggi**

Politica e identità

GLI IDEALI DISMESSI

di **Sabino Cassese**

Le istituzioni sono sottoposte a una dura prova dal protrarsi della pandemia, dalle misure draconiane necessarie per fronteggiarle e dalle difficoltà di una vaccinazione di massa. Tutta l'attenzione è ora rivolta a queste azioni pubbliche, mentre scivolano fuori dall'agenda politica temi, presentatisi da qualche anno e accentuatisi nell'ultimo, che condizioneranno pesantemente il nostro domani.

Il leader di Italia viva ha dichiarato che il Piano di ripresa, nella versione di qualche giorno fa, è senz'anima.

continua a pagina 26

Clima La tempesta Filomena flagella la Spagna



Sci di fondo a Puerta del Sol, una delle piazze più importanti di Madrid. Ma in Spagna la super nevicata ha causato anche molti disagi

Neve record in Europa
Si scia in centro a Madrid

di **Paolo Virtuani**

Scene mai viste nel centro di Madrid: slitte trainate da cani e gare di snowboard. La bufera di neve Filomena si è abbattuta con violenza sulla Spagna. In Italia dramma sulle Dolomiti: morto un vigile del fuoco per una valanga in Val Travenanzes, non lontano da Cortina d'Ampezzo.

a pagina 20

VIRUS IN ARRIVO ANCH'ELLA FASCIA BIANCA

La nuova stretta sulle zone rosse Allarme movida

di **Fiorenza Sarzanini**

Verso il nuovo Dpcm: in zona rossa con 250 casi a settimana su 100 mila abitanti. Arriva la fascia bianca per le regioni con indice Rt a 0,50. Movida folle: in strada a bere e ballare.

da pagina 8 a pagina 13

L'INTERVISTA LA MINISTRA AZZOLINA

«Scuole chiuse, la responsabilità è delle Regioni»

di **Gianna Fregonara** e **Monica Guerzoni**

La ministra dell'Istruzione Lucia Azzolina: «Gli studenti senza scuola? Sono le Regioni a chiudere anche se il resto è aperto» dice. «Avevamo raggiunto un accordo, ma loro non l'hanno mantenuto».

a pagina 11

PADIGLIONE ITALIA

di **Aldo Grasso**

QUANDO VA IN ONDA IL FESTIVAL DELL'AMBIGUITÀ

Imbarazzi, ipocrisie, incagli. Mentre l'amico americano ostentava infine il suo vero volto, mentre le tv di tutto il mondo mostravano la farsesca «presa di Capitol Hill» sollecitata dal presidente Trump (che pure è costata quattro morti), in Italia andava in onda il festival dell'ambiguità, dei tentennamenti, delle omissioni.

Polemiche
La giostra delle dichiarazioni dopo l'assalto al Congresso americano

democratiche», cercava di allontanare l'amaro calice. Lontani i tempi in cui Giuseppe affermava «Io e Trump rappresentiamo il governo del cambiamento». Generico il ministro degli Esteri Di Maio (una blanda condanna a ogni forma di violenza), fumoso il più trumpiano d'Italia, Matteo Salvini (fino a ieri indossava una mascherina con scritto «Go Donald Go»). Giorgia Meloni ha preso le sue distanze: «Mi auguro che le violenze cessino subito come chiesto

dal Presidente Trump». Anche i distinguo a sinistra non sono stati meno imbarazzanti. L'ex ministro Fabrizio Barca, dopo aver twittato che sono «scene che ci fanno riflettere su estrema fragilità democrazia Usa», ha buttato lì qualche giustificazione sociale sull'Invasione (condivisa da sinceri democratici), come fossero «compagni che sbagliano».

Per quanto imbiancati, i sepolcri sono pur sempre sepolcri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

CASERTA, NOTO NEL MONDO

Il dj Capriati accoltellato dal padre in casa

di **Titti Beneduce**



Litiga con il padre che impugna un coltello da cucina e lo trafigge all'addome. Rischia la vita Joseph Capriati, dj di fama mondiale di 33 anni. Il genitore è stato arrestato per tentato omicidio.

a pagina 21

INNOVATION GIULIANI IN DERMATOLOGIA

X-yde crema difende la tua pelle

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

10110
9 771120 498008





Clementina Forleo e altri 23 magistrati chiedono a Palamara di pubblicare tutte le sue chat con gli ex colleghi. Se lo facesse, ne vedremmo delle belle



Domenica 10 gennaio 2021 - Anno 13 - n° 9
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 9,70 con il libro "Afghanistan"
Spedizione in abb. postale D.L. 353/03 conv. in L. 27/02/2004 n. 469
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

PIÙ DELLA GERMANIA
Vaccinati: l'Italia prima in Europa
Il Papa farà la fila

● CALAPÀ E MANTOVANI
A PAG. 8 - 9

GLI IMPUNITI DI STATO
Stragi prescritte:
oltre a Viareggio,
Moby, Eternit&C.

● SALVINI A PAG. 15

PRO E CONTRO REPORT
Trattativa in tivvù:
"Occasioni perse"
"Servizio ottimo"



● ANTONIO INGROIA
E MARCO LILLO A PAG. 14

CLASSIFICA DI I ANNO
Fiction e reality
sul web: Mediaset
ora batte la Rai

● ROSELLI A PAG. 19

FACEBOOK E TWITTER
Social vs. Trump:
scelta sbagliata
perché è politica

» Salvatore Cannavò

La decisione di Twitter di sospendere l'account di Donald Trump crea un brutto precedente. Insieme a Facebook, la società fondata da Jack Dorsey controlla infatti gran parte della comunicazione, con un'influenza evidente nel dibattito pubblico. La decisione, più che una rigida applicazione di regole interne, appare invece molto politica.

A PAG. 17

Mannelli



L'INTERVISTA Il ministro M5S al Fatto: "Crisi da marziani"

Bonafede: "Conte o il voto" Recovery, martedì la conta

■ Minuto per minuto il vertice-rissa di venerdì tra i renziani e il premier. Che vuole approvare il Piano Ue dopodomani, con o senza il sì di Iv. Poi di Ristori, finora bloccato dalla crisi

● DE CAROLIS, MARRA, PALOMBI E RODANO A PAG. 2-3-4



OPEN IL PG: "L'INDAGINE RESTA A FIRENZE". NOVITÀ SUL CASO TOTO

L'indagato Renzi sempre più nei guai



SORPRESE SU CONSIP
UN'INDAGINE SUPPLETIVA
A ROMA SU TELEFONATE
E SMS FRA ROMEO, PAPÀ
TIZIANO E LA SEGRETARIA
DI PALAZZO CHIGI SOTTO
IL SUO GOVERNO NEL 2015

● LILLO, MASSARI E PACELLI A PAG. 6-7

PARLA LINO PATRUNO

"A Gassman dissi 'vaffa'. E Tenco non si è suicidato"



● FERRUCCI
A PAG. 20 - 21

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro SanPa, buco alla Rai a pag. 10
- Colombo Il complotto anti-Usa a pag. 11
- Lerner Meloni resta con Trump a pag. 12
- Montanari Donald e i diseguali a pag. 4
- Mercalli Nevi e surriscaldamento a pag. 11
- Luttazzi Come si parla al pubblico a pag. 18

LA NOVITÀ A ROMA

"Via Panisperna, una casa-musco per tutti noi fisici"

● SYLOS LABINI A PAG. 22



La cattiveria

È morto il comico Mario Santonastaso. Non ha retto alla richiesta di sostituire l'assessore Gallera

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

Grassi saturi

» Marco Travaglio

Mentre il mondo libero e progressista esulta per il maccartismo alla rovescia di Facebook e Twitter che tappano la bocca al presidente americano qualunque cosa dica, anzi ancor prima che parli (tanto ha perso), i nostri giornalisti liberi e progressisti continuano a sparare fake news come se piovesse. L'ultima, ma solo in ordine di tempo, ce la regala Repubblica con un'intervista al senatore Ugo Grassi, prof di diritto privato a Napoli, eletto nel 2018 coi 5Stelle e passato il 12 dicembre 2019 alla Lega. Titolo: "Giuseppe mi convoca e chiede: vuoi qualche incarico?". Palazzo Chigi: fatti del passato. Ecco la prova che il premier recluta personalmente i responsabili in cambio di poltrone per scalzare i renziani. Roba da Procura della Repubblica. Anzi da manicomio criminale: solo un pazzo tenta di comprare un leghista senza pensare che quello correrà a sputtarlo. Seguono alti lai dei renziani capitani dallo statista siculo Faraone, che grida al "governo Scilipoti-Cusolino" (lui che stava nel governo Renzi-Alfano-Verdini).

Dunque, stando a Repubblica, Conte convoca Grassi "per convincerlo a tornare nei ranghi della maggioranza" giallorosa. In mancanza di una registrazione, conta la data. L'intervistatore sente il portavoce di Conte, che in base al registro di Palazzo Chigi la situa al 31 ottobre 2019, due mesi dopo la nascita del Conte-2 e 41 giorni prima del trasloco di Grassi alla Lega. E nega che Conte gli abbia mai offerto incarichi (ma questo Rep non lo riporta). Grassi non si pronuncia: fu "qualche tempo fa, preferisco non scendere nel dettaglio". E Rep pubblica lo stesso l'intervista, pur sapendo che non ha senso comunque. Se Conte, come dice, riceve Grassi prima che passi alla Lega, perché mai chiedergli di "tornare nei ranghi della maggioranza", visto che già ci sta? Se lo vede dopo, come dice Grassi, perché mai rischiare la faccia convocando un neofita della Lega, ansioso di ben figurare agli occhi del suo nemico Salvini? Non basta. Conte, dice Grassi, gli dà un consiglio: "Se hai bisogno di interlocutori politici, guarda al Pd". E lui lo trova "strano" perché "avevo abbandonato il M5S" essendo "più in sintonia con la Lega". E perché mai Conte chiama un neoleghista per dirgli di rivolgersi al Pd? E poi che fa: tarocca il registro di Palazzo Chigi per retrodatarlo lo storico incontro? Gran finale. Rep: "Che conclusioni ha tratto?". Grassi: "Che il premier cercasse, allora come forse oggi, forse a supporto della sua maggioranza". Maggioranza all'epoca ben salda, perché Iv non aveva ancora iniziato a rompere. Ma forse Conte, preveggenza, si portava avanti collavoro già un anno prima. Partendo dal senatore più affidabile.





il Giornale



DOMENICA 10 GENNAIO 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 8 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
028.1324971 | Sede: tel. redazione

CRISI POLITICA ED ECONOMICA

CONTE FA TESTAMENTO (E ANCHE LE IMPRESE)

Renzi riunisce i suoi per staccare la spina e il premier si difende sui social. Intanto i ristori sono al palo, incubo licenziamenti

ZONE ROSSE, C'È LA STRETTA: DAL 16 NUOVI DIVIETI

di Augusto Minzolini

Paradossi di una «crisi». Mentre il governo crolla Roccobello Casalino se la prende con i giornalisti che non comprendono le mille qualità del premier. «È il miglior governo degli ultimi quaranta anni - chatta - ha avuto solo successi». E Matteo Renzi ha già un piano...

servizi da pagina 2 a pagina 7

IL VACCINO ANTI-STATALISTA RIAPRIRE A MACCHIE PER TORNARE LIBERI

di Paolo Liguori

Solo da vaccinati saremo liberi. Partiamo da una constatazione semplice e neutrale, senza farne subito materia di inutile scontro ideologico: un piano vaccini completo, nazionale e definitivo non c'è, altrimenti basterebbe collegarsi ad un sito e scoprire quando e dove ognuno di noi è chiamato a vaccinarsi. Non per categorie, o per età, ma tutti. Per fortuna, i vaccini arrivano prima di un piano di distribuzione ordinato, se succedesse il contrario, sarebbe un vero guaio. E non ci raccontino balle.

Allo stesso modo, all'inizio non esisteva un piano mascherine, un piano tamponi o un piano trasporti nelle grandi città. Il virus ci ha colti di sorpresa e questi modi del tutto nuovi di organizzare la vita civile in una società dominata dalla pandemia vanno pensati e sperimentati, senza la pretesa di avere in tasca soluzioni già pronte, che miracolicamente arrivino (...)

segue a pagina 15

STASERA IN ONDA SU CANALE 5 ALLE 20.30

Io che ho intervistato
Papa Francesco
vi spiego perché
è pronto a vaccinarsi

di Fabio Marchese Ragona

Una telefonata poco prima di cena, una sera di qualche giorno fa: «Buonasera, sono Papa Francesco, sono disponibile a darti l'intervista».

Una chiamata improvvisa, senza filtri, senza troppi giri di parole, deciso a raccontare com'è iniziato il suo 2021 e com'è stato l'anno appena trascorso, spaziando anche su altri temi, dall'aborto (...)

segue a pagina 15



ESCLUSIVA Papa Francesco e Fabio Marchese Ragona (Tg5)

TERREMOTO NELLA GIUSTIZIA

Le toghe: «Palamara, racconta tutto»

La lettera di 24 magistrati che temono insabbiamenti

Stefano Zurlo

■ Una richiesta singolare. Girata direttamente all'incolpato: «Metti a disposizione dei pm gli sms con i tuoi colleghi». Così scrivono 24 toghe, rivolgendosi con parole mai sentite a Luca Palamara.

a pagina 9

ALTRO CARROZZONE PD-M5S

«Ora più diritti»
(e più poltrone)

di Giuseppe Marino

a pagina 8

STRAGE DI VIAREGGIO

Le colpe dei pm
che nessuno dice

di Felice Manti

a pagina 9

all'interno

IL CASO USA/1

Trump sbaglia
ma cacciarlo
da Twitter
è un abominio

di Giordano Bruno Guerri

Oltre che vasto, il problema è nuovo, come nuove sono le tecnologie che consentono di comunicare direttamente con milioni di persone in tutto il mondo. Inedito è anche che a controllarle siano due società private quotate in Borsa, che si sono assunte la responsabilità di censurare prima, espellere poi, un capo di Stato. Oggi si parla di Trump, ma il problema riguarda la libertà (...)

segue a pagina 16

IL CASO USA/2

Preferire Donald
è da nazisti
L'ultima fatwa
di Gad Lerner

di Francesco M. Del Vico

Quando la sinistra finisce le idee, di solito passa agli insulti. Il più quotato, negli ultimi anni, è senza ombra di dubbio «fascista». Utilizzato in ogni forma e in ogni caso come una cerniera con la quale sigillare la bocca al proprio avversario che, ovviamente, fascista non è. Ma tanto basta per squallificare e metterlo ai margini della discussione (...)

segue alle pagine 16 e 17

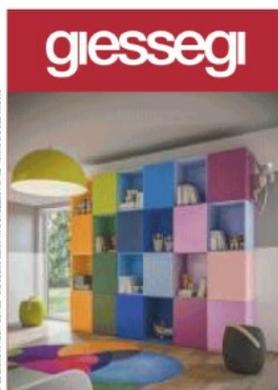
CONTRO CULTURA

UN SECOLO DI ERRORI

Intransigente
e proletario
Così a Livorno
nacque il Pci

di Francesco Perfetti

Il XVII congresso nazionale del Partito socialista italiano si aprì il 15 gennaio 1921 al Teatro Goldoni di Livorno e si protrasse fino al 21, quando, in mattinata, si consumò la scissione che, in un'altra sala distante poco più di un chilometro, quella del Teatro San Marco, avrebbe portato alla nascita del Pci, costola italiana del Pcus.

con Gervasoni e Sacchi
alle pagine 21 e 22-23*IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)
SPEDIZIONE IN ABONNAMENTO - 30.000 LIRE IN C/POSTO 4807 - ART. 1 C.11 D.M. 10/11/1963

L'articolo della domenica di Francesco Alberoni

Dopo il demagogo arriva sempre il competente

» **P**erché nei momenti del pericolo, quando devono essere prese delle decisioni gravi e definitive, spesso vanno al potere degli uomini squilibrati, ignoranti, violenti o addirittura fanatici? Nel pericolo il popolo dovrebbe agire razionalmente e scegliere quelli che hanno una visione più lucida delle cose. Invece prevalgono le emozioni, la collera, il desiderio di vendetta e vengono seguiti i demagoghi che promettono una soluzione miracolosa.

Prendiamo il caso della rivoluzione russa. Nicola II era uno zar mediocre, ossessionato dalla malattia del figlio emofiliaco e assediato da Rasputin nella sua stessa corte. Poi sono arrivati i rivoluzionari distruttori. Qualcosa di più modesto ma analogo è avvenuto anche in Italia con l'ascesa del Movimento grillino. Esso è esploso dopo il 2008, con la prima recessione.

Per Grillo e Casaleggio l'élite politico-culturale andava ammantata, al potere dovevano andare cittadini qualsiasi scelti a caso su Rousseau. Di fatto parlamentari e ministri sono stati selezionati così. E il parlamento a trazione grillina ha espresso due governi incapaci in un momento in cui sarebbe stato necessario un governo di altissima qualità. Un fenomeno analogo agli Usa, dove sull'onda popolare è andato al potere Trump, poi travolto dall'epidemia.

Per fortuna dopo il trionfo dei demagoghi distruttori emergono nuove élites capaci di fare scelte razionali e porsi grandi obiettivi. Anche in Italia l'elettorato ha incominciato ad abbandonare i partiti populistici più becchi per tornare ad aver fiducia in forze politiche che conoscono il Paese e sono in condizione di preparare un programma di rinascita.

Per Grillo e Casaleggio l'élite politico-culturale andava ammantata, al potere dovevano andare cittadini qualsiasi scelti a caso su Rousseau. Di fatto parlamentari e ministri sono stati selezionati così. E il parlamento a trazione grillina ha espresso due governi incapaci in un momento in cui sarebbe stato necessario un governo di altissima qualità. Un fenomeno analogo agli Usa, dove sull'onda popolare è andato al potere Trump, poi travolto dall'epidemia.

Per fortuna dopo il trionfo dei demagoghi distruttori emergono nuove élites capaci di fare scelte razionali e porsi grandi obiettivi. Anche in Italia l'elettorato ha incominciato ad abbandonare i partiti populistici più becchi per tornare ad aver fiducia in forze politiche che conoscono il Paese e sono in condizione di preparare un programma di rinascita.

IL GIORNO

DOMENICA 10 gennaio 2021
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

Milano, debutto al Pirellone: presto la riforma

Sanità, la ricetta Moratti
«Più cure territoriali
e liste d'attesa corte»

Anastasio e Bonezzi a pagina 12



Nel Milanese, un sorriso alla Joker

Volto sfigurato
Il terribile gioco
dei fidanzatini

Calderola a pagina 14



Chiusure e divieti non finiscono mai

In arrivo un nuovo dpcm con ulteriori limitazioni. La vita in lockdown logora gli adolescenti: isolamento e risse giovanili. Intanto la crisi di governo si avvita. Mattarella chiede rapidità. Conte sfida Renzi: lavorerò per il bene comune fino alla fine

Servizi
da p. 3 a p. 9

Le scommesse della Regione

La Lombardia
e il nuovo corso
del centrodestra

Sandro
Neri

La nuova giunta regionale della Lombardia, che si è insediata ieri, ha le idee molto chiare: accelerare la ripartenza rispettando i tempi delle vaccinazioni e affiancando imprese e famiglie negli sforzi dei prossimi mesi. Significativo, in questo senso, l'impegno di Letizia Moratti, tornata in campo con un incarico prestigioso e delicato vista l'attuale emergenza sanitaria. Non a caso all'ex sindaco di Milano è stato assegnato anche il ruolo di vicepresidente, a riprova della svolta che il centrodestra vuole imprimere alla gestione della macchina regionale, anche per stoppare le critiche delle opposizioni. Questi nuovi equilibri avranno riflessi sulla politica nazionale.

Segue a pagina 12

NEL 2020 BAR E RISTORANTI HANNO INCASSATO 50 MILIARDI IN MENO
GLI INDENNIZZI NON BASTANO, L'INCERTEZZA METTE A RISCHIO LE ATTIVITÀ

RISTORO AMARO

Protesta
di ristoratori
a Napoli

Marin a pagina 4

DALLE CITTÀ

Milano

Festa abusiva
e danni in hotel
Denunciati
18 ragazzi

Vazzana a pag. 15 e nelle Cronache

Milano

Mortale nel cantiere
della nuova M4
Verifiche sui detriti

Giorgi nelle Cronache

Milano

Il maestro Crespi
Una vita
dedicata ai bonsai

Lazzari nelle Cronache



Barbara Bouchet

«Sexy ma con pudore
Mio figlio mi difendeva»

Bogani alle pagine 18 e 19



I rossoneri vincono 2-0 e restano in vetta

Il Milan travolge il Toro
La grande corsa continua

Servizi nel QS

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.





Alias Domenica

MURNANE grande esordio del 1974; trittico polacco: la lingua sfrenata di Gombrowicz reinventata da Mari, i noir di Twardoch e Kantoch



Culture

THOMAS LIGOTTI L'orrore della vita quotidiana nell'ultimo romanzo dell'erede di H. P. Lovecraft Guido Caldiron pagina 10



Visioni

MICHAEL APTEAD Addio al regista della serie «Up» e di «Gorky Park», ha raccontato la divisione di classe Antonello Catacchio pagina 11

il manifesto quotidiano comunista oggi con ALIAS DOMENICA

IN COLLABORAZIONE CON LE MONDIALE DIPLOMATIQUE + EURO 2,30

DOMENICA 10 GENNAIO 2021 - ANNO LI - N° 8

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

LUNEDÌ INCONTRO TRA REGIONI E GOVERNO PER DISCUTERE LE PROPOSTE DELL'ISS SULLE «ZONE ROSSE»

Contagio, allo studio regole più rigide

■ Lunedì il governo incontra le Regioni per discutere la proposta dell'Iss e del Cts sulle nuove restrizioni da inserire nel prossimo Dpcm del 15 gennaio. Secondo gli epidemiologi, bisogna abbassare a 250 contagi da Covid ogni 100 mila abitanti la soglia per far scattare automaticamente

la «zona rossa». Attualmente la media nazionale si attesta attorno a 150/170 casi. Le Regioni però già protestano. Ieri intanto i nuovi casi individuati sono stati 19.978, con 172.119 tamponi, il tasso di positività è all'11,6%, leggermente sceso rispetto al giorno prima. I morti sono 483.

Le dosi di vaccino inoculate fino a ieri pomeriggio sono state 512824, sullo 0,75% della popolazione italiana. Il dem Matteo Orfini accusa il capo del Comitato tecnico-scientifico Agostino Miozzo di non fornire i dati «sui quali costruire le valutazioni politiche». MAUSSIER A PAGINA 4

SUPERIORI, LEZIONI IN PRESENZA AL 50% Scuola, rientrano solo tre regioni

■ Sedici regioni non riapriranno le scuole superiori in presenza al 50%. Flic Cgil: «Nei fatti questa è un'autonomia differenziata». La protesta dei

docenti, studenti e genitori contro la «propaganda» del governo sul rientro a scuola e per le condizioni di sicurezza ROBERTO CICCARELLI PAGINA 2

Matteo Salvini ieri davanti all'aula bunker dell'Ucciardone foto di Igor Petyx/Ansa

Al via a Palermo l'udienza preliminare per il caso Open Arms. Salvini accusato di sequestro di 151 migranti e rifiuto di atti di ufficio. Diversamente da quanto accaduto al processo di Catania, il gup accoglie la richiesta di parte civile di 19 associazioni e di 7 profughi pagina 3



Parte incivile

GOVERNO

Pressing per una crisi pilotata. Conte resiste



■ Il Colle suggerisce al premier di tentare di stringere subito un patto di maggioranza che permetta una crisi pilotata. Il Pd insiste per un vertice dei leader. Ma la tempistica di Conte resta quella sgradita a Renzi: prima il sì al Recovery e al nuovo di Ristori, poi il resto. I renziani rispondono: «Così non cambia niente». COLOMBO A PAGINA 2

Lele Corvi



TURCHIA

Gli studenti contro il rettore di Erdogan

■ Non si ferma la protesta di studenti e accademici dell'Università di Bogazici a Istanbul. Anzi si allarga al resto del paese: dall'inizio dell'anno il campus si ribella alla nomina del nuovo rettore, Melih Bulu, scelto dal presidente Erdogan. A reprimere le proteste è stata inviata la polizia, già 40 le persone arrestate, in parte rilasciate sotto ordini restrittivi. Le opposizioni si schierano con gli studenti che ricevono il sostegno di altri atenei. Da tempo il governo si garantisce la fedeltà delle istituzioni modificandone i vertici. BETTONI A PAGINA 7

CILE/MAPUCHE

Impunità e repressione, Camilo è senza giustizia



■ L'agente che nel 2018 assassinò sparandolo alle spalle Camilo Castrillanca, il giovane divenuto simbolo di lotta permanente nelle piazze, se l'è cavata con una condanna lieve. Durissima invece la repressione delle proteste seguite alla sentenza, che si è accanita anche sulla madre della vittima (nella foto Ansa) e su una bimba di 7 anni. BASSO A PAGINA 12

all'interno



Stati uniti

I social bandiscono Trump, i dem verso l'impeachment

■ Cresce la pressione su Trump: Twitter lo sospende, Snapchat lo caccia, Reddit lo oscura. I democratici (e qualche repubblicano) al lavoro per il secondo impeachment.

MARINA CATUCCI PAGINA 8

Casa bianca e Twitter

Una piattaforma trumpista all'inferno

Un'amicizia americana mi scrive su WhatsApp: «Sono pazzo o Trump creerà un governo alternativo a Mar-a-Lago? e io invio faccina da sberleffo. — segue a pagina 8 —

Lezioni americane

Meglio investire sul Parlamento che sul Presidente

MASSIMO VILLONE

L'assalto a Capitol Hill era impensabile. The darkest hour è costata il tragico bilancio di cinque morti e decine di feriti e di arresti. — segue a pagina 6 —

Usa-Europa

Il dopo Donald tra le due sponde dell'Atlantico

GIAN GIACOMO MIGONE

Dopo la presidenza Trump, anche per come finisce, passeranno molti anni prima che un rappresentante Usa possa dare lezioni di democrazia. — segue a pagina 6 —

Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Dir. CRM/232103 9-770025-21-0000 10116





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CODICE-N° 9 ITALIA

Fondato nel 1892



Domenica 10 Gennaio 2021

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDIZIONE PRODA, "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" - EURO 1,20

La storia
Dj Capriati
accoltellato
dal padre
dopo la lite
Marilù Musto a pag. 15



Oggi Udinese-Napoli
Ringhio, operazione
riscatto: ultima chance
ora è vietato sbagliare
Francesco De Luca a pag. 43. Roberto Ventre a pag. 18



Il saggio
Cardini: Praga
la capitale
segreta
dell'Europa
Franco Mannoni a pag. 16



Lo scenario NOZZE DELL'AUTO GOVERNO ASSENTE

Romano Prodi

Abbiamo assistito a un comune plauso per il matrimonio che si celebrerà ufficialmente il prossimo 16 gennaio fra la francese Peugeot (Psa) e l'Italo-Americana Fiat-Chrysler (Fca), matrimonio battezzato con l'augurale nome di Stellantis. Un plauso giustificato perché le due imprese unite si posizionano al quinto posto nel mondo e possono quindi meglio far fronte alla nuova concorrenza e al passaggio all'auto elettrica, due sfide che richiedono enormi risorse. Si presenta però un cammino non semplice per la neonata Stellantis, soprattutto perché i concorrenti che la precedono nella classifica mondiale (Vw, Toyota, Gm e Renault-Nissan-Mitsubishi) non solo sono dominanti nell'enorme e crescente mercato asiatico, ma stanno anche spendendo somme immense nelle nuove tecnologie. Comunque Stellantis è in gara e tutti ci auguriamo che si inserisca stabilmente fra i vincitori.

In questa sede voglio tuttavia limitarmi a riflettere sulle possibili conseguenze della nascita di Stellantis riguardo all'Italia, dove i dipendenti sono ancora decine di migliaia e gli stabilimenti costituiscono la struttura portante di intere province. Senza contare il secolare legame affettivo fra la Fiat e il nostro paese, nonostante essa abbia spostato la sede legale ad Amsterdam e paghi le imposte a Londra.

Per portare avanti le mie riflessioni preferisco partire da una semplice analisi lessicale: in Italia l'unione fra Psa e Fca viene chiamata "una fusione" intendendo, con questo termine, un matrimonio fra pari.

Continua a pag. 43

«Epidemia fuori controllo» Divieti, c'è la nuova stretta

► Più facile diventare zona rossa, stop agli spostamenti tra regioni gialle
► L'allarme degli esperti: effetto Natale, terapie intensive già in affanno

Il caos organizzativo sotto la pioggia



Conti ed Evangelisti, Dimito e servizi alle pagg. 2 e 3

● Il focus

Pochi morti e meno ricoveri gravi
Campania promossa dai numeri

Gli esiti della prima e della seconda ondata, le percentuali di positivi, la letalità, l'entità delle ospedalizzazioni, il tasso d'incidenza delle cure in te-



rapia intensiva: l'epidemia si misura con precisi indicatori che, nel caso della Campania, sono da promozione per come è stata affrontata.
Mautone a pag. 7

● Tra annunci e realtà

Azzolina, De Micheli e Regioni
perché le scuole restano chiuse

Una delle grandi assenti dell'emergenza Covid in Italia è stata la scuola. È Lucia Azzolina, ministro all'Istruzione, a detenere il record degli annunci sulle date per il ritorno in classe, mai rispettate. Mentre dal ministro De Micheli, Trasporti, è arrivata solo un'indicazione sulla capienza dei mezzi pubblici.
Di Fiore a pag. 9



● Il governo in bilico

Preoccupazione di Pd e Colle
Conte frena sulla sfida in Aula

L'intenzione di Conte di andare alla sfida in Aula con Italia Viva perde quota. Dal Nazareno sono partite due dichiarazioni che, oltre ad invitare tutti al «buonsenso», sollecitano il premier ad avviare un confronto nella maggioranza per «un patto programmatico di legislatura». Preoccupazione del Colle.
Conti a pag. 10



L'inchiesta Maradona l'eredità dei misteri e dei veleni



Francesco De Luca

Dal dolore allo scontro legale è stato un attimo. La morte di Maradona è diventata subito un caso. Anzi, due. Da un lato la procura di San Isidro indaga sulle ultime ore del campione, morto il 25 novembre da solo, dopo lunga agonia, nell'anonimo appartamento dove era stato trasferito dalle figlie Dalma e Gianinna e dall'avvocato Morla dopo l'operazione al cervello. Dall'altro, si è aperto il capitolo della successione con la nomina dell'avvocato Sebastian Baglietto come amministratore del cinque riconosciuti eredi di Diego. A 46 giorni dalla fine del Campione dei nostri sogni, non si sa cosa e quanto egli abbia lasciato ai cinque figli. Alfredo Anibal Villata, giudice del tribunale di La Plata, ha dato poco più di una settimana di tempo all'avvocato Matias Morla per presentare tutti i documenti.
A pag. 21

Vaccini, la vergogna di Napoli un solo ingresso, 5 ore di fila

Maria Pirro a pag. 5

Fuori dal social, rischia l'impeachment lampo

Twitter caccia Trump i democratici ci provano

Divorzio totale tra Donald Trump e Internet. Nelle ultime ventiquattro ore dopo il bando di Facebook e di Twitter, si sono chiuse le porte d'accesso per il presidente su Reddit, TikTok, Snapchat e Pinterest. Apple e Google hanno limitato l'accesso ed emesso ultimatum. YouTube è a caccia di ogni altro strumento digitale che faccia da ponte alla comunicazione dell'istigatore dell'assalto al Campidoglio. Domani, intanto, la Commissione che stabilisce le regole si riunirà



per decidere come condurre alla Camera il secondo impeachment del presidente. Per la fretta, pare che ci sarà un unico capo di accusa, incitamento all'insurrezione. La Camera dibatterà solo per due giorni, e poi metterà ai voti quello che di fatto è un atto di incriminazione di Donald Trump. Il processo poi passerà al Senato, che dovrà emettere la sentenza. Il capo della maggioranza repubblicana uscente.
Gualita e Pomperti alle pagg. 12 e 13

Deco
TAGLIATI
X LA CONVENIENZA

Bastoncini di Merluccio
2,49 €
5,53 €/kg
DECÒ 18 BASTONCINI DI MERLUCCIO GR 450

La qualità dei prodotti Decò a prezzi bassi sempre



Il Messaggero

PROSECCO DOC

211 € 1,40* ANNO 143-N°9 ITALIA
Sped. in A.P. 0333/2020 conv. L. 4/2020 art. 1 c. 1 BCB RM

NAZIONALE



Domenica 10 Gennaio 2021 • S. Aldo

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Tra gossip e Olimpiadi
Il ritorno di Daiya Seto il campione di nuoto squalificato dopo l'adulterio
Mei nello Sport



Il Milan vince e va in fuga
Roma-Inter da scudetto il piano di Fonseca per cercare l'aggancio Lazio, assalto a Parma
Abbate, Carina, Riggio e Trani nello Sport



Il Messaggero
3 PUNTI
ilmessaggero.it/sport

Governo assente
La presenza che manca nella fusione Stellantis

Romano Prodi

Abbiamo assistito a un comune plauso per il matrimonio che si celebrerà ufficialmente il prossimo 16 gennaio fra la francese Peugeot (PSA) e l'italo-americana Fiat-Chrysler (FCA), matrimonio battezzato con l'augurale nome di Stellantis. Un plauso giustificato perché le due imprese unite si posizionano al quinto posto nel mondo e possono quindi meglio far fronte alla nuova concorrenza e al passaggio all'auto elettrica, due sfide che richiedono enormi risorse.

Si presenta però un cammino non semplice per il neonato Stellantis, soprattutto perché i concorrenti che la precedono nella classifica mondiale (Volkswagen, Toyota, General Motors e Renault-Nissan-Mitsubishi) non solo sono dominanti nell'enorme e crescente mercato asiatico, ma stanno anche spendendo somme immense nelle nuove tecnologie. Comunque Stellantis è in gara e tutti ci auguriamo che si inserisca stabilmente fra i vincitori.

In questa sede voglio tuttavia limitarmi a riflettere sulle possibili conseguenze della nascita di Stellantis riguardo all'Italia, dove i dipendenti sono ancora decine di migliaia e gli stabilimenti costituiscono la struttura portante di intere province. Senza contare il secolare legame affettivo fra la Fiat e il nostro Paese, nonostante essa abbia spostato la sede legale ad Amsterdam e paghi le imposte a Londra.

Continua a pag. 10

«Pandemia fuori controllo» Zone rosse, criteri più severi

►L'allarme degli scienziati del Cts: «Virus non gestibile, ora serve una stretta»
A Roma folla per l'arrivo di un attore: il capo della Polizia striglia la Questura

ROMA «La pandemia è fuori controllo». A dirlo è la Cabina di regia e il Cts è sulla stessa linea. Il Dpcm allo studio per il periodo dopo il 15 gennaio avrà criteri più severi per le zone rosse. Si va verso un prolungamento dello stato d'emergenza. A Roma folla per l'arrivo di un attore: il capo della Polizia striglia la Questura. Ajello, Dimita, Evangelisti, Mangani e Loiacono da pag. 2 a pag. 5

Il rischio di una crisi dopo l'approvazione del Recovery Fund

Conte-Renzi, l'ipotesi della conta in aula
Colle e Pd in pressing: meglio evitare

ROMA L'intenzione di Giuseppe Conte di andare alla sfida in aula con Italia Viva perde quota. La tensione resta ma il Quirinale e il Pd vanno in pressing: meglio evitare. Rischio crisi dopo il via libera al Recovery. Conti a pag. 7



Il Congresso pensa all'impeachment. Arrestato lo "Sciavano"

La svolta dei social: Trump è fuori
Twitter ha rimosso per sempre l'account di Donald Trump Errante e Pompetti a pag. 9

Le nuove sfide
Ricerca e cultura doppia polizza sul nostro futuro

Elena Cattaneo*

Qualcosa nel mondo della ricerca sta cambiando. Lo fa nella distrazione dei più, comprensibilmente attratti e concentrati sulla mole di risorse (a debito) rese disponibili dal programma "Next generation EU". In quella partita, in cui si gioca tanta parte del futuro dell'Italia, il trionfo "istruzione, formazione, ricerca" deve trovare un rilievo adeguato, pena il tradimento delle finalità dell'eccezionale strumento di rilancio messo a disposizione dall'Unione Europea.

Continua a pag. 10

Banche dati in tilt: il Reddito è pagato pure ai pregiudicati

►Inps-Giustizia, niente scambi di informazioni nonostante il via libera del Garante Privacy

ROMA Ancora al palo i controlli per stanare i beneficiari del Reddito di cittadinanza con alle spalle precedenti penali per reati legati alla criminalità organizzata e al terrorismo. L'Inps alla fine di novembre ha ottenuto semaforo verde dal Garante per la privacy per acquisire in modo massivo una serie di dati in possesso del ministero della Giustizia, ma per ora niente scambio.

Bisozzi a pag. 15

Evasione fiscale
Inganno cashback tutti i motivi di un fallimento

Alberto Brambilla

Inganno del cashback, che non produce effetti sull'evasione. A pag. 11

Che cosa è importante per me



Colombati:
«Con la scrittura si vince la paura»

ROMA «Tanti fogli bianchi e penne, così si esercizza nel traggere la paura di questo mondo». Lo scrittore Leonardo Colombati promuove il concorso del Messaggero.

Musolino a pag. 14

LAURETANA
L'acqua più leggera d'Europa
consigliata a chi si vuole bene

	residuo fisso in mg/l	sodio in mg/l	durezza in °f
LAURETANA	14	0,88	0,60
Monte Rosa	16,8	1,2	0,59
S. Bernardo Rocclaviva	34,5	0,8	2,5
Acqua Etra	49	0,3	4,5
Levissima	80	2,1	5,7
Acqua Panna	139	6,4	10,6
Fiuggi	142	7,3	8
Smeraldina	154	25,5	N.D.
Nestlé Vera Fonte In Bosco	162	2,0	N.D.
Rocchetta	181	3,87	N.D.
Evian	309	6,5	N.D.
San Benedetto Primavera	313	4,1	N.D.
Vitasnella	396	3,4	N.D.

Segui la leggerezza www.lauretana.com

TORO, SITUAZIONI DA COMBATTENTI

Buona domenica, Toro! Venere, la vostra prima stella, ritorna ad illuminare l'amore e offre una preziosa protezione anche per gli affari. Il transito in Capricorno sarà rapido ma avrà due aspetti che possono ribaltare a vostro favore situazioni che attualmente vi preoccupano. Si tratta di Marte e Urano, due astri di ferro, decisi, combattivi, determinati. Organizzatevi per il 13, Luna nuova. Auguri.

L'oroscopo all'interno

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



il Resto del Carlino

DOMENICA 10 gennaio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

Il modenese Alberto Sabattini

**«Ho fotografato
40 anni di campioni
del pallone»**

Reggianini a pagina 13



OGGI IN REGALO

QV WEEKEND



Chiusure e divieti non finiscono mai

In arrivo un nuovo dpcm con ulteriori limitazioni. La vita in lockdown logora gli adolescenti: isolamento e risse giovanili. Intanto la crisi di governo si avvita. Mattarella chiede rapidità. Conte sfida Renzi: lavorerò per il bene comune fino alla fine

Servizi
da p. 3 a p. 9

Il virus che il governo ignora

**Ora un vaccino
contro la scuola
a distanza**

Michele Brambilla

Ricordate quando dicevamo ai nostri figli di smettere di guardare la tv? "Troppo tv fa male!": i neuropsichiatri mettevano in guardia dai rischi di ore ed ore trascorse davanti a cartoni animati, film, partite di calcio. Oggi siamo arrivati ad attaccarci alla tv come ancora di salvezza. "Adesso basta, ora guarda un po' di tv!", diciamo ai figli per strapparli a una dipendenza ben più invasiva: quella dello smartphone, di internet, dei videogiochi. Tutte conquiste benedette, per carità: ma devastanti se abusate. Il problema non è nuovo: ma è drammaticamente peggiorato da quando le scuole sono chiuse.

Continua a pagina 2

**NEL 2020 BAR E RISTORANTI HANNO INCASSATO 50 MILIARDI IN MENO
GLI INDENNIZZI NON BASTANO, L'INCERTEZZA METTE A RISCHIO LE ATTIVITÀ**

RISTORO AMARO

Protesta
di ristoratori
a Napoli

Marin a pagina 4

DALLE CITTÀ

Casalecchio, l'incidente

**Nuova Bazzanese,
l'auto si ribalta:
muore un uomo
di trent'anni**

Mignardi in Cronaca

Il Genoa s'impone per 2-0

**Disfatta Bologna:
l'ex Destro segna
e affonda i rossoblù**

Servizi nel Qs

Basket, vittoria a Trento 85-92

**La Virtus decolla
con Teodosic,
Weems e Belinelli**

Selleri Nel QS



Barbara Bouchet

**«Sexy ma con pudore
Mio figlio mi difendeva»**

Bogani alle pagine 18 e 19



I rossoneri vincono 2-0 e restano in vetta

**Il Milan travolge il Toro
La grande corsa continua**

Servizi nel QS

**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.



GEAR nuova concessionaria OPEL

DOMENICA 10 GENNAIO 2021 IL SECOLO XIX

GEAR OPEL

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXV - NUMERO 8, COMMA 20 / B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità sul IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010 5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

Tra i capitoli della Legge di bilancio

I SEGRETI DELLA MANOVRA

Domani l'inserito di 8 pagine in omaggio con IL SECOLO XIX

Dal fisco alla sanità, dall'auto alla casa: le novità e i bonus in vigore nel 2021



VERSO IL VINCULO: «È STORICO» La Soprintendenza salva il gasometro di Genova

SCULLI / PAGINA 20

INDICE

Table with 2 columns: Page Name and Page Number. Includes Primo Piano, Commenti, Economia-Marketing, Genova, etc.

LA DOMENICA



MAURIZIO MAGGIANI

Ho visto in diretta a Capitol Hill i segni della caduta di un impero

Ho tenuto il conto, sono quattordici i collegamenti in diretta e trentanove gli articoli di approfondimento sull'epopea di Capitol Hill...

Nutrendo qualche perplessità sulla reale consistenza della spinta propulsiva della democrazia liberale...

SEBUE / PAGINA 11

L'ISTITUTO DI SANITÀ: DIVIETI AUTOMATICI SE SI SUPERANO I 250 CASI SU 100 MILA ABITANTI. STUDIO DI ALISA: DECESSI GIÙ DEL 96% VACCINANDO GLI OVER 65

Zone rosse e weekend blindati nuove regole contro il contagio

Liguria, 2020 anno nero del turismo: due milioni di presenze in meno. Gli operatori: puntiamo sulla Pasqua



Tutti per uno: il Genoa lotta e punge Il 2-0 al Bologna riapre la classifica

Destro esulta dopo il gol del 2-0 ARRICHIELLO E SCHIAPPAPIETRA / PAGINE 36-39

ROLLI

L'INDICE IV



L'INTERVISTA

Carlo Bertini

Orlando: «Votiamo il Recovery Plan poi un nuovo patto»

L'ARTICOLO / PAGINA 9

È in arrivo la stretta di gennaio per fermare l'aumento dei contagi legato in buona misura agli strappi avvenuti durante le vacanze di Natale...

SERVIZI / PAGINE 2 - 5

«STIGA ALL'INSURREZIONE». ITALIA NEL MIRINO DEI FAN DEL PRESIDENTE

Trump cancellato dai social I Dem: ora l'impeachment

I social cancellano gli account del presidente Trump. Per Twitter i suoi post istigano all'insurrezione.

GLI ARTICOLI / PAGINE 67

L'ANALISI

PEPPINO ORTOLEVA

NO ALLA CENSURA MA È GIUSTO PUNIRE I REATI ONLINE

L'ARTICOLO / PAGINA 11

IL PARADOSSO DELL'EDUCAZIONE FISICA TEORICA

La ginnastica negata dalla scuola ai ragazzi

«Con i ragazzi ci stiamo inventando ogni cosa possibile. L'impegno degli studenti è massimo, hanno realizzato anche grafici, lavori video. Ma non è semplice. Gli studenti del liceo a indirizzo sportivo sono principalmente degli atleti».



te si trascorrono quasi esclusivamente in casa: l'educazione fisica.

Una circolare della ministra dell'Istruzione Azzolina impone che le lezioni di educazione fisica siano esclusivamente teoriche, per ragioni di sicurezza.

PALMESINO E PEDEMONTE / PAGINA 17

AURUM COMPRO ORO e ARGENTO SEDE STORICA. Genova Corso Buenos Aires 81 R

AURUM COMPRO ORO e ARGENTO SEDE STORICA. Genova Corso Buenos Aires 81 R





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

A tu per tu
Tano Grasso
«SI È SPEZZATA
LA FIDUCIA NEL
RUOLO DELLE
ISTITUZIONI»

— a pagina 10



Buona Spesa Italia!

Stati Uniti: i democratici accelerano e chiedono l'impeachment lampo per Trump — p. 6

Metamorfosi dei social: pericoli e vantaggi — Analisi di Giorgio p. 6



Lunedì

La guida alle novità

Auto 2021
tra ecoincentivi e scadenze

domenica

I motori della vita
Il momento di dare un colpo di reni

di Vittorio Lingiardi — a pagina 7



Anniversari
All'armi, siamo squadristi!

di Emilio Gentile — a pag. 11

lifestyle

Megaporti
I vecchi titani d'acqua diventano le perle green d'Europa

— a pagina 14



Bonus fiscali, Iva e scontrini bloccati dai decreti attuativi

Il quadro. Dal premio sugli aumenti di capitale per società di medie dimensioni agli sconti per gli sponsor ai rapporti commerciali con l'estero: le imprese pagano i ritardi dell'amministrazione e del legislatore

Il credito d'imposta per gli aumenti di capitale delle imprese con volumi di fatturato compresi tra i 5 e i 50 milioni di euro, ma anche, in ambito sportivo, la detassazione degli atleti e degli sponsor. Per proseguire con le norme Iva sui depositi di merci e con i rapporti commerciali con l'estero. Sono tante le "promesse" di un'agevolazione, di un credito d'imposta, o di un regime speciale, che nella maggior parte dei casi

restano in attesa del cosiddetto provvedimento attuativo. Con la prima puntata, parte l'inchiesta del Sole 24 Ore sui provvedimenti attuativi mancanti, e sulle ricadute per imprese e cittadini. Sotto i riflettori i principali provvedimenti rimasti ai box e non operativi in materia fiscale.

— a pagina 3

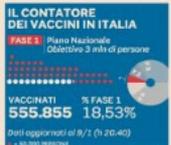
Edizione chiusa in redazione alle 22,40

Subito nuovi ristoranti, deficit verso 25 miliardi. La pandemia colpisce di più Nord e servizi

EFFETTO COVID

Le Entrate hanno liquidato 10 miliardi, compresi gli aiuti del decreto di Natale

La crisi innescata dalla pandemia pesa soprattutto sul Nord e sui servizi. Già pagati i miliardi di ristori, le Entrate hanno liquidato tutti gli indennizzi previsti dal decreto Natale. Lombardia, Veneto ed Emilia in testa per aiuti complessivi. Pressing delle Regioni in zona arancione: servono interventi immediati. Ieri è arrivata la rassicurazione del premier Giuseppe Conte che



ha annunciato un altro scostamento di bilancio a copertura di un imminente decreto ristori che farà lievitare il nuovo deficit ad almeno 25 miliardi contro i 20 previsti.

— a pagina 4

IL DOPO MERKEL



Correa a tre. Friedrich Merz e da sinistra sullo sfondo Norbert Roettgen e Armin Laschet candidati alla guida Cdu

Germania, il grande anno elettorale

Sette chiamate alle urne: il 2021 sarà un grande anno elettorale per la Germania e sarà segnato dall'uscita di scena di Angela Merkel. Oltre alle elezioni generali a settembre, si voterà in sei Länder. In quattro dei quali entro giugno.

— Servizio a pagina 7

DOPO L'INSURREZIONE

STATI UNITI, L'ANIMA AUTORITARIA DEL POPULISMO

di Sergio Fabbrini

Ciò che è avvenuto il 6 gennaio a Washington D.C. non è stato un tentativo di colpo di stato, bensì di insurrezione politica. Nella sua storia, l'America non ha mai conosciuto colpi di stato (a livello federale), ma ha conosciuto diverse insurrezioni politiche (sta a livello federale che statale). Come ha scritto Richard Kreitner (nel suo, Break It Up), la storia americana è stata scatenata da sedizioni e secessioni di carattere insurrezionale. Solamente chi non conosce (o non ha mai studiato) l'America, può pensare che essa sia immune dall'autoritarismo. Di qui, tre domande.

Prima domanda: come interpretare l'insurrezione del 6 gennaio? È stata un'insurrezione dell'estrema destra nei confronti della democrazia liberale, un'insurrezione che ha rivelato l'anima autoritaria del populismo. Quest'ultimo ritiene che non debbano esserci vincoli all'esercizio del potere da parte del "popolo" (così come è rappresentato dal leader populista). Che poi il "popolo" voti a maggioranza per gli avversari del populismo (nel 2016, Hillary Clinton ha ricevuto quasi tre milioni di voti in più di Donald Trump; nel 2020, Joe Biden ne ha ricevuti quasi otto milioni in più), per i populisti è una notizia irrilevante. Il populismo ha consentito l'incontro tra una personalità autoritaria (Donald Trump) e pezzi (minoritari) di società americana (in particolare al sud) che bramano un autoritarismo. Donald Trump è un esempio da manuale della personalità autoritaria studiata da Erich Fromm nel 1957.

— Continua a pagina 10

Conte: un patto di legislatura. Ma Renzi è pronto alla rottura

IL CONFRONTO

Recovery plan: Patent box prima vittima della linea anti bonus

Il Governo punta al Cdm in settimana sul Recovery. Conte rilancia per un patto di legislatura, ma Renzi è sempre più vicino alla rottura. Per aumentare la quota di investimenti e ridurre bonus e incentivi, dal Recovery spariscono 1,58 miliardi destinati al patent box. Così come viene tagliata la copertura Transizione 4,0 e il Bilancio al 2022 per i superbonus del 110%. Prime vittime della linea anti bonus.

— servizio a pag. 2

ASSICURAZIONI

Diktat Ivass a Cattolica: azzerare il Cda e vendere le azioni proprie

— a pagina 8

LETTERA AL RISPARMIATORE

Orsero, l'M&A per spingere la crescita. La sfida sulle filiere in Italia

— Servizio a pagina 13

SCUOLA E CORONAVIRUS

La generazione perduta della didattica a distanza

Mentre governo e politica litigano su calendari e percentuali di rientro a scuola, tra famiglie, aziende ed esperti cresce la preoccupazione per le conseguenze che, nei prossimi anni, la pandemia avrà in termini di apprendimento per gli studenti. I primi studi in Olanda, Francia

e Stati Uniti certificano lacune accumulate in lockdown del 30-40% rispetto ai test analoghi degli anni precedenti. I più penalizzati sono gli studenti in situazioni familiari più svantaggiate. Cesare Mirabelli: «Violata la Costituzione».

— servizio a pagina 5

SCAMBI COMMERCIALI

L'INTESA TRA UE E LONDRA È PARTITA NEL MODO GIUSTO

di Marcello Minenna

A fine dicembre il Regno Unito e l'Unione europea, dopo quattro anni di discussioni e faticosi negoziati, hanno finalmente raggiunto un accordo commerciale che da quest'anno ne disciplinerà le relazioni bilaterali.

Quote e tariffe sono state scongiurate: vi saranno invece (anzi già ci sono) barriere non tariffarie a partire dalle regole sull'origine delle merci che viaggiano tra le due sponde della Manica con speciale riguardo alla percentuale di componenti locali. Per evitare i dazi, i beni scambiati dovranno infatti contenere una proporzione minima di componenti locali.

Un calo nel giro d'affari degli scambi Unione e Regno Unito sarà pressoché inevitabile, ma la sua entità dipenderà dalla capacità di implementare valide soluzioni di semplificazione burocratica.

— Continua a pagina 13





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Domenica 10 gennaio 2021
Anno LXXVII - Numero 9 - € 1,20
Battesimo di Gesù

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 + Ciceriara 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

ERRORI E MISTERI DELLA CAMPAGNA ANTI-COVID

La grande lotteria del vaccino

Le iniezioni sono cominciate ma restano tante perplessità e poche informazioni sulle fiale

Minaccia di licenziamento e accuse di irresponsabilità a chi solleva dubbi sugli effetti

Vaia (Spallanzani): «Sieri sicuri ma è giusto che la gente scelga quello con cui immunizzarsi»

Il Tempo di Osho

Mattarella blinda Conte fino al semestre bianco



"Je la fai a sopportallo altri sei mesi?"

Bisignani a pagina 7

Nel Lazio presto i nuovi mezzi di soccorso ma il bando per assumere i conducenti è in ritardo Arrivano le ambulanze ma mancano gli autisti

Il rientro in classe

La protesta dei presidi «Ora il piano trasporti»

Conti a pagina 15

... Nel Lazio arriveranno presto le nuove ambulanze. È stata finalmente aggiudicata la fornitura per 38 nuovi mezzi di soccorso attesi già da un anno e mezzo. Ma i problemi non finiscono: mancano ancora gli autisti. Il concorso per assumerne 138 va avanti ormai da 15 mesi.

Sbraga a pagina 17

Il governo prepara la stretta

Nuove misure, più facile diventare zona rossa

Di Nitto a pagina 4

... La somministrazione del vaccino agli italiani rischia di diventare una lotteria. Restano i dubbi su tempi e modi della campagna e sulle differenze tra i sei sieri acquistati. Nel frattempo si fa strada un «dogmatismo vaccinista» che criminalizza chiunque esprime dubbi. Gli esperti rassicurano. Il professor Vaia: «Giusto scegliere il vaccino da ricevere».

De Leo e Solimene a pagina 3

Ex ministro in tribunale per Open Arms Ciak si gira! In scena a Palermo il processo (e l'odio) a Salvini

DI FRANCESCO STORAGE

Il cinepanettone ha come palco di scena Palazzo Chigi, ma il «ciak si gira» ha sede a Palermo perché l'ordine è di non smetterla con i processi a Matteo Salvini. L'imputazione è sempre quella di aver difeso i confini nazionali dall'immigrazione clandestina (...)

Segue a pagina 10

Rinvia la resa dei conti con Renzi Il premier offre il rimpasto E intanto cerca responsabili

Carta a pagina 6

Accumoli abbandonata

Troppa neve sui tetti casette a rischio crollo Allarme dei terremotati



Buzzelli a pagina 11

la S TORACIATA

Cercasi vaccino in quantità industriale contro la vergogna in politica. Destinatari Palazzo Chigi e "costruttori"

San Girolamo Emiliani Padri Somaschi

CORSI DI ISTRUZIONE E FORMAZIONE PROFESSIONALE

OPEN DAY IN SICUREZZA

16/12/2020
09/01/2021
16/01/2021

06 9304126 @ www.padrisomaschi.it

oppure prenoti qui in live video: openday.padrisomaschi.it

Il diario
di Maurizio Costanzo

Da qualche giorno, Christian De Sica ha compiuto 70 anni. Lo ricordo con grande affetto quando cominciò a fare il conduttore televisivo in un mio programma. Si chiamava "Alle sette della sera". Ho lavorato con lui anche in teatro: sempre bravissimo per la sua sapienza nel capire il pubblico e nel non dimenticarsi mai di essere figlio di Vittorio De Sica. Anzi, quando ha potuto fare, in teatro, qualcosa del repertorio di Vittorio, era onorato, emozionante, ma ugualmente bravissimo. Auguri Christian per i tuoi giulardi 70 anni. Se non sbaglia, Massimo Boldi ne ha qualcuno più di te.

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.

LA NAZIONE

DOMENICA 10 gennaio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

Dopo la sentenza della Cassazione sulla strage la battaglia continua

Viareggio non molla mai «Giustizia, non vendette»

Di Grazia e Santini a pagina 14



Chiusure e divieti non finiscono mai

In arrivo un nuovo dpcm con ulteriori limitazioni. La vita in lockdown logora gli adolescenti: isolamento e risse giovanili. Intanto la crisi di governo si avvita. Mattarella chiede rapidità. Conte sfida Renzi: lavorerò per il bene comune fino alla fine

Servizi
da p. 3 a p. 9

Intervista sui primi cento giorni

Giani, la Toscana e la pandemia «Le mie priorità»

Agnese Pini

Una cosa la posso senz'altro dire, e cioè che Eugenio Giani non è cambiato. Certo, ha dovuto rinunciare alle sue proverbiali cene, come tutti noi. Ma non ha perso l'ostinato ottimismo, l'amore per le cravatte rosse, e soprattutto il gusto per le inaugurazioni che avevano reso leggendaria l'attitudine all'ubiquità nella sua precedente vita. Nei primi cento giorni da presidente della regione, lo abbiamo visto e fotografato in ogni angolo di Toscana, esattamente come un tempo. E anche le critiche sono rimaste le stesse di un tempo. Non posso fare a meno di parlargliene, nell'intervista fissata per fare il punto su questi tre mesi da governatore di una regione travolta dal Covid. A tratti drammatici a tratti eroici, in pieno stile pandemico.

Continua alle pagine 12 e 13

NEL 2020 BAR E RISTORANTI HANNO INCASSATO 50 MILIARDI IN MENO
GLI INDENNIZZI NON BASTANO, L'INCERTEZZA METTE A RISCHIO LE ATTIVITÀ

RISTORO AMARO



Protesta di ristoratori a Napoli

Marin a pagina 4

DALLE CITTÀ

Firenze

Domani si cambia Rischio movida sulla zona gialla

Baldi in Cronaca

Firenze

La scuola ci riprova Ritorno in classe per 21mila studenti

Pieraccini in Cronaca

Il viaggio

All'interno
il racconto
di Marco Vichi

Barbara Bouchet

«Sexy ma con pudore Mio figlio mi difendeva»

Bogani alle pagine 18 e 19



I rossoneri vincono 2-0 e restano in vetta

Il Milan travolge il Toro La grande corsa continua

Servizi nel QS

DIFENDITI CON
SUSTENIUM IMMUNOPER 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.



la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

L'Espresso

Direttore Maurizio Molinari

Anno 46 - N° 8

Domenica 10 gennaio 2021

Oggi con L'Espresso

In Italia € 2,50

L'editoriale

L'America trincea della democrazia

di Maurizio Molinari

L'insurrezione populista a Capitol Hill istigata dal presidente in carica e le simultanee feroci critiche lanciate dalle autocrazie contro Washington ci dicono che la democrazia americana è sotto attacco: oggetto di un'aggressione convergente da parte dei suoi nemici, interni ed esterni, accomunati dalla convinzione che sia destinata a crollare. Ma si tratta dello stesso errore di valutazione che fu fatale ai totalitarismi nel Novecento.

A descrivere l'offensiva contro la democrazia americana è quanto avvenuto dentro e fuori la capitale federale negli ultimi cinque giorni. A Washington il presidente Donald Trump ha fatto entrare nel giardino della Casa Bianca centinaia di estremisti suoi seguaci, istigandoli a "farsi sentire" dal Congresso per impedire la ratifica della legittima elezione di Joe Biden e, subito dopo, questo è fisicamente avvenuto con la violazione dei locali di Camera e Senato e scontri fisici con la polizia che hanno causato cinque morti. Dal momento in cui l'assalto al Campidoglio è iniziato, guidato da gruppi di militanti violenti, populistici e suprematisti, Mosca e Pechino hanno incominciato un'offensiva di dichiarazioni pubbliche tese a dare il massimo risalto al "fallimento dei valori americani". Per Konstantin Kosachev, capo della commissione Esteri della Camera Alta nel Parlamento russo «l'America crolla su entrambi i piedi, non detta più le regole ed ha perso ogni diritto di imporle agli altri».

continua a pagina 25



L'assalto Jake lo sciamano durante l'attacco al Congresso degli Stati Uniti

Arrestato Jake Angeli "lo sciamano"

Congresso Usa, primi sì all'impeachment Twitter blocca Trump

dal nostro inviato

Federico Rampini

WASHINGTON - La nuova guerra di Donald Trump non ha bisogno di armi nucleari né del Pentagono. Il presidente uscente chiama un esercito civile, "i miei 75 milioni di elettori", a una crociata contro i miliardari della Silicon Valley che lo censurano.

a pagina 12

servizi di D'Alessandro, Lombardi e Menichini alle pagine 13, 14 e 15

Il commento

La misura della tolleranza

di Riccardo Luna

Se avessimo fatto male a espellere Donald Trump da tutti i social network?

a pagina 24

NUOVE RESTRIZIONI NEL DPCM

Virus, l'Italia non riapre

Dal 16 gennaio la zona rossa scatterà nelle regioni dove l'incidenza settimanale è di 250 casi ogni 100mila abitanti. Resta il divieto di spostamento e il coprifuoco alle 22. I weekend saranno per tutti arancioni, fermi gli sport e lo sci

Renzi a Conte: "Errore politico e numerico volere la conta in aula"

L'Italia cambia colore e resta chiusa per un altro mese, con l'obiettivo di scongiurare una terza ondata peggiore delle precedenti. È pronto lo schema delle restrizioni in vigore dal 16 gennaio: cambia l'incidenza dei casi che fa scattare la zona rossa, i weekend saranno arancioni per tutti, rimane il coprifuoco.

di Bocci, Cappellini Fontanarosa, Gallione, Lauria Lopapa, Palazzolo, Vitale, Ziniti

da pagina 2 a pagina 11

Intervista al governatore Zaia

"Contagi impazziti per la variante inglese e le due nate in Veneto"

di Fabio Tonacci

a pagina 4



La crisi

Il tempo è scaduto

di Claudio Tito

Ormai da diverse settimane l'Italia è impiccata al nodo scorsoio della rissa verbale tra le forze della maggioranza di governo. Intendiamoci: il confronto e lo scontro in politica sono fisiologici. Il più delle volte creativi. Ma diventano distruttivi se si trasformano in operazioni sterili, senza risultati concreti e privi di soluzioni efficaci. Provocano il caos se prescindono dal contesto in cui vengono praticati. Il duello in corso tra Giuseppe Conte e Matteo Renzi è ormai precipitato in questa seconda ipotesi.

a pagina 24

Il sindaco di Milano

Sala: "Scelgo i verdi basta con gli inciuci dei partiti"

di Piero Colaprico

a pagina 11

L'analisi

Il mondo reso invisibile dal Covid

di Bernard-Henri Lévy

Cosa c'è di nuovo in questo inizio d'anno? Niente. No, a parte il Covid, il dibattito tra pro e no vax, il ritardo della Francia nell'avviare la vaccinazione, la mutazione del virus, secondo i principali mezzi d'informazione non è successo niente di notevole nelle ultime settimane.

a pagina 25

Longform

Quei torturatori sudamericani che noi proteggiamo



di Basso, Bonini, Mastrandrea Nigro e Sprovieri

alle pagine 37, 38 e 39

LORENZO MARINI
SNOWTYPE, MIXED MEDIA ON CANVAS, 80X60

SIFREIN
PARIS
GALERIE SIFREIN +33 6 75200805

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/4982323 - 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 €4,22 - Svizzera Italiana CHF 3,50
- Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

NZ



Lady D Parla l'amante Khan "Era vulnerabile, fu ingannata"

VITTORIO SABADIN - P. 15

Sci Goggia, la regina della discesa In Austria nona vittoria di Coppa

DANIELA COTTO - P. 27



Calcio Troppo Milan per il Toro: 2-0 E Giampaolo torna in discussione

BUCCIERI, GARANZINI E MANCINI - PP. 24-25



LA STAMPA



DOMENICA 10 GENNAIO 2021

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 155 II N.9 III IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it

GNN

L'EDITORIALE

NOI, L'AMERICA E L'ONDATA DEI POPULISTI

MASSIMO GIANNINI

C'era una volta l'America. Ce lo ripetiamo con angoscia, dopo i quasi golpe di Capitol Hill. L'attacco al cuore della più grande e più antica liberal-democrazia del pianeta è già Storia. Quelle immagini ci costringono a ripensare "una certa idea dell'America". Quella di cui parla Obama nella sua autobiografia, e che noi europei e occidentali amiamo da sempre. L'America del "noi riteniamo che sono per se stesse evidenti queste verità: che tutti gli uomini sono creati uguali". L'America raccontata da Tocqueville, Whitman e Thoreau. L'America dei pionieri che si sono spinti verso ovest sperando in una vita migliore o degli immigrati sbarcati a Ellis Island inseguendo un sogno di libertà. L'America di Thomas Edison e dei fratelli Wright, di Chuck Berry e Bob Dylan, di Lincoln a Gettysburg e di Luther King al National Mall. L'America della Costituzione e del Bill of Rights, dei soldati esausti sulle spiagge della Normandia e del Piano Marshall.

Quelle immagini ci obbligano soprattutto a riflettere sui destini della democrazia. Possiamo finalmente usare la parola "fascista"? Se lo chiede Paul Krugman, che sul New York Times non ha dubbi. "Donald Trump è a tutti gli effetti un fascista, un leader autoritario pronto a usare la violenza per raggiungere i suoi obiettivi razziali-nazionalisti. Lo sono anche i suoi supporter, e chi avesse ancora dubbi su questo se li dovrebbe togliere dopo l'attacco al Congresso di mercoledì scorso". Io non so se Trump sia davvero "un fascista". Certo l'assedio dei "Trump fighters" al Campidoglio segna un punto di rottura democratica. Mostra all'America, e non solo all'America, quali siano gli esiti del "populismo dall'alto".

CONTINUA A PAGINA 17

ZONA ROSSA AUTOMATICA CON 250 CASI OGNI 100MILA ABITANTI. DOMANI VERTICE STATO-REGIONI

Covid, arriva un'altra stretta Arcuri a caccia di infermieri

Speranza: "Per qualche mese sarà dura". Vaccini, mancano operatori sanitari

IL DIBATTITO

LA POLITICA ABBIÀ IL CORAGGIO DELLE SUE SCELTE

ORA DITECI QUANDO TORNARE A SCUOLA

PAOLA MASTROCOLA

Avevamo un tempo, a gennaio, la certezza di tornare a scuola. Era così: arrivava la befana, si faceva il rito della calza, si mangiava a pranzo l'ultima fetta di panettone. -P.9

È in arrivo la stretta di gennaio per fermare l'aumento dei contagi legato alle feste di Natale. La proposta allo studio prevede che con 250 casi ogni centomila abitanti, la Regione entrerà automaticamente in zona rossa. Parlando dell'emergenza Covid, il ministro della Salute, Roberto Speranza spiega che ancora per qualche mese sarà dura. Il commissario straordinario Domenico Arcuri va a caccia di infermieri: al momento troppo pochi per fare i vaccini. SERVIZI - PP.6-8

LE IDEE

L'EMERGENZA SENZA FINE NELLE CARCERI

SE IL VIRUS DILAGA DIETRO LE SBARRE

PAOLA SEVERINO

I resoconti sull'anno finito ci hanno ricordato il dolore per un'intera generazione di anziani che ci ha lasciato e la sofferenza dei figli che non hanno potuto salutarli. -P.17

L'INTERVISTA

ANDREA ORLANDO, VICESEGRETARIO DEL PD

"Si voti il piano Ue poi il nuovo patto"

CARLO BERTINI



ANDREA ORLANDO

«Se non si riuscirà a evitare la crisi di governo, il piano Ue del Recovery va preservato». Orlando, vicesegretario Pd, dice che serve «un patto» politico e che Conte ha agito tardi ma non si rinuncia a lui come premier. -P.11

IL RETROSCENA

ITALIA VIVA PRONTA A RITIRARE LE MINISTRE

Renzi, primo spiraglio "Conte si sbrighi"

ALESSANDRO DI MATTEO

«Ora basta con questa tele-novela, ci porti questo benedetto piano, se ci piace lo votiamo, se no le ministre si dimetteranno». Renzi lo spiega ai suoi quando su Facebook esce il post con "l'ultima offerta" di Conte. -P.10

IL CASO

LE BOTTE DI GALLARATE DOPO QUELLE A ROMA

LA VOGLIA DI RISSA DEI NATIVI DIGITALI

GIANLUCA NICOLETTI

Fanno a botte a Gallarate. Lo schema è lo stesso di quanto accade a Roma meno di un mese fa. La rissa annunciata via social, l'epilogo vede centinaia di adolescenti confluire nel centro cittadino, per picchiarsi. -P.17

GLI SCONTRI A CAPITOL HILL

QAnon, Italia nel mirino: "Trump derubato per colpa vostra"

PAOLO MASTROLILLI



Fan di Trump a Washington con lo slogan che allude alle ingerenze italiane nel voto Usa GRIGNETTI, IACOBONI, SEMPRINI - PP.2-3-5

UNA FORMA DI AUTODIFESA PER CERCARE DI EVITARE ALTRE VIOLENZE

TWITTER SILENZIA DONALD NON CHIAMATELA CENSURA

GIANNI RIOTTA

Per settimane, prima del brutale assedio al Campidoglio di Washington che ha lasciato sul campo cinque morti, commandos fedeli al presidente Trump hanno preparato l'azione paramilitare sui loro social media. Analisi condotte da BuzzFeed, la studiosa Renee di Resta e Datalab Luiss, dimostrano come il grido di guerra «Morte alla Repubblica Decadente». -P.4

GLI ULTIMI QUATTRO ANNI SONO STATI UN AVVERTIMENTO PER IL FUTURO

UN PRESIDENTE AUTORITARIO CIRCONDATO DA VIGLIACCHI

STEPHEN MARKLEY

Come parecchi americani hanno detto, sono scioccato ma non sorpreso dagli eventi del 6 gennaio. Trump lo promette da quando si è candidato e a doversi vergognare sono i repubblicani e le sue élite, quelli che lo hanno reso possibile. È la lezione appresa nel corso della storia da molti politici autoritari: quando sei circondato da codardi, ruffiani e opportunisti il compito di seminare il caos diventa facile. -P.5

NOBIS ASSICURAZIONI

L'ASSICURAZIONE CHE RISPONDE SEMPRE!

www.nobis.it

www.prosciuttocrudodicuneo.it

CRUDO DI CUNEO

D.O.P. PROSCIUTTO CRUDO DI CUNEO

REGOLAMENTO

PROTEZIONE

REGOLAMENTO

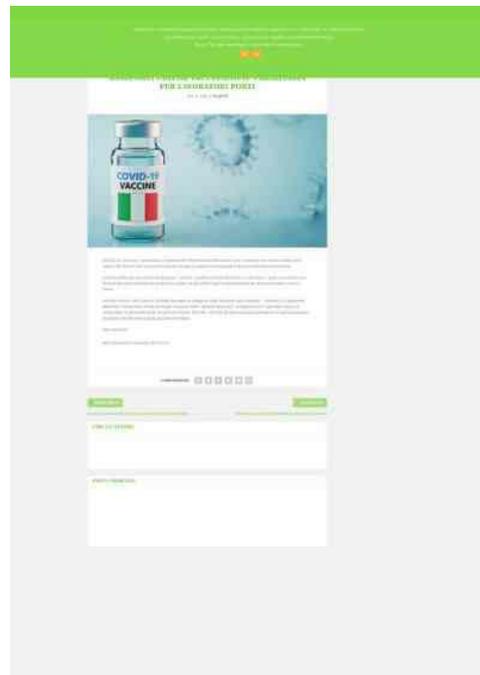
REGOLAMENTO



Assoporti chiede vaccinazione prioritaria per lavoratori porti

Giuliano Longo

Con una nota indirizzata al Commissario Straordinario Domenico Arcuri, **Assoporti** che associa tutti i porti italiani, ha chiesto che i lavoratori portuali vengano inserite tra le categorie da vaccinare prioritariamente. La nota evidenzia che grazie all'impegno, i rischi e i sacrifici di tante lavoratrici e lavoratori, i porti non si sono mai fermati durante l'emergenza sanitaria e questo ha garantito l'approvvigionamento dei beni essenziali in tutto il Paese. Per tale motivo, nella nota si richiede che dopo le categorie degli operatori socio-sanitari, i residenti e il personale delle RSA e le persone di età avanzate, fra quelli delle 'attività essenziali' vengano inclusi i lavoratori dei porti, unitamente al personale delle Autorità di Sistema Portuale, affinché gli stessi possano proseguire in piena sicurezza le proprie attività nella catena logistica del Paese. Foto **Assoporti** AGC GreenCom 9 Gennaio 2021 8:23



Assoporti chiede ad Arcuri vaccinazioni prioritarie per i lavoratori portuali

ROMA- Con una nota del 5 gennaio, indirizzata al Commissario Straordinario Domenico Arcuri, **Assoporti** ha chiesto che i lavoratori portuali vengano inserite tra le categorie da vaccinare prioritariamente. La nota evidenzia che grazie all'impegno, i rischi e i sacrifici di tante lavoratrici e lavoratori, i porti non si sono mai fermati durante l'emergenza sanitaria e questo ha garantito l'approvvigionamento dei beni essenziali in tutto il Paese. Per tale motivo, nella nota si richiede che dopo le categorie degli operatori socio-sanitari, i residenti e il personale delle RSA e le persone di età avanzate, fra quelli delle 'attività essenziali' vengano inclusi i lavoratori dei porti, unitamente al personale delle Autorità di Sistema Portuale, affinché gli stessi possano proseguire in piena sicurezza le proprie attività nella catena logistica del Paese.



LA SPEZIA OGGI

Assoporti chiede ad Arcuri vaccinazioni prioritarie per i lavoratori portuali

di Antonino - 5 gennaio 2021

RESTA IN CONTATTO

IN PRIMO PIANO

La scomparsa del dj Riccardo Cotà, con lui se ne va un'epoca

Labirinti di neve e temi di ghiaccio, torna il Festival di

La corsa al vaccino anti-Covid: gli operatori portuali chiedono priorità

Dopo i docenti e gli operatori scolastici, anche i lavoratori portuali chiedono di essere sottoposti subito al vaccino perché tra i più minacciati dal Covid-19. La corsa all'inoculazione del vaccino Pfizer BioNTech prosegue, i primi cui viene somministrato sono gli operatori sanitari che si trovano a combattere in prima linea la diffusione della SARS-CoV-2. Al momento, sono 504.587 le dosi di vaccino somministrate in Italia, il 54,9% del totale distribuito nelle regioni a (918.450). Le vaccinazioni in Italia proseguono: somministrate oltre 500mila dosi. Il dato contenuto nel report del commissario per l'emergenza Covid-19 è aggiornato alle ore 0:37 di oggi, 9 gennaio 2021. I vaccinati sono 312.172 femmine e 192.415 maschi, suddivisi tra 416.292 operatori sanitari, 57.016 unità di personale non sanitario e 31.279 ospiti di strutture residenziali. Le regioni che hanno somministrato la maggior parte delle dosi ricevute sono la Campania con il 75,2%, il Veneto con il 70,8%, la Toscana con il 71,2%, il Lazio con il 64,2%. Dopo gli operatori sanitari e le fasce maggiormente a rischio, toccherà agli altri soggetti che operano a contatto con il pubblico, tra cui insegnanti e personale scolastico. Ma ci sono anche altre categorie che durante la pandemia da coronavirus non si sono mai fermate e che svolgono attività fondamentali per l'approvvigionamento delle risorse e dei beni fondamentali. E tra queste, appunto, figurano gli operatori portuali. **AssoPorti**: Vaccino prioritario per lavoratori portuali La richiesta è di **AssoPorti**, che attraverso una nota del 5 gennaio, indirizzata al Commissario Straordinario Domenico Arcuri, ha chiesto che i lavoratori portuali vengano inserite tra le categorie da vaccinare prioritariamente. La nota evidenzia che grazie all'impegno, i rischi e i sacrifici di tante lavoratrici e lavoratori, i porti non si sono mai fermati durante l'emergenza sanitaria e questo ha garantito l'approvvigionamento dei beni essenziali in tutto il Paese. Per tale motivo, nella nota si richiede che dopo le categorie degli operatori socio-sanitari, i residenti e il personale delle RSA e le persone di età avanzate, fra quelli delle attività essenziali vengano inclusi i lavoratori dei porti, unitamente al personale delle Autorità di Sistema Portuale, affinché gli stessi possano proseguire in piena sicurezza le proprie attività nella catena logistica del Paese.



Covid, Assoporti: Vaccinare i lavoratori dei porti è prioritario

Con una nota, indirizzata al Commissario Straordinario Domenico Arcuri, **Assoporti** ha chiesto che i lavoratori portuali vengano inserite tra le categorie da vaccinare prioritariamente. La nota evidenzia che grazie all'impegno, i rischi e i sacrifici di tante lavoratrici e lavoratori, i porti non si sono mai fermati durante l'emergenza sanitaria e questo ha garantito l'approvvigionamento dei beni essenziali in tutto il Paese. Per tale motivo, nella nota si richiede che dopo le categorie degli operatori socio-sanitari, i residenti e il personale delle RSA e le persone di età avanzate, fra quelli delle 'attività essenziali' vengano inclusi i lavoratori dei porti, unitamente al personale delle Autorità di Sistema Portuale, affinché gli stessi possano proseguire in piena sicurezza le proprie attività nella catena logistica del Paese. © Riproduzione Riservata

The screenshot shows the website Siciliammare.it with the headline "Covid, Assoporti: 'Vaccinare i lavoratori dei porti è prioritario'". The article text is partially visible, matching the main text on the left. On the right side of the page, there is a sidebar with a "Tweet" section containing a tweet from @siciliammare that reads: "Immediato l'intervento sostegno dei #per siciliammare.it/pe".

Serracchiani: verdetto decisivo per Trieste

Tassazione dei porti: governo contro l' Ue sugli aiuti di Stato

roma Il governo ricorre alla Corte europea contro la decisione di Bruxelles sulle tasse ai porti italiani. La ministra delle Infrastrutture e Trasporti Paola De Micheli ha annunciato il ricorso contro l'ingiunzione di abolire l'esenzione dell'imposta sulle imprese concessa ai porti per i profitti che ricavano da attività economiche, come le concessioni, un braccio di ferro che procede da tempo. «Immaginiamo il prossimo decennio come quello del salto di qualità della portualità italiana nella competizione con i grandi porti del Nord e questa volontà del governo non è passato tanto in sordina in Europa - ha detto la De Micheli. Non è un caso che siano arrivati segnali poco amichevoli, come la vicenda legata alla fiscalità delle autorità portuali». Per la presidente della commissione Lavoro della Camera Debora Serracchiani l'esito del ricorso contro il provvedimento di infrazione aperto dall'Ue è decisivo per il futuro dei porti italiani: «Essere considerati enti economici dall'Ue con le relative tassazioni sarebbe una penalizzazione assurda da subire, in generale per gli scali italiani e in particolare per porti come Trieste e Genova inclusi esplicitamente nel Recovery, su cui il sistema Paese punta per il rilancio.

Alzare il pressing politico sulle autorità europee attraverso tutti i canali, era un'esigenza che avevo espresso esattamente due anni fa e che oggi considero ancora più necessaria». «Finalmente una posizione chiara e netta così come avevamo già auspicato quando la Commissione Europea aveva minacciato il provvedimento di infrazione nei confronti dell'Italia sulla tassazione delle Autorità di Sistema Portuale», sottolineano Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti Per i sindacati «il ruolo che attualmente esercitano questi enti pubblici, non economici ad ordinamento speciale, così come definiti dalla legge 84/94 che regola il mercato delle operazioni portuali, è di amministrare le aree demaniali e promuovere i nostri scali, andando così di fatto a svolgere un servizio di interesse generale e non di certo distorsivo della legge del mercato». --



Italia ricorre su aiuti di Stato ai porti italiani

Il ricorso alla Corte europea è un punto di partenza

Redazione

ROMA Dopo l'annuncio della ministra De Micheli di un ricorso contro la risoluzione dell'Ue sugli aiuti di Stato ai porti italiani, arrivano commenti positivi da parte sindacale. Finalmente una posizione chiara e netta così come avevamo già auspicato quando la Commissione europea aveva minacciato il provvedimento di infrazione nei confronti dell'Italia sulla tassazione delle Autorità di Sistema portuale, hanno infatti dichiarato Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti a seguito dell'annuncio della ministra delle Infrastrutture e Trasporti relativamente al ricorso contro la risoluzione dell'Ue sugli aiuti di Stato ai porti italiani. Apprendiamo con favore la notizia del recente ricorso presentato dall'Italia avverso al pronunciamento della Commissione europea sugli aiuti di stato ai nostri porti che, di fatto, stravolgerebbe l'assetto giuridico delle nostre **AdSp**, indirizzandolo verso la configurazione di impresa pubblica oppure di Ente pubblico economico. Così proseguono le organizzazioni sindacali, che aggiungono il ricorso alla Corte europea è un punto di partenza dell'azione politica che l'intero cluster portuale deve avviare a sostegno delle evidenti differenze tra le nostre Authority e quelle degli altri paesi europei. Il nostro modello va difeso tutti assieme e sostenuto con chiarezza e determinazione. Secondo Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti il ruolo che attualmente esercitano questi enti pubblici, non economici ad ordinamento speciale, così come definiti dalla legge 84/94 che regola il mercato delle operazioni portuali, è di amministrare le aree demaniali e promuovere i nostri scali, andando così di fatto a svolgere un servizio di interesse generale e non di certo distortivo del mercato. È fondamentale quindi preservare questo assetto giuridico proprio per preservare il bene pubblico e la libera concorrenza con le regole tracciate nella legislazione portuale. Infine, concludono le organizzazioni confederali dei trasporti, la presa di posizione del nostro Paese annunciata dalla ministra Paola De Micheli, raccoglie una nostra sollecitazione su una vicenda che si sta trascinando da tempo e che implicherebbe uno stravolgimento del nostro ordinamento andando a snaturare il ruolo di terzietà delle **AdSp**, a scapito della concorrenza e quindi delle tutele dei lavoratori.

The screenshot shows the website header for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICHI RE' with navigation links for 'MAGAZINE', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'ALTERNATIVEPORTI'. The main article title is 'Italia ricorre su aiuti di Stato ai porti italiani' with a sub-headline 'Il ricorso alla Corte europea è un punto di partenza'. Below the title is a photo of a port facility with cranes and ships. To the right of the article is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Email', and 'Indirizzo email', along with a 'Ricevo' button. Below the form are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' news items.

Ci sarà bene un giudice in Lussemburgo

di Davide Santini

L'intenzione del Ministro Paola De Micheli di impugnare la decisione nel caso SA.38399 2019/C (ex 2018/E) della Direzione Generale della Concorrenza della Commissione Europea del 4 dicembre 2020, rappresenta una novità vera ed una svolta nel metodo di approcciare questioni cruciali, per il Paese e a salvaguardia dell'autorevolezza delle sue Istituzioni. La vicenda come è noto è assai risalente e giungerà finalmente dinanzi ad un Giudice, anche in esito ad un atteggiamento inutilmente dilatorio e confidente di una soluzione transattiva tenuto nel recente passato, che ha portato al risultato di indebolire la posizione dell'Italia dando modo alla DG COMP di approfondire e tentare di stressare alcuni punti decisivi. Possiamo fissare il punto di inizio della vicenda, ai soli fini riepilogativi, al comunicato stampa del 20 settembre 2018, attraverso il quale la Commissione Europea ha reso noto di essersi pronunciata nei casi SA.36112, presunti aiuti di Stato costituiti da sovvenzioni all'Autorità [di Sistema] Portuale di Napoli e SA.37389 presunti aiuti di Stato costituiti dalla asserita ritardata riscossione di canoni demaniali marittimi da parte dell'Autorità [di Sistema] Portuale di Napoli. Il segnale di allarme giungeva già allora forte e chiaro e, nonostante la gravità delle conclusioni cui è giunta in quell'occasione la Commissione, nei due casi specifici, le traballanti motivazioni fondate su un'interpretazione dei fatti e delle norme palesemente errata, si è deciso di proseguire il dialogo, tra sordi, con gli Uffici di Bruxelles. Scelta dovuta anche al fatto che l'Ente destinatario delle decisioni non ha inteso impugnarle nei termini, nonostante le decisioni sui casi fossero largamente premonitrici di ben altre e più estese indagini della DG COMP. Questo atteggiamento di sottovalutazione della portata delle decisioni, hanno consentito alla DG COMP di allargare l'analisi ed estendere le conclusioni a tutte le voci di introito delle AdSP, come era assai semplice immaginare già all'epoca. La decisione di dicembre della DG COMP, che analizza anche la tassa di ancoraggio che nulla ha a che fare con i canoni demaniali non fosse altro che per le modalità di assolvimento, è dunque un punto di partenza per la svolta metodologica già invocata dal Prof. Francesco Munari, che oltre due anni fa su queste pagine paragonava il rimettere nelle mani dei funzionari della DG COMP la decisione su argomenti di politica dei trasporti al chiedere ai vampiri di tenere di notte i nostri bambini. Senza scendere nel merito della questione delle ragioni del nostro Paese, ampiamente sviscerata in altre occasioni e che sarà affrontata il prossimo 14 gennaio in un confronto promosso da Assiterminal cui parteciperanno anche raffinati giuristi, mi limito ad osservare che finalmente una questione dagli effetti difficilmente valutabili dal punto di vista della competitività del sistema portuale del paese, sarà finalmente dibattuta ad un livello più alto, certamente in grado di raggiungere conclusioni giuridicamente fondate su norme e non su opinioni di funzionari arroccati su posizioni contrapposte. Un vecchio adagio ricorda che spesso è meglio un cattivo accordo che una bella causa, e pare sia stato seguito sino ad oggi, in una logica transattiva che ha nella sua stessa natura il principio fondamentale delle reciproche concessioni su cui si fonda un accordo. Non è tuttavia questo il caso, non si tratta di negoziare ma di reclamare dinanzi al Giudice competente il riconoscimento dei propri diritti, ad oggi negati dalla DG COMP, e ci sarà bene un Giudice in Lussemburgo, parafrasando una frase attribuita a Berthold Brecht, e quale che sia la decisione avremo modo, come Paese, di difendere le nostre tesi al livello più alto. Complimenti dunque al

Focus Interventi Interviste News I Video Osservatorio Europeo » [M](#) [E](#) [N](#) [I](#) [G](#)

The screenshot shows the 'PORT NEWS' website. At the top, there is a navigation bar with 'Focus Interventi Interviste News I Video Osservatorio Europeo' and social media icons. Below this is the 'PORT NEWS' logo and the subtitle 'Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale'. A search bar is visible. The main content area features a large image of a boat at night with the headline '9 Gennaio 2021 - Interventi Tasse ai porti italiani Ci sarà bene un giudice in Lussemburgo' by Davide Santini. To the right, there is a vertical menu with categories like 'Ambiente', 'Autorità Portuali', 'navale', 'Crociere', 'Logistica Portuale', and 'Porto di Livorno'. At the bottom, there is a small text block starting with 'L'Intenzione del Ministro Paola De Micheli di impugnare la decisione nel caso SA.38399 2019/C (ex 2018/E) della Direzione Generale della Concorrenza della Commissione Europea del 4 dicembre 2020, rappresenta una novità vera ed una svolta nel metodo di approcciare questioni cruciali, per il Paese e a salvaguardia dell'autorevolezza delle sue Istituzioni.'

Ministro De Micheli per la decisione di affrontare Bruxelles in campo aperto e testa alta, come deve fare un Paese con una tradizione e una cultura del Diritto che nessun altro può vantare; decisione che ha raccolto immediatamente il sostegno di Presidenti di **AdSP** autorevoli per scienza ed esperienza maturate in ambito portuale come Mario Sommariva,



Port News

Primo Piano

Pino Musolino e Mario Mega che si sono dichiarati pronti a sostenere con interventi ad adiuvandum il ricorso principale, dei Sindacati cui si sono aggiunti nelle ultime ore Giampieri e Agostinelli. Sarebbe auspicabile che tali iniziative fossero sostenute da tutti i Presidenti, singolarmente e da **Assoport** per tutti, finalmente in una logica di Sistema, confidando che le difese siano affidate alle menti giuridiche più brillanti in questa materia riservata a pochi esperti.

Tasse ai porti, Ancip scende in campo

Tasse e porti. Esprime apprezzamento, l'Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali, per la posizione presa da Roma sulla vicenda della fiscalità delle Autorità di Sistema Portuali. "La nostra Associazione - si legge in una nota stampa - si è sempre battuta in difesa della pubblicità dei porti italiani, perché li consideriamo l'asset strategico più importante della nostra Nazione. Lo abbiamo fatto anche sostituendoci a quelle Istituzioni e Associazioni che avrebbero dovuto e potuto fare molto di più in sede di interlocuzione europea". Ancip ha ricordato come, nel novembre del 2019, una "una nostra delegazione" si fosse recata a Bruxelles per "per condividere le nostre osservazioni su una Decisione che ritenevamo, e riteniamo tutt' ora, pericolosa per il futuro assetto giuridico pubblico delle Autorità di Sistema Portuale". Per Ancip, "La legge n.84/94 deve essere difesa a tutti i costi, soprattutto da personaggi politici e lobby di potere che vorrebbero approfittare di questa Decisione per stravolgere l'assetto giuridico delle AdSP per arrivare alla 'loro' tanto agognata privatizzazione dei porti". "Come ANCIP, non potremo intervenire ad adiuvandum nel procedimento legale, ma di certo saremo in prima fila nella difesa del nostro mondo. Ora c'è bisogno di tutte le forze sane della portualità italiana, senza se e senza ma", ha concluso l'Associazione.

di Redazione Port News

Focus Interventi Interviste News | Video Osservatorio Europeo » [M](#) [E](#) [N](#) [W](#) [I](#) [N](#) [Q](#)

PORT NEWS
 Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

9 GENNAIO 2021 — News
Battaglia contro Bruxelles
Tasse ai porti, Ancip scende in campo
 di Redazione Port News

Tasse ai porti. Esprime apprezzamento, l'Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali, per la posizione presa da Roma sulla vicenda della fiscalità delle Autorità di Sistema Portuali.

La nostra Associazione - si legge in una nota stampa - si è sempre battuta in difesa della pubblicità dei porti italiani, perché li consideriamo l'assetto strategico più importante della nostra Nazione. Lo abbiamo fatto anche sostituendoci a quelle Istituzioni e Associazioni che avrebbero dovuto e potuto fare molto di più in sede di interlocuzione europea". Ancip ha ricordato come, nel novembre del 2019, una "una nostra delegazione" si fosse recata a Bruxelles per "per condividere le nostre osservazioni su una Decisione che ritenevamo, e riteniamo tutt' ora, pericolosa per il futuro assetto giuridico pubblico delle Autorità di Sistema Portuale". Per Ancip, "La legge n.84/94 deve essere difesa a tutti i costi, soprattutto da personaggi politici e lobby di potere che vorrebbero approfittare di questa Decisione per stravolgere l'assetto giuridico delle AdSP per arrivare alla 'loro' tanto agognata privatizzazione dei porti". "Come ANCIP, non potremo intervenire ad adiuvandum nel procedimento legale, ma di certo saremo in prima fila nella difesa del nostro mondo. Ora c'è bisogno di tutte le forze sane della portualità italiana, senza se e senza ma", ha concluso l'Associazione.

Indirizzo: portuale per il futuro assetto giuridico pubblico delle Autorità di Sistema Portuale".

Per Ancip: "La legge n.84/94 deve essere difesa a tutti i costi, soprattutto da personaggi politici e lobby di potere che vorrebbero approfittare di questa Decisione per stravolgere l'assetto giuridico delle AdSP per arrivare alla 'loro' tanto agognata privatizzazione dei porti".

Ambiente **Autorità Portuali** **Containership** **Coronavirus** **Crociere** **Logistica Portuale** **Porto di Livorno** **Porto di Piombino** **Riforma portuale** **Delrio** **Rinfuse Liquide** **Rinfuse solide** **Servizi** **Shipping** **Sicurezza** **Storie di Livorno** **Terminali** **Traffici**

La portualità italiana sta con la De Micheli

Presidenti di Adsp, Ancip e sindacati appoggiano il ricorso contro la Commissione Ue per la tassazione

09 Gennaio 2021 - Roma - I presidenti di **Adsp** Musolino, Mega, Giampieri, Agostinelli e Sommariva si schierano con la ministra Paola De Micheli nell'iniziativa di impugnare la decisione della Commissione Europea di tassare le tasse riscosse dalle Autorità di sistema portuale, inclusi i canoni delle concessioni demaniali. Sommariva parla addirittura di un intervento ad adiuvandum, ovvero che l'Authority spezzina è pronta a sostenere il ricorso del governo italiano durante le fasi di giudizio. A sostegno della De Micheli si è schierata, da subito, Confetra. L'associazione nazionale delle Compagnie portuali (Ancip) sta con la ministra. "La nostra associazione - si legge in una

nota dell'associazione presieduta da Luca Grilli e diretta da Roberto Rubboli - si è sempre battuta in difesa della pubblicità dei porti italiani, perché li consideriamo l'asset strategico più importante della nostra nazione. Lo abbiamo fatto anche sostituendoci a quelle Istituzioni e Associazioni che

avrebbero dovuto e potuto fare molto di più in sede di interlocuzione europea. Ricordiamo infatti che, in tempi non sospetti, una nostra delegazione, nel novembre 2019, si è recata a Bruxelles per condividere le

nostre osservazioni su una Decisione che ritenevamo, e riteniamo tutt'ora, pericolosa per il futuro assetto giuridico pubblico delle Autorità di Sistema Portuale". "Per noi la legge n.84/94 deve essere difesa a tutti i costi, soprattutto da

personaggi politici e lobby di potere che vorrebbero approfittare di questa Decisione per stravolgere l'assetto giuridico delle **AdSP** per arrivare alla loro tanto agognata privatizzazione dei porti". "Riteniamo estremamente

importante, quindi, l'appello che Matteo Bianchi ha esteso a tutto il cluster portuale italiano nell'essere accanto al Governo in questa importante battaglia. Sicuramente, come ANCIP, non potremo intervenire ad adiuvandum nel

procedimento legale, ma di certo saremo in prima fila nella difesa del nostro mondo. Ora, c'è bisogno, di tutte le forze sane della portualità italiana, senza se e senza ma". Analoga la presa di posizione dei sindacati. "Finalmente

una posizione chiara e netta così come avevamo già auspicato quando la Commissione Europea aveva minacciato il provvedimento di infrazione nei confronti dell'Italia sulla tassazione delle Autorità di Sistema Portuale". È quanto

dichiarano Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti a seguito dell'annuncio della ministra delle Infrastrutture e Trasporti Paola De Micheli relativamente al ricorso contro la risoluzione dell'Ue sugli aiuti di stato ai porti italiani. "Apprendiamo con favore la notizia del recente ricorso presentato dall'Italia, avverso al pronunciamento della Commissione Europea sugli aiuti di stato ai nostri porti che, di fatto, stravolgerebbe l'assetto giuridico delle nostre **AdSP**, indirizzandolo verso la configurazione di impresa pubblica oppure di Ente pubblico economico". Così proseguono le organizzazioni sindacali che aggiungono "il ricorso alla Corte Europea è un punto di partenza dell'azione politica che l'intero cluster portuale deve avviare a sostegno delle evidenti differenze tra le nostre Authority e quelle degli altri paesi europei. Il nostro modello va difeso tutti assieme e sostenuto con chiarezza e determinazione". Secondo Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti "il ruolo che attualmente esercitano questi enti pubblici, non economici ad ordinamento speciale, così come definiti dalla legge 84/94 che regola il mercato delle operazioni portuali, è di amministrare le aree demaniali e promuovere i nostri scali, andando così di fatto a svolgere un servizio di interesse generale e non di certo distorsivo del mercato. E' fondamentale quindi preservare questo assetto giuridico proprio per preservare il bene pubblico e la libera concorrenza con le regole tracciate nella legislazione portuale". Infine, concludono le organizzazioni confederali





sollecitazione su una vicenda che va avanti da tempo e che implicherebbe uno stravolgimento del nostro ordinamento, andando a snaturare il ruolo di terzietà delle **AdSP**, a scapito della concorrenza e quindi delle tutele dei lavoratori". Nella foto: Matteo Bianchi durante una recente visita alla Compagnia portuale di Ravenna. Con lui, il deputato Alberto Pagani, i vertici della CP Luca Grilli e Denis Di Martino, l'on. Davide Gariglio membro della Commissione Trasporti.

Assoporti: vaccinazione prioritaria per i lavoratori dei porti

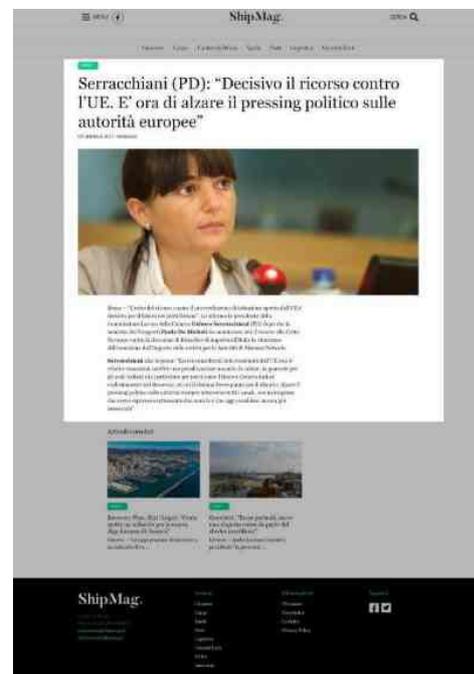
GAM EDITORI

9 gennaio 2021 - Con una nota del 5 gennaio, indirizzata al Commissario Straordinario Domenico Arcuri, **Assoporti** ha chiesto che i lavoratori portuali vengano inserite tra le categorie da vaccinare prioritariamente. La nota evidenzia che grazie all'impegno, i rischi e i sacrifici di tante lavoratrici e lavoratori, i porti non si sono mai fermati durante l'emergenza sanitaria e questo ha garantito l'approvvigionamento dei beni essenziali in tutto il Paese. Per tale motivo, nella nota si richiede che dopo le categorie degli operatori socio-sanitari, i residenti e il personale delle RSA e le persone di età avanzate, fra quelli delle attività essenziali vengano inclusi i lavoratori dei porti, unitamente al personale delle Autorità di Sistema Portuale, affinché gli stessi possano proseguire in piena sicurezza le proprie attività nella catena logistica del Paese.



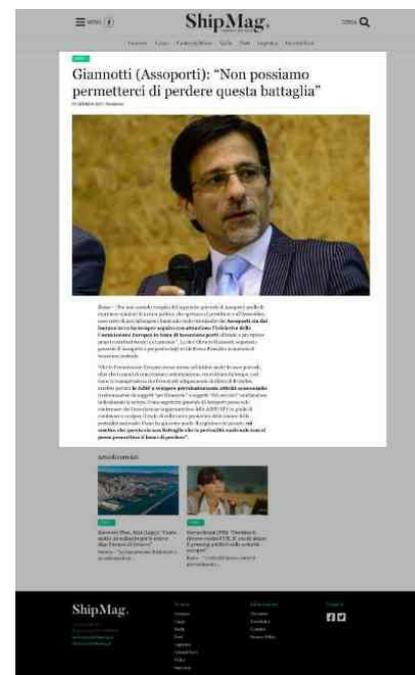
Serracchiani (PD): Decisivo il ricorso contro l'UE. E' ora di alzare il pressing politico sulle autorità europee

Roma L'esito del ricorso contro il provvedimento di infrazione aperto dall'UE è decisivo per il futuro dei porti italiani. Lo afferma la presidente della Commissione Lavoro della Camera Debora Serracchiani (PD) dopo che la ministra dei Trasporti Paola De Micheli ha annunciato ieri il ricorso alla Corte Europea contro la decisione di Bruxelles di imporre all'Italia la rimozione dell'esenzione dall'imposta sulle società per le Autorità di Sistema Portuale. Serracchiani alza la posta: Essere considerati enti economici dall'UE con le relative tassazioni sarebbe una penalizzazione assurda da subire, in generale per gli scali italiani e in particolare per porti come Trieste e Genova inclusi esplicitamente nel Recovery, su cui il sistema Paese punta per il rilancio. Alzare il pressing politico sulle autorità europee attraverso tutti i canali, era un'esigenza che avevo espresso esattamente due anni fa e che oggi considero ancora più necessaria.



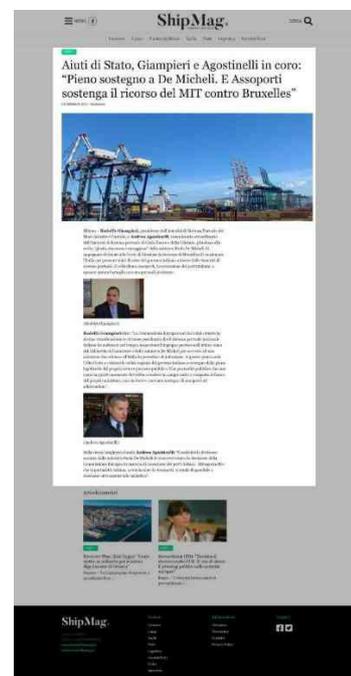
Giannotti (Assoporti): Non possiamo permetterci di perdere questa battaglia

Roma Pur non essendo compito del segretario generale di **Assoporti** quello di esprimere opinioni di natura politica, che spettano al presidente e all'Assemblea, sono certo di non infrangere i limiti mio ruolo ricordando che **Assoporti** sin dal lontano 2012 ha sempre seguito con attenzione l'iniziativa della Commissione Europea in tema di tassazione porti offrendo a più riprese propri contributi tecnici e di pensiero. Lo dice Oliviero Giannotti, segretario generale di **Assoporti**, a proposito degli attriti Roma-Bruxelles in materia di tassazione portuale. Che la Commissione Europea avesse messo nel mirino anche le tasse portuali, oltre che i canoni di concessione e autorizzazione, era evidente da tempo, così come la consapevolezza che l'eventuale adeguamento al diktat di Bruxelles avrebbe portato le **AdSP** a svolgere prevalentemente attività economiche trasformandole da soggetti per il mercato a soggetti del mercato cambiandone radicalmente la natura. Come segretario generale di **Assoporti** posso solo confermare che l'associazione rappresentativa delle **AdSP/AP** è in grado di continuare a svolgere il ruolo di collettore e promotore delle istanze della portualità nazionale. Come ho già avuto modo di esplicitare in passato, mi sembra che questa sia una battaglia che la portualità nazionale non si possa permettere il lusso di perdere.



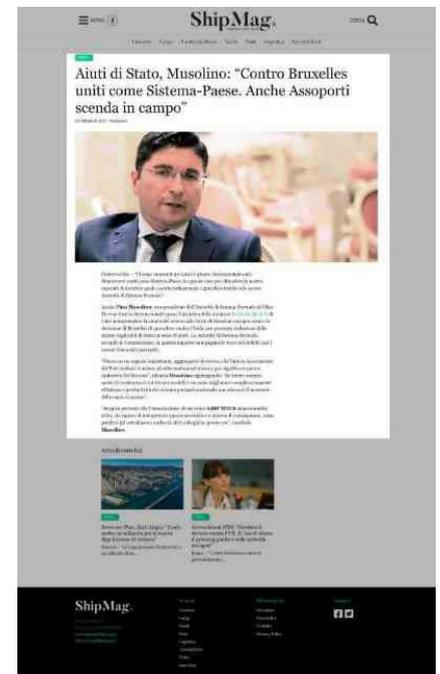
Aiuti di Stato, Giampieri e Agostinelli in coro: Pieno sostegno a De Micheli. E Assoportisti sostengono il ricorso del MIT contro Bruxelles

Milano Rodolfo Giampieri, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, e Andrea Agostinelli, commissario straordinario dell'Autorità di Sistema portuale di Gioia Tauro e della Calabria, plaudono alla scelta giusta, doverosa e coraggiosa della ministra Paola De Micheli di impugnare di fronte alla Corte di Giustizia la decisione di Bruxelles di sanzionare l'Italia per presunti aiuti di stato del governo italiano a favore delle Autorità di sistema portuale. E sollecitano **Assoportisti**, l'associazione dei porti italiani, a sposare questa battaglia con una presa di posizione. Rodolfo Giampieri dice: La Commissione Europea non ha voluto tenere in alcuna considerazione le virtuose peculiarità che il sistema portuale nazionale italiano ha maturato nel tempo, nonostante l'impegno profuso nell'ultimo anno dal Gabinetto del ministero e dalla ministra De Micheli per arrivare ad una soluzione che evitasse all'Italia la procedura di infrazione. A questo punto sarà l'Alta Corte a valutare le solide ragioni del governo italiano a sostegno della piena legittimità del proprio settore portuale pubblico. Una portualità pubblica che mai come in questo momento dovrebbe scendere in campo unita e compatta al fianco del proprio ministero, con un forte e convinto sostegno di **Assoportisti** ad adiuvandum. Sulla stessa lunghezza d'onda Andrea Agostinelli: Condivido la decisione assunta dalla ministra Paola De Micheli di ricorrere contro la decisione della Commissione Europea in materia di tassazione dei porti italiani. Ritengo inoltre che la portualità italiana, a cominciare da **Assoportisti**, si renda disponibile a sostenere attivamente tale iniziativa.



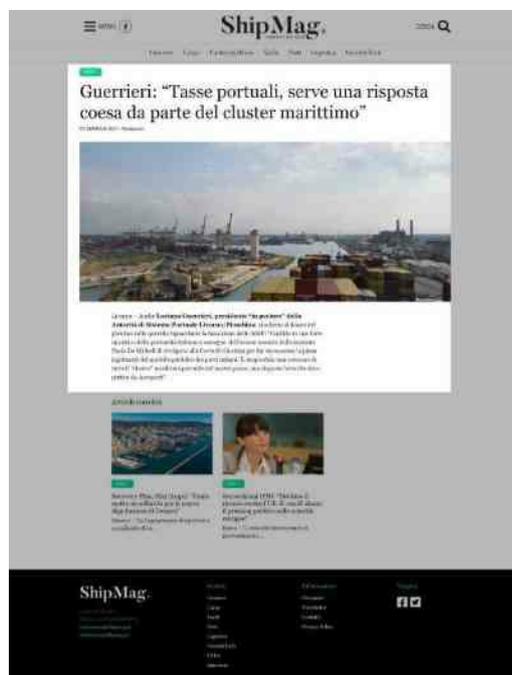
Aiuti di Stato, Musolino: Contro Bruxelles uniti come Sistema-Paese. Anche Assoporti scenda in campo

Civitavecchia Ci sono momenti nei quali è giusto, fondamentale anzi, dimostrarsi uniti come Sistema-Paese, in questo caso per difendere la nostra capacità di decidere quale assetto istituzionale e giuridico fornire alle nostre Autorità di Sistema Portuale. Anche Pino Musolino, neo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale sposa l'iniziativa della ministra Paola De Micheli di voler intraprendere la strada del ricorso alla Corte di Giustizia europea contro la decisione di Bruxelles di procedere contro l'Italia per presunta violazione delle norme sugli aiuti di Stato in tema di porti. Le Autorità di Sistema Portuale, secondo la Commissione, in quanto imprese non pagano le tasse sul reddito per i canoni demaniali percepiti.. Penso sia un segnale importante, aggiungerei doveroso, che l'intera Associazione dei Porti italiani si unisca ad adiuvandum nel ricorso, per significare questa unitarietà del Sistema, rilancia Musolino aggiungendo: In futuro avremo modo di confrontarci sui diversi modelli e su come migliorare complessivamente efficienza e produttività del sistema portuale nazionale, ma adesso è il momento della unità di azione. Auspico pertanto che l'Associazione, di cui come **AdSP** MTCS siamo membri attivi, sia capace di interpretare questa necessità e si muova di conseguenza, come peraltro già sottolineato anche da altri colleghi in queste ore, conclude Musolino.



Guerrieri: Tasse portuali, serve una risposta coesa da parte del cluster marittimo

Livorno Anche Luciano Guerrieri, presidente in pectore della Autorità di Sistema Portuale Livorno/Piombino, si schiera al fianco del governo sulla querelle riguardante la tassazione delle **AdSP**: Confido in una forte iniziativa della portualità italiana a sostegno dell'azione assunta dalla ministra Paola De Micheli di rivolgersi alla Corte di Giustizia per far riconoscere la piena legittimità del modello pubblico dei porti italiani. È auspicabile una coesione di tutto il cluster marittimo portuale del nostro paese, una risposta forte che deve partire da **Assoport**.



Porti tassati, Deiana: Non abbiamo paura di andare in Corte di giustizia

Cagliari Non bisogna avere timore di andare in Corte di giustizia a confutare le tesi della Commissione Europea dice Massimo Deiana, presidente della Adsp del Mare di Sardegna- Talvolta le posizioni della Commissione sono ispirate da una malintesa ansia di omogeneità, che lungi dal garantire la par condicio concorrenziale, è capace di generare effetti molto deleteri. I porti dell'Unione non competono tutti tra di loro, né competono con gli stessi concorrenti e quindi applicare a casi diversi regole uguali rischia di determinare disparità più gravi e profonde di quelle che si vorrebbero evitare. In questa direzione più d'una volta la Corte di Giustizia è stata in grado di esprimersi con equilibrio, contemperando la portata di diversi principi fondanti dell'Unione, che non possono né devono essere riassorbiti dal solo principio di libera concorrenza. La decisione della Ministra di voler insistere nella difesa in giudizio delle posizioni italiane è quindi non solo pienamente condivisibile, ma va sostenuta in maniera corale da tutto il cluster marittimo italiano.



Roma contro Bruxelles, Ancip: In prima fila in difesa dei porti italiani

Roma Abbiamo appreso, molto favorevolmente, le dichiarazioni della ministra delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, circa la volontà dell'esecutivo di procedere all'impugnazione, dinanzi al Tribunale ai sensi dell'art. 263 TFUE, della decisione definitiva della Commissione Europea relativa al regime di aiuti di Stato. L'Ancip, l'associazione nazionale delle imprese portuali, si unisce al coro dei presidenti delle **AdSP** Mario Sommariva, Mario Mega, Pino Musolino e di Matteo Bianchi, responsabile nazionale Dipartimento Economia del Mare del PD, che hanno appoggiato da subito la linea dura del MIT. La nostra associazione si è sempre battuta in difesa dei porti italiani pubblici, perché li consideriamo l'asset strategico più importante della nostra nazione. Lo abbiamo fatto anche sostituendoci a quelle istituzioni e associazioni che avrebbero dovuto e potuto fare molto di più in sede di interlocuzione europea. Ancip ricorda che in tempi non sospetti, una nostra delegazione, nel novembre 2019, si è recata a Bruxelles per condividere le nostre osservazioni su una decisione che ritenevamo, e riteniamo tutt'ora, pericolosa per il futuro assetto giuridico pubblico delle Autorità di Sistema Portuale. Per noi la legge n.84/94 deve essere difesa a tutti i costi, soprattutto da personaggi politici e lobby di potere che vorrebbero approfittare di questa decisione per stravolgere l'assetto giuridico delle **AdSP** per arrivare alla loro tanto agognata privatizzazione dei porti. Riteniamo estremamente importante, quindi, l'appello che Matteo Bianchi ha esteso a tutto il cluster portuale italiano nell'essere accanto al governo in questa importante battaglia. Sicuramente, come Ancip, non potremo intervenire ad adiuvandum nel procedimento legale, ma di certo saremo in prima fila nella difesa del nostro mondo. Ora, c'è bisogno, di tutte le forze sane della portualità italiana, senza se e senza ma, conclude Ancip.



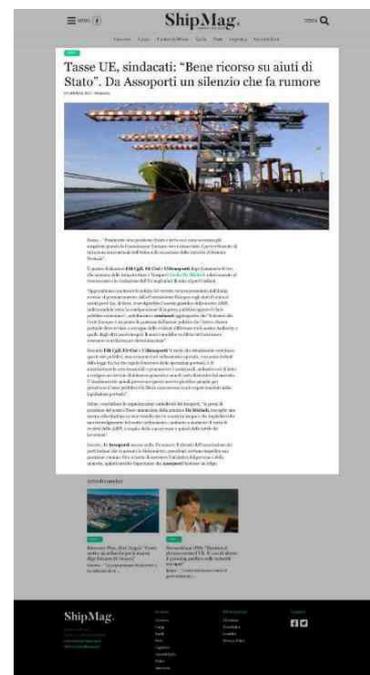
Aiuti di Stato, Mega: Brava De Micheli. Sì all'intervento ad adiuvandum delle AdSp. La legge 84/94 va difesa

Messina Condivido l'atteggiamento della ministra De Micheli e mi associo all'idea di Mario Sommariva che le Autorità di Sistema Portuale (**AdSP**) intervengano nel giudizio ad adiuvandum. La legge 84/94 va difesa, semmai migliorata ma non gettata alle ortiche. Lo scrive con un post su Facebook, Mario Mega, presidente dell'**AdSP** dello Stretto, che si schiera in favore della linea dura adottata dalla ministra dei Trasporti, rilanciando l'iniziativa di Mario Sommariva, neo presidente dell'Authority spezzina di voler proporre un intervento ad adiuvandum. Vale più di una riforma, ha puntualizzato Sommariva.



Tasse UE, sindacati: Bene ricorso su aiuti di Stato. Da Assoportri un silenzio che fa rumore

Roma Finalmente una posizione chiara e netta così come avevamo già auspicato quando la Commissione Europea aveva minacciato il provvedimento di infrazione nei confronti dell'Italia sulla tassazione delle Autorità di Sistema Portuale. È quanto dichiarano Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti dopo l'annuncio di ieri della ministra delle Infrastrutture e Trasporti Paola De Micheli relativamente al ricorso contro la risoluzione dell'Ue sugli aiuti di stato ai porti italiani. Apprendiamo con favore la notizia del recente ricorso presentato dall'Italia, avverso al pronunciamento della Commissione Europea sugli aiuti di stato ai nostri porti che, di fatto, stravolgerebbe l'assetto giuridico delle nostre **AdSP**, indirizzandolo verso la configurazione di impresa pubblica oppure di Ente pubblico economico, sottolineano i sindacati aggiungendo che il ricorso alla Corte Europea è un punto di partenza dell'azione politica che l'intero cluster portuale deve avviare a sostegno delle evidenti differenze tra le nostre Authority e quelle degli altri paesi europei. Il nostro modello va difeso tutti assieme e sostenuto con chiarezza e determinazione. Secondo Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti il ruolo che attualmente esercitano questi enti pubblici, non economici ad ordinamento speciale, così come definiti dalla legge 84/94 che regola il mercato delle operazioni portuali, è di amministrare le aree demaniali e promuovere i nostri scali, andando così di fatto a svolgere un servizio di interesse generale e non di certo distortivo del mercato. E' fondamentale quindi preservare questo assetto giuridico proprio per preservare il bene pubblico e la libera concorrenza con le regole tracciate nella legislazione portuale. Infine, concludono le organizzazioni confederali dei trasporti, la presa di posizione del nostro Paese annunciata dalla ministra De Micheli, raccoglie una nostra sollecitazione su una vicenda che va avanti da tempo e che implicherebbe uno stravolgimento del nostro ordinamento, andando a snaturare il ruolo di terzietà delle **AdSP**, a scapito della concorrenza e quindi delle tutele dei lavoratori. Intanto, da **Assoportri** ancora nulla. Fa rumore il silenzio dell'associazione dei porti italiani che in passato le divisioni tra i presidenti avevano impedito una posizione comune. Ora si tratta di sostenere l'iniziativa del governo e della ministra, quindi sarebbe importante che **Assoportri** battesse un colpo.



Porti tassati, Ancip: "La parte sana del settore faccia la sua parte"

Roma - "Abbiamo appreso, molto favorevolmente, le dichiarazioni della ministra delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, circa la volontà dell' Esecutivo nella volontà di procedere all' impugnazione, dinanzi al Tribunale ai sensi dell' art. 263 TFUE, della Decisione definitiva della Commissione EU del 4.12.2020, relativa al regime di Aiuti Sa.38399 2019/C (Ex 2018/E). La nostra associazione si è sempre battuta in difesa della pubblicità dei porti italiani, perché li consideriamo l' asset strategico più importante della nostra Nazione". Lo scrive Ancip in una nota. "Lo abbiamo fatto anche sostituendoci a quelle istituzioni e associazioni che avrebbero dovuto e potuto fare molto di più in sede di interlocuzione europea. Ricordiamo infatti che, in tempi non sospetti, una nostra delegazione, nel novembre 2019, si è recata a Bruxelles per condividere le nostre osservazioni su una Decisione che ritenevamo, e riteniamo tutt' ora, pericolosa per il futuro assetto giuridico pubblico delle Autorità di Sistema Portuale. Per noi la legge n.84/94 deve essere difesa a tutti i costi, soprattutto da personaggi politici e lobby di potere che vorrebbero approfittare di questa Decisione per stravolger e l' assetto giuridico delle

AdSP per arrivare alla 'loro' tanto agognata privatizzazione dei porti". "Riteniamo estremamente importante, quindi, l' appello che Matteo Bianchi ha esteso a tutto il cluster portuale italiano nell' essere accanto al Governo in questa importante battaglia. Sicuramente, come Ancip, non potremo intervenire ad adiuvandum nel procedimento legale, ma di certo saremo in prima fila nella difesa del nostro mondo. Ora, c' è bisogno, di tutte le forze sane della portualità italiana, senza se e senza ma".



Assoporti: "Inserire i lavoratori portuali fra quelli delle attività essenziali"

Roma - Con una nota al Commissario Straordinario Domenico Arcuri, **Assoporti** ha chiesto che i lavoratori portuali vengano inserite tra le categorie da vaccinare prioritariamente . Lo annuncia un comunicato che sottolinea come "grazie all' impegno, i rischi e i sacrifici di tante lavoratrici e lavoratori, i porti non si sono mai fermati durante l' emergenza sanitaria e questo ha garantito l' approvvigionamento dei beni essenziali in tutto il Paese". Per tale motivo, si legge ancora, "si richiede che dopo le categorie degli operatori socio-sanitari, i residenti e il personale delle Rsa e le persone di età avanzate, fra quelli delle attività essenziali vengano inclusi i lavoratori dei porti, unitamente al personale delle Autorità di Sistema Portuale, affinché gli stessi possano proseguire in piena sicurezza le proprie attività nella catena logistica del Paese".



Il Piccolo

Trieste

Porto, Patuanelli blinda i fondi del Recovery plan

«I fondi del Recovery Plan per Trieste resteranno nel Piano senza alcun dubbio». Il ministro dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli rassicura sul futuro dei 388 milioni destinati al **porto** (nella foto, container al Molo VII). Per il responsabile del Mise, le risorse per Trieste non saranno toccate, almeno finché Giuseppe Conte resterà al comando. d' amelio / A PAG. 24.



Il Piccolo

Trieste

le parole del ministro dello sviluppo economico

Patuanelli blinda i fondi per Trieste del Recovery Plan: «Non si toccano»

Le tensioni nel governo giallorosso non mettono in dubbio i 388 milioni destinati al porto e la quota per l' antico scalo

DIEGO D' AMELIO

«I fondi del Recovery Plan per Trieste resteranno nel Piano senza alcun dubbio». Il ministro dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli rassicura sul futuro dei 388 milioni destinati al porto, cui dovrebbero aggiungersi alcune decine di milioni sul Porto vecchio. Per il responsabile del Mise, le risorse per Trieste non saranno toccate, almeno finché Giuseppe Conte resterà al comando. Le tensioni interne al governo hanno portato a una parziale riscrittura del Piano nazionale di ripresa e resilienza, ma da Patuanelli arrivano precise garanzie sul fatto che le modifiche richieste dai renziani non costringeranno a ridurre quanto destinato per la città. «La centralità dello sviluppo del porto - dice Patuanelli - è argomento all' ordine del giorno del Consiglio dei ministri, che ha discusso della sua importanza anche dopo l' arrivo dei tedeschi di Hhla. La progettualità del governo vede Trieste e Genova come porti principali per l' impiego del Recovery e la posizione non cambia». Il ministro M5s lo ripete da tempo: «Trieste è centrale nei ragionamenti della logistica nazionale. Lo dobbiamo alla sua collocazione geografica, al lavoro del presidente dell' **Autorità portuale** D' Agostino e alla ministra De Micheli». La garanzia del Mise non è poca cosa, in una fase di intense frizioni nella maggioranza giallorossa. Che sia rimpasto o Conte ter, insomma, non sembra che l' attenzione di Roma verso Trieste possa ridursi, anche se le cose potrebbero cambiare se la crisi si avvistasse e nascesse un esecutivo con un premier diverso o si andasse a finire a elezioni anticipate. Il Piano dovrà essere approvato da un Consiglio dei ministri che continua tuttavia a essere rimandato. Quella finora circolata è una versione sintetica e senza le schede dei progetti, ma in essa permane il riferimento a Trieste e Genova, cui andranno rispettivamente 388 e 500 milioni. Le cifre in questione non sono citate, ma Patuanelli assicura che nulla sarà modificato rispetto alla versione precedente: un timore più che legittimo, davanti alla necessità di assorbire le richieste di Italia viva e dopo che i fondi per Genova sono andati a ridursi via via che si sono susseguite le bozze del Piano. L' entità del finanziamento non ha precedenti a Trieste: i 388 milioni sosterranno la messa in sicurezza dei terreni della banchina ungherese all' ex Aquila, la costruzione delle infrastrutture ferroviarie e stradali a Servola, l' elettrificazione dei moli, la copertura dell' ultima parte di risorse necessarie per il raddoppio ferroviario del porto. Il Piano prevede anche una spinta alla riqualificazione del Porto vecchio, con un impegno da quantificare, ma pari probabilmente ad alcune decine di milioni. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Prove carenti, nove assoluzioni per il furto di granaglie

Scagionati dopo 11 anni gli imputati che avevano chiesto il processo

IL PROCESSO MARGHERA Le prove raccolte dall' investigatore privato non sono sufficienti: sono stati tutti assolti i nove imputati che hanno scelto il dibattimento per difendersi dall' accusa di furto aggravato per aver sottratto, o comunque aver consentito la sottrazione, di ingenti carichi di granaglie al **Porto** commerciale di Venezia, utilizzando un sistema che consentiva di saltare il passaggio alla pesa. Lo ha stabilito il giudice Stefano Manduzio a conclusione di un processo chiamato a valutare una serie di episodi che risalgono al 2009. Fatti per i quali, nelle fasi preliminari, più di due anni fa, altri quattro imputati hanno invece chiesto e ottenuto il patteggiamento della pena: scelta di cui ora probabilmente si pentiranno. **LA DENUNCIA** Inizialmente sotto accusa erano finiti complessivamente in tredici, tra imprenditori, camionisti, spedizionieri, dipendenti del Terminal rinfuse e vigilantes privati. La denuncia dei presunti illeciti è partita dal **Porto** che, per ottenere prova della sparizione della merce e scoprire i responsabili, aveva ingaggiato un investigatore privato, le cui prove non sono state però ritenute sufficienti. La difesa, rappresentata dagli avvocati Giorgio Pietramala, Alessandro Rampinelli, Andrea Zambon, Andrea Galli e Gaetano Corsaro, fin dall' inizio ha respinto ogni addebito, scegliendo di andare a dibattimento proprio per dimostrare l' estraneità dei rispettivi assistiti. Gli imputati ora assolti sono: Gianni Vallotto, 49 anni, di Mestre, Radames Piran, 60 anni, di Chirignago, Andrea Corrà, 43 anni, di Borbiago, Matteo Visentin, 52 anni, di Scorzè, Federico Zambon, 46 anni, di Favaro, Cristiano Scarpa, 41 anni, di Mestre, Tiziano Pavan 65 anni, di Martellago Roberto Scroccaro, 67 anni, di Favaro e Simone Zanotto, 51 anni, di Quarto d' Altino. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il processo

Grossi furti di cereali al terminal di Marghera Assolti i nove imputati

Dipendenti del molo, società concorrenti, guardie, camionisti erano accusati di complicità. Altri 4 avevano patteggiato

R.D.R

Assolti tutti i nove imputati accusati dalla Procura degli imponenti furti di cereali messi a segno a danno dal magazzino della Terminal Rinfuse Italia, lungo il Molo B del porto commerciale di Marghera: così ha stabilito il giudice Stefano Manduzio, che ha mandato liberi gli imputati a giudizio "per non aver commesso il fatto". Altri quattro indagati avevano scelto di patteggiare la pena ed evitare il processo. I fatti risalgono ormai molto lontano nel tempo, all'estate del 2009, quando dal Terminal erano scomparsi almeno cinque carichi di sfarinati e granaglie di cereali. Secondo la Procura - allertata proprio su esposto del Terminal, che si era rivolto ad un investigatore privato per venire a capo della vicenda - tredici tra trasportatori, guardie giurate, spedizionieri, titolari di aziende si sarebbero organizzati per mettere a segno i furti. Semplice il trucco adottato, secondo l'accusa: evitare la "pesa" del camion, grazie alla complicità di chi avrebbe dovuto vigilare sull'entrata e uscita della merce. Il carico così "spariva", per essere poi dirottato nei piazzali delle ditte complacenti. Un fascicolo passato di mano in mano, con il susseguirsi di diversi pm, fino alla decisione della Procura di citare direttamente a giudizio gli indagati, convinta di avere in mano tutte le prove per ottenere una condanna. Ma così non è stato. Il giudice Manduzio ha, infatti, assolto Gianni Vallotto (dipendente del Terminal Rinfuse Italia, difeso dall'avvocato Daniele Vianello), Radames Piran, titolare della Nuova Bordenza di Mestre (avvocati Impellizzeri e Rampinelli), Andrea Corrà di Borgiagio (dipendente della Terminal Rinfuse, difeso dall'avvocato Grillo), Matteo Visentin di Scorzè (anche lui dipendente del terminal, avvocato Boscolo); Federico Zambon, proprietario di un autotreno residente a Favaro (avvocato Andrea Zambon); Cristiano Scarpa (dipendente Sagem Venezia, avvocati Galli e Rampinelli); Tiziano Pavan, spedizioniere delle Viglienzione Adriatica, residente a Martellago (avvocato Rampinelli); Roberto Scroccaro di Favaro, titolare della Agriverde (avvocato Pietramala); e Simone Zanotto (conducente di tir, residente a Quarto d'Altino, avvocato Zambon). In passato avevano patteggiato la pena tre dipendenti del Terminal e una guardia giurata chiamata a presidiare il varco uscita mezzi. --r.d.r. RIPRODUZIONE RISERVATA.



L'analisi costi-benefici

Genova, la diga da un miliardo si fa, ma i numeri non tornano

Andrea Moizo

La nuova diga foranea del **porto** di **Genova** si farà, con costi pubblici di 1-1,3 miliardi ma non senza perplessità sul suo fondamento economico. Il dubbio è emerso durante il dibattito pubblico avviato dalla stazione appaltante, l'Autorità portuale in tandem col commissario per la ricostruzione del Morandi e sindaco Marco Bucci, responsabile del maxipiano d'infrastrutturazione portuale deciso col decreto **Genova**. Del progetto si discute da anni: le navi portacontainer e da crociera si sono ingrandite e la vicinanza della diga esistente ai moli crea problemi di accessibilità al **porto** storico. Stavolta, però, si è parlato anche di analisi costi-benefici, affidata al progettista Technital. Il verdetto è che la diga conviene, ma a sorprendere sono i numeri, necessari per l'inserimento fra le opere da finanziare col Recovery (500 milioni, il resto lo metterà il governo). A fronte di un'opzione zero (nessun intervento) in cui il milione di contenitori movimentato oggi nel **porto** storico potrebbe dimezzarsi, secondo Technital con la diga i volumi raddoppieranno fra il 2028 e 2029, per attestarsi a 2,8 milioni. Ma lo shock di domanda cozza con la realtà: a fine 2019 l'Italia movimentava 10,8 milioni di container contro i 10,6 del 2007: +1,9% in 12 anni.

Ma da dove arrivano questi numeri? "Le proiezioni - ha spiegato Antonio Lizzadro, responsabile Technital - sono basate sulle interazioni con gli operatori che dovranno attuare i piani di impresa promessi in caso di realizzazione". Nell'analisi viene poi ignorata l'offerta portuale esistente o in realizzazione nell'area (Vado Ligure, **Genova** Prà, La Spezia e Livorno); trascurate merceologie diverse dai container; nulla sugli effetti occupazionali e poco di quelli ambientali. Infine, i tempi di realizzazione (2028) sono più lunghi di quelli previsti dal Recovery (2026). Insomma, un intervento statale miliardario rischia di essere basato sulle promesse dei concessionari delle banchine che ne beneficeranno. Bruxelles approverà?



E PREOCCUPA IL SOTTOSEGRETARIO CHE NON CONOSCE I CONTI

Rixi: «C'è ancora tempo per finanziare la Diga»

Le parole del ministro smentite dai piani: i soldi necessari «girati» ad altri scopi per accontentare tutti e salvare Conte

Diego Pistacchi Ieri il primo «incontro formativo» con la «presentazione del dossier di progetto» della nuova diga del porto di Genova. Ma il vero dibattito è quello sui finanziamenti. Perché se non ci sono i soldi è inutile fare discorsi. E dopo le promesse a raffica del ministro Paola De Micheli in conferenza stampa, il presidente dell' **autorità portuale**, Paolo Emilio Signorini, alla domanda sul fatto che si senta tranquillizzato, ha risposto prudente: «Siamo un po' più tranquilli». Insomma, non del tutto. Anche perché proprio a distanza di pochi minuti, nella stessa sede, il ministro e il suo vice, Roberto Traversi, hanno dimostrato di avere idee diverse sui costi dell' opera. Cica 750 milioni secondo il sottosegretario, «più di un miliardo», l' ammissione della De Micheli. Sì, perché è abbastanza chiaro che il progetto che servirebbe a Genova sarebbe il secondo dei tre proposti, e le cifre viaggiano sui 1300 milioni. Peccato il governo ne preveda, con il Recovery Plan, appena 500. Così arriva la richiesta forte di cambiare rotta e di alzare l' investimento finché si è in tempo. «La Lega propone di riportare a un miliardo di euro il finanziamento per la diga di Genova nel Recovery Plan - interviene Edoardo Rici, responsabile infrastrutture per il Carroccio -. Ci sono ancora i tempi per inserire l' intera cifra nel piano da proporre a Bruxelles sul Recovery». Ma qui entra in ballo il vero problema. Perché nonostante il ministro rassicuri che i soldi si troveranno, la scelta di dimezzare le risorse a Genova non è casuale, né il governo può tornare tanto facilmente indietro. Il taglio netto alla diga è stato usato per salvare la poltrona a Giuseppe Conte. La denuncia arriva ancora dal deputato genovese della Lega . «Si possono togliere fondi da altre cose perché parliamo di soldi da destinare soprattutto su infrastrutture e 'green', quindi sul Gnl per le navi per esempio - spiega Rixi -. Ma in realtà, nelle ultime settimane il Governo ha diviso il plafond per cercare di tenere unita la maggioranza. Così i soldi sono finiti sulle cose più stravaganti, come 600 milioni sulle piste ciclabili o 4,5 miliardi sulla parità di genere». Mezzo miliardo per la diga, 9 volte tanti per discorsi sulla parità di genere. Scelte chiaramente ed esclusivamente politiche ideologiche. Tra l' altro chiedere all' Europa di finanziare dei discorsi con i soldi del Recovery Plan è quantomai difficile. Le cifre destinate all' Italia devono essere giustificate. Come si fa ad andare a chiedere finanziamenti per la ripartenza economica e dire a Bruxelles che si spendono 4,5 miliardi per la parità di genere e 0,5 per il futuro del principale porto? «Sono tutte cose senz' altro importanti, ma che molto spesso sono spese in conto corrente non capitale che difficilmente l' Italia riuscirà a ottenere, col rischio quindi di perdere fondi da investire per la crescita economica dell' intero Paese - avverte Rixi -. La nuova diga foranea di Genova invece è una di quelle opere che è possibile finanziare interamente col Recovery fund perché rispetta tutti i parametri che l' Ue ha dato all' Italia, come il ponte sullo Stretto d' altonde. Abbiamo dimostrato col ponte San Giorgio che se le cose si vogliono fare, bene e in fretta, siamo in grado di farlo». E per l' appunto il ponte sullo Stretto e le risorse destinate con il Decreto Genova sono probabilmente quelle cui ha fatto riferimento il ministro De Micheli per vantare un occhio di riguardo per la Liguria. Investimenti dovuti, mentre per altro la ricostruzione del viadotto e molti ristori sono avvenuti con fatture pagate dalla Società Autostrade. Sempre a proposito di infrastrutture e di concessionari autostradali, la Gronda, che continua a non partire perché manca sempre solo la firma del ministro, è stata finanziata

Il Giornale del Piemonte e della Liguria

Genova, Voltri

con i soldi degli aumenti dei pedaggi. Se non verrà realizzata da Aspi, di fatto costerà il doppio (perché dovrà essere ripagata) oppure non sarà realizzata e i soldi resteranno in cassa alla società o destinati ad altre opere. Ora che è la diga a tenere banco, emergono poi tutte le debolezze dei rappresentanti liguri della maggioranza. Il Pd ha addirittura il suo numero 2, Andrea Orlando, che è ligure. Eppure non batte ciglio. Raffaella Paita ha protestato in questi giorni sui giornali per il trattamento riservato alla sua Liguria. Bene, giusto. Peccato che, al contrario di Rixi, lei sia maggioranza. Peccato, perché avrebbe altri strumenti oltre alle proteste. È presidente della Commissione Infrastrutture. È esponente di spicco di quell' Italia Viva che proprio sull' impiego del Recovery Plan minaccia con penultimatum da lunghe settimane il governo. Ha ottenuto qualcosa? Qualcosa per la sua Liguria? Sempre senza contare il sottosegretario ligure alle Infrastrutture, Roberto Traversi. Quello che ha ammesso di non conoscere le stime di crescita per il porto di Genova perché «fatte un anno fa quando lui non c' era». Quello che si è impegnato a andare a studiarle per vedere se è davvero utile spendere tanti soldi (poi sulla cifra esatta si chiarirà con il proprio ministro) per la nuova diga. «Mi preoccupa perché significa che è destrutturato un intero ministero se non fa avere al sottosegretario i documenti - chiosa Rixi -. La diga di Genova è l' opera più importante di logistica portuale a livello italiano e non può non essere finanziata. Quanto alle promesse del ministro che assicura che i soldi si potranno trovare in seguito ricordo che il Recovery è un prestito e già le prossime finanziarie serviranno a restituirlo. È fondamentale che le risorse si usino per progetti concreti e che li coprano per intero».

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Diga di Genova, ventimila posti di lavoro per costruirla

Il dibattito pubblico sulla diga foranea entrerà nel vivo venerdì, con una sessione (dalle 17 alle 19, sul sito www.dpdigaforanea.it, aperta a tutti) sui costi e benefici dell'opera. Una delle domande in cerca di risposta è quanti posti di lavoro creerà la nuova infrastruttura. Il dossier presentato ieri nella prima sessione del dibattito, illustra i numeri sugli addetti, diretti, indiretti e dell'indotto, del porto di oggi, ricavati da una ricerca della società di analisi Prometeia, e avverte che senza la nuova infrastruttura l'attività del porto diminuirà. Si sofferma sull'andamento del traffico container che, in presenza della diga, crescerà del 150% in 15 anni, sorvolando sulle conseguenze occupazionali di questa crescita. Alla prima assemblea di ieri hanno partecipato, collegate a distanza, 130 persone circa, e in molti hanno fatto domande. La scelta dei coordinatori del dibattito, Andrea Pillon della società Alternativa Urbana e il suo staff, è stata di raggruppare le domande per temi; scelta che ha pregi e difetti: da un lato velocizza i tempi, dall'altro addolcisce la discussione. Il ritmo del dibattito, due ore a sessione, per altre tre sessioni, fino a fine mese, non consente di rispondere in diretta a tutte le domande.

Alcune troveranno risposta sul sito, dove verranno pubblicate entro martedì, ma con lo stesso criterio del raggruppamento tematico. La costruzione della diga, del costo di 1-1,3 miliardi, durerà 8 anni e darà lavoro (qui la previsione c'è) a 20 mila persone. L'ampliamento del bacino di Sampierdarena, dagli attuali 200 a 800 metri, e del nuovo canale interno, di fronte a Calata Bettolo, da 200 a 400 metri, darà più flessibilità nella gestione delle manovre alle portacontainer lunghe 300 e più metri. Incentrato sulle portacontainer, il dossier traslascia le navi ro-ro, che trasportano mezzi carichi di merci. Una delle 51 domande inviate ieri al dibattito chiede chiarimenti: il porto non è solo container. I ro-ro sono una quota alta dei traffici di Genova e Savona, con oltre 13 milioni di tonnellate nel 2019, ma da anni crescono poco. La diga li rilancerà? C'è un progetto per loro? La risposta dovrebbe arrivare sul sito entro martedì. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

FRANCESCO MARGIOCCO



Porti: al via dibattito pubblico sulla nuova diga di Genova

Bucci, opportunità enorme, possiamo essere leader

(ANSA) - **GENOVA**, 09 GEN - Si è tenuto oggi il primo incontro del dibattito pubblico sul rifacimento della diga foranea del **Porto** di **Genova**. L' appuntamento, trasmesso in diretta, ha visto la partecipazione di circa 130 persone tra semplici cittadini e rappresentanti di categorie e istituzioni, connessi in diretta attraverso la piattaforma Zoom. Diversi i temi affrontati dai relatori di questo primo incontro, che hanno parlato in collegamento dalla Sala del Capitano di Palazzo San Giorgio, sede dell' Autorità portuale del mar ligure occidentale. Ha aperto i lavori Andrea Pillon di Avventura Urbana, coordinatore del dibattito pubblico, che ha descritto le caratteristiche e le fasi del processo di partecipazione e le diverse possibilità per cittadini e realtà locali di offrire il loro contributo. In una breve introduzione sull' importanza dell' opera, il Sindaco Marco Bucci ha ricordato il valore storico della città di **Genova** come porta strategica via mare dal Mediterraneo verso l' Europa, dal mare alla terraferma e viceversa: "Abbiamo una opportunità enorme per il futuro, questo è un progetto a lungo termine, diamoci da fare non soltanto per noi ma per le future generazioni, **Genova** può essere leader a livello europeo e a livello mondiale", ha detto. Subito dopo, il sub-commissario per la Ricostruzione Ugo Ballerini ha relazionato sull' attuazione del programma straordinario ed è stato seguito da Marco Sanguineri, Segretario generale dell' Autorità portuale, che ha illustrato le ragioni tecniche dell' opera e gli altri interventi portuali in programma. L' Ing. Antonio Lizzadro, capo progetto della Technital Spa, ha infine mostrato le diverse alternative contenute nel dossier di progetto che saranno discusse durante il dibattito pubblico. L' appuntamento per il secondo incontro pubblico, che tratterà nel dettaglio proprio l' analisi costi-benefici sulle alternative progettuali, è per venerdì 15 gennaio dalle ore 17 alle ore 19. (ANSA).



Rixi: "Il governo tolga fondi dalle piste ciclabili e metta un miliardo per la diga di Genova"

Il deputato leghista chiede di ripristinare le risorse nel recovery plan, attualmente confermate per 500 milioni

Genova. "La Lega propone di riportare a un miliardo di euro il finanziamento per la diga di Genova nel recovery plan. Ci sono ancora i tempi per inserire l'intera cifra nel piano da proporre a Bruxelles sul recovery fund. Si possono togliere fondi da altre cose perché parliamo di soldi da destinare soprattutto su infrastrutture e 'green', quindi sul Gnl per le navi a esempio". Lo dichiara il deputato Edoardo Rixi, responsabile nazionale Infrastrutture della Lega, mentre parte il dibattito pubblico sull'opera che dovrà rendere il porto di Genova adatto a ospitare le navi portacontainer più grandi del mondo. Ieri la ministra De Micheli ha confermato che nel recovery plan saranno stanziati 500 milioni e ha promesso che, qualora fossero scelte le varianti più onerose, il governo aumenterà i fondi a disposizione, fermo restando che una parte dovrà aggiungerla comunque l'**Autorità portuale**. Il costo totale oscilla tra 1 e 1,3 miliardi di cui 750-950 miliardi solo per il primo lotto. "In realtà, nelle ultime settimane il Governo ha diviso il plafond per cercare di tenere unita la maggioranza. Così i soldi sono finiti sulle cose più stravaganti, come 600 milioni sulle piste ciclabili o 4,5 miliardi sulla parità di genere - accusa Rixi -.

Cose senz'altro importanti, ma che molto spesso sono spese in conto corrente non capitale che difficilmente l'Italia riuscirà a ottenere, col rischio quindi di perdere fondi da investire per la crescita economica dell'intero Paese". "La nuova diga foranea di Genova invece è una di quelle opere che è possibile finanziare interamente col recovery fund perché rispetta tutti i parametri che l'Ue ha dato all'Italia, come il ponte sullo Stretto d'altronde. Abbiamo dimostrato col ponte San Giorgio che se le cose si vogliono fare, bene e in fretta, siamo in grado di farlo", conclude il deputato leghista.

The screenshot shows the Genova24.it website with the following content:

Genova24.it

Rixi: "Il governo tolga fondi dalle piste ciclabili e metta un miliardo per la diga di Genova"

Il deputato leghista chiede di ripristinare le risorse nel recovery plan, attualmente confermate per 500 milioni.

di Redazione - 09 gennaio 2021 - 11:14

Genova24.it

Genova. "La Lega propone di riportare a un miliardo di euro il finanziamento per la diga di Genova nel recovery plan. Ci sono ancora i tempi per inserire l'intera cifra nel piano da proporre a Bruxelles sul recovery fund. Si possono togliere fondi da altre cose perché parliamo di soldi da destinare soprattutto su infrastrutture e 'green', quindi sul Gnl per le navi a esempio".

Lo dichiara il deputato Edoardo Rixi, responsabile nazionale Infrastrutture della Lega, mentre parte il dibattito pubblico sull'opera che dovrà rendere il porto di Genova adatto a ospitare le navi portacontainer più grandi del mondo. Ieri la ministra De Micheli ha confermato che nel recovery plan saranno stanziati 500 milioni e ha promesso che, qualora fossero scelte le varianti più onerose, il governo aumenterà i fondi a disposizione, fermo restando che una parte dovrà aggiungerla comunque l'Autorità portuale. Il costo totale oscilla tra 1 e 1,3 miliardi di cui 750-950 miliardi solo per il primo lotto.

"In realtà, nelle ultime settimane il Governo ha diviso il plafond per cercare di tenere unita la maggioranza. Così i soldi sono finiti sulle cose più stravaganti, come 600 milioni sulle piste ciclabili o 4,5 miliardi sulla parità

Diga foranea, in 130 al dibattito pubblico

Il futuro del progetto al centro dell'incontro organizzato in videoconferenza. «Abbiamo un'enorme opportunità per il futuro»

GENOVA Primo dibattito pubblico in videoconferenza sul rifacimento della Diga Foranea del Porto di Genova. L'incontro, trasmesso in diretta, ha visto la partecipazione di circa 130 persone tra semplici cittadini e rappresentanti di categorie e istituzioni, connessi in diretta attraverso la piattaforma Zoom, nel rispetto delle normative anti-contagio riguardo gli incontri pubblici in presenza. Numerosi i temi affrontati dai relatori di questo primo incontro, che hanno parlato in collegamento dalla Sala del Capitano di Palazzo San Giorgio, sede dell' **Autorità Portuale** del Mar Ligure Occidentale. Ha aperto l'incontro Andrea Pillon di Avventura Urbana, Coordinatore del Dibattito Pubblico, che ha descritto le caratteristiche e le fasi del processo di partecipazione e le diverse possibilità per cittadini e realtà locali di offrire il loro contributo. In una breve introduzione sull'importanza dell'opera, il sindaco di Genova Marco Bucci ha ricordato il valore storico della città di Genova come porta strategica via mare dal Mediterraneo verso l'Europa, dal mare alla

terraferma e viceversa: «Abbiamo una opportunità enorme per il futuro, questo è un progetto a lungo termine, diamoci da fare non soltanto per noi ma per le future generazioni, Genova può essere leader a livello europeo e a livello mondiale». Subito dopo, il sub-commissario per la ricostruzione Ugo Ballerini ha relazionato sull'attuazione del programma straordinario ed è stato seguito da Marco Sanguineri, segretario generale dell' **Autorità Portuale**, che ha illustrato le ragioni tecniche dell'opera e gli altri interventi portuali in programma. Antonio Lizzardo, capo progetto della Technital Spa, ha infine mostrato le diverse alternative contenute nel dossier di progetto che saranno discusse durante il dibattito pubblico. Sono state numerose le domande rivolte dai cittadini ai relatori, 51 interventi che sono stati sintetizzati in 11 diverse tematiche, dall'impatto ambientale a quello economico, dal progetto alla cittadinanza. La sintesi dei contenuti discussi, e la traduzione di domande e risposte si troveranno sul sito del Dibattito Pubblico, <https://dpdigaforanea.it>. È anche possibile rivedere l'intero incontro sulla pagina Facebook dedicata al Dibattito Pubblico sulla Diga Foranea. Terminato il primo dibattito pubblico, si pensa ora all'appuntamento per il secondo che tratterà nel dettaglio proprio l'analisi costi-benefici sulle alternative progettuali: la giornata (sempre in videoconferenza per il rispetto delle normative anti-contagio) è in programma venerdì 15 gennaio dalle 17 alle 19. Sarà possibile partecipare collegandosi a questo link: <https://zoom.us/j/99624816114?pwd=NzBXWFpVSCsrTEZUR0NtSXVtdUFjQT09>. Sulla diga prende posizione il debuttato Edoardo Rixi, responsabile nazionale Infrastrutture della Lega. «La Lega propone di riportare a un miliardo il finanziamento per la diga di Genova nel Recovery Plan. Ci sono ancora i tempi per inserire l'intera cifra nel piano da proporre a Bruxelles sul Recovery fund. Si possono togliere fondi da altre cose perché parliamo di soldi da destinare soprattutto su infrastrutture e 'green', quindi sul Gnl per le navi per esempio. La nuova diga foranea di Genova è una di quelle opere che è possibile finanziare interamente col Recovery fund perché rispetta tutti i parametri che l'Ue ha dato all'Italia, come il ponte sullo Stretto d'altronde. Abbiamo dimostrato col ponte San Giorgio che se le cose si vogliono fare, bene e in fretta, siamo in grado di farlo».



L'infrastruttura

Diga, partito il dibattito pubblico 51 interventi sul progetto del porto Bucci: "Occasione unica per noi"

Scattato ufficialmente ieri il dibattito pubblico sulla realizzazione della nuova diga foranea del porto di Genova. L'incontro, trasmesso in diretta, ha visto la partecipazione di circa 130 persone tra semplici cittadini e rappresentanti di categorie e istituzioni, connessi in diretta attraverso la piattaforma Zoom. Diversi i temi affrontati dai relatori di questo primo incontro che hanno parlato in collegamento dalla Sala del Capitano di Palazzo San Giorgio, sede dell' **Autorità Portuale** del Mar Ligure Occidentale. Apre l'incontro Andrea Pillon di Avventura Urbana, coordinatore del dibattito pubblico, che ricordato le caratteristiche e le fasi del processo di partecipazione e le diverse possibilità per cittadini e realtà locali di offrire il loro contributo. In una breve introduzione sull'opera, il sindaco Marco Bucci ricorda il valore di Genova come porta strategica via mare dal Mediterraneo verso l'Europa, dal mare alla terraferma e viceversa. «Abbiamo una opportunità enorme per il futuro - spiega - questo è un progetto a lungo termine, diamoci da fare non soltanto per noi ma per le future generazioni, Genova può essere leader a livello europeo e a livello mondiale». Subito dopo, il sub-commissario per la Ricostruzione Ugo Ballerini relaziona sull'attuazione del programma straordinario, seguito da Marco Sanguineri, segretario generale dell'authority, che illustra le ragioni tecniche dell'opera e gli altri interventi portuali in programma. Antonio Lizzadro, capoprogetto di Technital, mostra le diverse alternative contenute nel dossier di progetto che saranno discusse durante il dibattito pubblico. Diverse le domande rivolte dai cittadini ai relatori attraverso la piattaforma Zoom: 51 interventi che sono stati sintetizzati in 11 diverse tematiche, dall'impatto ambientale a quello economico, dal progetto alla cittadinanza. La sintesi dei contenuti discussi, e la traduzione di domande e risposte si troveranno sul sito del Dibattito Pubblico, <https://dpdigaforanea.it>. È possibile rivedere l'intero incontro sulla pagina Facebook dedicata al Dibattito Pubblico sulla Diga Foranea. L'appuntamento per il secondo incontro pubblico, che tratterà nel dettaglio proprio l'analisi costi-benefici sulle alternative progettuali, è per venerdì 15 gennaio dalle ore 17 alle ore 19. In totale saranno quattro gli incontri sul dibattito che si concluderanno il 2 febbraio. - (n.b.) © RIPRODUZIONE RISERVATA



Diga foranea, prima sessione del dibattito pubblico a Palazzo San Giorgio

di Matteo Cantile sabato 09 gennaio 2021 GENOVA - Si è aperta questa mattina a palazzo San Giorgio la prima sessione del 'dibattito pubblico' sulla costruzione della nuova diga foranea di Genova : il confronto, aperto a tutti, si svolge in modalità virtuale, attraverso il sito dedicato (QUI) e trasmesso in diretta da Telecittà, canale 11 del telecomando. La sessione, così come le successive e tutti gli interventi della conferenza stampa di presentazione di ieri e le opinioni raccolte da Primocanale in questi ultimi giorni, è disponibile on demand sul nostro sito internet (QUI). I lavori si sono aperti con la presentazione del protocollo da parte del coordinatore del dibattito, Andrea Pillon. I cittadini e gli stakeholder (cioè tutti coloro che sono direttamente interessati alla costruzione dell' infrastruttura) sono chiamati a esprimere la propria opinione su tre diverse ipotesi costruttive: oggi l' opera viene presentata nel suo insieme e per tre successivi venerdì (15, 22 e 29 gennaio dalle 17 alle 19) saranno affrontati i temi costruttivi, economici e ambientali della nuova diga. Parallelamente è stata fissata una serie di incontri della Commissione tecnica (costituita ad hoc) con operatori portuali, con i comitati dei cittadini, con le categorie economiche e i sindacati: gli incontri sono previsti l' 11, il 12, il 19 e il 26 gennaio. Entro la metà del mese di febbraio sarà presentata la relazione finale da parte dello stesso coordinatore e a distanza di un paio di settimane sarà redatto il piano definitivo da parte dell' **Autorità di sistema portuale** del mar Ligure Occidentale. Tutti i cittadini che intendono partecipare possono iscriversi ai dibattiti via zoom (accesso dal sito ufficiale del dibattito) oppure utilizzare il form dedicato (sempre sul sito web) o utilizzando la mail info@dpdigaforanea.it. Prende la parola il Sindaco di Genova Marco Bucci : "Genova è una porta del mediterraneo, già oggi da qui passa il 55% delle merci destinate all' Europa. Noi dobbiamo traguardare con quest' opera un futuro lontano, così come fece Raffaele De Ferrari spingendo e finanziando la diga attuale, costruita più di cento anni fa". Prende la parola Ugo Ballerini, sub commissario straordinario per la ricostruzione di Genova : "Il piano straordinario per Genova, gestito dal commissario Bucci, non è solo legato alla ricostruzione del porto per Genova ma a un complessivo rilancio delle attività del porto della città, la diga foranea fa parte di questi importanti interventi. Il ruolo di Genova in Europa richiede una visione forte da parte nostra: la diga, da sola, non è sufficiente, noi dobbiamo superare una serie di criticità storiche, endemiche, legate alla carenza di spazi a ridosso dei moli e di fluidità dei traffici, risolvendo il conflitto tra il porto e il resto della città.



Ecco le tre soluzioni per la nuova diga di Genova: aperto il 'debat public'

di Matteo Cantile sabato 09 gennaio 2021 GENOVA - Si è aperta questa mattina a palazzo San Giorgio la prima sessione del 'dibattito pubblico' sulla costruzione della nuova diga foranea di Genova: il confronto, aperto a tutti, si svolge in modalità virtuale, attraverso il sito dedicato ([QUI](#)) e trasmesso in diretta da Telecittà, canale 11 del telecomando. La sessione, così come le successive e tutti gli interventi della conferenza stampa di presentazione di ieri e le opinioni raccolte da Primocanale in questi ultimi giorni, è disponibile on demand sul nostro sito internet ([QUI](#)). E' possibile accedere allo streaming anche attraverso la pagina ufficiale del porto di Genova su Youtube ([QUI](#)) e sulla pagina Facebook dedicata ([QUI](#)). I lavori si potranno rivedere anche in televisione: questa sera alle 21 su Telecittà (canale 11) e alle 23 su Primocanale (canale 10). I lavori si sono aperti con la presentazione del protocollo da parte del coordinatore del dibattito, Andrea Pillon. I cittadini e gli stakeholder (cioè tutti coloro che sono direttamente interessati alla costruzione dell'infrastruttura) sono chiamati a esprimere la propria opinione su tre diverse ipotesi costruttive: oggi l'opera viene presentata nel suo insieme e per tre successivi venerdì (15, 22 e 29 gennaio dalle 17 alle 19) saranno affrontati i temi costruttivi, economici e ambientali della nuova diga. Parallelamente è stata fissata una serie di incontri della Commissione tecnica (costituita ad hoc) con operatori portuali, con i comitati dei cittadini, con le categorie economiche e i sindacati: gli incontri sono previsti l'11, il 12, il 19 e il 26 gennaio. Entro la metà del mese di febbraio sarà presentata la relazione finale da parte dello stesso coordinatore e a distanza di un paio di settimane sarà redatto il piano definitivo da parte dell'Autorità di sistema portuale del mar Ligure Occidentale. Tutti i cittadini che intendono partecipare possono iscriversi ai dibattiti via zoom (accesso dal sito ufficiale del dibattito) oppure utilizzare il form dedicato (sempre sul sito web) o utilizzando la mail info@dpdigaforanea.it. Prende la parola il Sindaco di Genova Marco Bucci: "Genova è una porta del mediterraneo, già oggi da qui passa il 55% delle merci destinate all'Europa. Noi dobbiamo guardare con quest'opera un futuro lontano, così come fece Raffaele De Ferrari spingendo e finanziando la diga attuale, costruita più di cento anni fa". Prende la parola Ugo Ballerini, sub commissario straordinario per la ricostruzione di Genova: "Il piano straordinario per Genova, gestito dal commissario Bucci, non è solo legato alla ricostruzione del porto per Genova ma a un complessivo rilancio delle attività del porto della città, la diga foranea fa parte di questi importanti interventi. Il ruolo di Genova in Europa richiede una visione forte da parte nostra: la diga, da sola, non è sufficiente, noi dobbiamo superare una serie di criticità storiche, endemiche, legate alla carenza di spazi a ridosso dei moli e di fluidità dei traffici, risolvendo il conflitto tra il porto e il resto della città. Alcune delle opere fondamentali sono già avviate, ad esempio il Terzo Valico, altre in via di progettazione, come la Gronda. L'approvazione del piano straordinario è stato, di per sé, un grande risultato: in tempi molto brevi sono stati presentati 38 progetti che serviranno proprio a risolvere le questioni più spinose attorno al porto e alla città. Il metodo di lavoro che abbiamo utilizzato per ricostruire il ponte San Giorgio in tempi così rapidi deve essere riproposto anche in questa fase, visto il risultato eccellente che quel metodo ha garantito. Noi vogliamo raggiungere un obiettivo sfidante: entro l'anno 2021 vogliamo concludere l'impegno di pianificare investimenti per 1.4 miliardi di Euro, una dimensione che non si era mai vista in precedenza. E' un risultato possibile con capacità e metodo. La diga, in questo contesto, è la sfida più importante e strategica, da tutti i punti di vista. Dai tempi, però, non abbiamo voluto estromettere il dibattito



PrimoCanale.it

Genova, Voltri

pubblico poiché lo consideriamo un momento fondamentale di condivisione". Prende la parola Marco Sanguineri, segretario generale dell' **Autorità di sistema portuale** : "Dal primo momento di cui abbiamo parlato di diga abbiamo trovato qualche scetticismo, soprattutto in ragione dei costi e della complessità costruttiva. L' opera, però, è perfettamente in scala rispetto alle dimensioni del porto di Genova: non è qualcosa che diciamo noi ma che viene riconosciuta da tutti gli operatori e osservatori internazionali. Genova è il capolinea di grandi rotte marittime che arrivano da tutto il mondo, tutti i continenti sono coinvolti, dal far East all' America: il riconoscimento del valore che ha il porto di Genova a livello economico è rappresentato dal suo essere individuato 'porto core' del corridoio Reno - Alpi (in precedenza chiamato Genova-Rotterdam). A livello internazionale i grandi operatori investono solo nei porti che hanno possibilità di crescita , il nostro è uno di questi: noi dobbiamo impegnarci profondamente nel risolvere le questioni aperte, come l' accessibilità, la flessibilità, il potenziamento dell' offerta e delle infrastrutture. L' accessibilità , in particolare, deve essere adeguata in considerazione della crescita della dimensione delle navi: dobbiamo inoltre favorire il pieno sfruttamento delle nuove infrastrutture portuali, dobbiamo stimolare gli investimenti privati ed efficientare i servizi tecnico nautici. Sempre sul fronte dell' accessibilità stiamo lavorando al miglioramento dell' offerta ferroviaria attraverso il completamento del nodo ferroviario e dell' ultimo miglio **portuale**: questo consentirà al bacino di Sampierdarena di essere maggiormente competitivo e produrrà un alleggerimento del traffico su gomma. Il nuovo parco ferroviario di 'Fuori muro', inoltre, consentirà agli operatori di Sampierdarena di realizzare treni su standard europei, con lunghezza a 750 metri. Il programma straordinario rappresenta una buona occasione occupazionale: 29 mila addetti diretti stimati da un studio condotto da Prometeia, più altri 30 mila posti tra indiretti e indotti. Prende la parola Marco Vaccari, responsabile del procedimento : "Il progetto è stato affidato un anno e mezzo fa, per identificare le soluzioni da proporre in questo dibattito abbiamo realizzato studi molto approfonditi. Sono state fatte valutazioni su moto ondoso, manovra, sondaggi geotecnici, analisi idromorfologiche con tanti parametri che abbiamo messo a confronto. Le tre soluzioni individuate le riteniamo tutte valide: per tutte abbiamo individuato costi e tempistiche. Dopo il dibattito pubblico individueremo la soluzione migliore e avvieremo la progettazione dell' opera: avvieremo dunque nel modo più rapido possibile la gara per aggiudicare la costruzione". Prende la parola Antonio Lizzadro, project manager Technital : "La nostra azienda è la capogruppo di otto aziende che stanno lavorando alla progettazione della diga. In questo anno e mezzo, come già spiegato, abbiamo effettuato molti studi per approfondire tutti gli aspetti progettuali e costruttivi, ora attendiamo le determinazioni del dibattito pubblico. I bacini interessati dalla diga sono quello di Sampierdarena e quello del porto Antico, entrambi con diverse vocazioni, turistiche, commerciali, industriali: la diga protegge queste attività e la città nel suo complesso dalle possibili mareggiate. L' esigenza della nuova diga nasce dal maggiore dimensionamento delle navi che scalano il porto di Genova: negli ultimi sette, otto anni sono apparse navi da 400 metri con capacità di 20mila teu, extra large rispetto a quelle che circolavano in passato. Senza la nuova diga si subirebbe, secondo le stime più accreditate, un dimezzamento dei traffici da qui al 2035, con la nuova diga, invece, si avrebbe un raddoppio del volume di container movimentati. La diga sarà costruita in due fasi: la prima per assicurare la sicurezza operativa del terminal Bettolo, la seconda fase invece è destinata a mettere in sicurezza tutti i terminal, anche quelli posti più a ponente. Sono state individuate cinque famiglie di soluzioni alternativo : le prime tre con accesso da Levante, altre due con rotte di accesso a ponente. Di queste cinque soluzioni, tre hanno passato il vaglio e sono arrivate al dibattito pubblico: la scelta è stata effettuata tenendo in considerazione la semplicità costruttiva. Restano, dunque, due soluzioni con imboccatura a levante e una con imboccatura a ponente. La soluzione 2 prevede una separazione dei traffici tra i mezzi diretti al porto Antico e quelle dirette a Sampierdarena, la soluzione 3 prevede la realizzazione di un ulteriore varco di fronte a calata Bettolo. La soluzione 4 prevede l' imboccatura da ponente, sebbene le navi da crociera dirette alla stazione Marittima possano

continuare ad accedere dal canale esistente. Le tre soluzioni sono equivalenti dal punto di vista ambientale, la soluzione 3 presenta alcuni vantaggi in particolare per le imbarcazioni da diporto. La diga sarà realizzata con cassoni e costerà tra 1 e gli 1.3 miliardi: i tempi di realizzazione sono stimati in 8 anni (1 per il progetto e 7 per la costruzione).



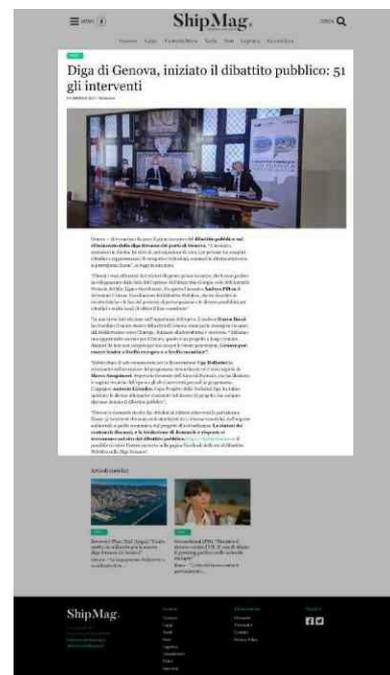
PrimoCanale.it

Genova, Voltri

Lo studio recepisce anche l' esigenza di produzione energetica da fonti rinnovabili: stiamo ragionando sull' energia eolica (pale di varia dimensione) e sullo sfruttamento del moto ondoso. La prima è una tecnologia matura, la seconda è in fase di sperimentazione e per il momento non è particolarmente promettente. Domande del pubblico . Analisi costi-benefici: Andrea Pillon ricorda che uno degli incontri sarà dedicato proprio all' approfondimento di questo aspetto. Antonio Lizzadro conferma che il 15 gennaio il tema economico sarà approfondito nel dettaglio: "Abbiamo verificato che per tutte e tre le ipotesi costruttive c' è un impatto positivo secondo le più attuali linee guida sulle grandi opere. Sono proiezioni che si basano sulle interazioni che abbiamo avuto con gli operatori locali i quali dovranno, naturalmente, tenere fede ai propri piani di sviluppo legati agli investimenti". Sugli sviluppi occupazionali Marco Sanguineri conferma che "le cifre sono stimate da un autorevole studio Prometeia che ha analizzato l' impatto complessivo, diretto, indiretto e indotto, che avrà la diga sull' economia locale. Su tema ambientale, è inevitabile un impatto all' aumento dei traffici ma va anche considerato lo sforzo, per esempio l' elettrificazione delle banchine, che l' **Autorità di sistema portuale** sta compiendo in direzione di un porto più sostenibile. Sui possibili riempimenti nella zona di Sampierdarena, al momento ne sono previsti pochi, vedremo cosa sarà inserito nel nuovo Piano regolatore **portuale**". Sul tema del possibile inquinamento legato al trasferimento delle merci e alla cantierizzazione della diga, risponde Antonio Lizzadro: "Tutte le analisi fatte finora sono servite per analizzare le tre soluzioni, non sono analisi ambientali a tutto campo che ci riserviamo di fare quando sarà scelta la strada da seguire. In ogni caso, sulla costruzione il cantiere sarà prevalentemente in mare, l' approvvigionamento di materiali sarà realizzato con mezzi marittimi e interesserà in modo minimo la città. Servirà certamente una banchina non lontana dal porto dove posizionare gli impianti per la prefabbricazione dei cassoni cellulari, tutte analisi che riguardano fasi successive della progettazione": Sull' elettrificazione delle banchine e sulla possibile produzione di energia rinnovabile. Lizzadro: "Abbiamo proposto la tecnologia eolica, esaminando tre taglie di generatori, dai 25 ai 100 metri di altezza delle pale". Sul possibile dragaggio di Sampierdarena, Lizzadro: "Per fare accedere le grandi navi serve la diga e certamente un fondale adeguato ai valori necessari per far transitare le navi in sicurezza. Va precisato che nell' area siamo già in presenza di fondali profondi, si tratterebbe di ricalibrare i 150 metri del canale di accesso". Possibili depositi chimici sulla diga? Sanguineri: "No, non è una soluzione praticabile". Approfondimenti Nuova diga di Genova, l' 8 gennaio parte il 'debat public' Ecco la nuova diga di Genova, al via il 'debat public' Nuova diga, parte il 'debat public': tutto anche in diretta tv Nuova diga, aperto il 'debat public'. Le istituzioni: "Momento storico"

Diga di Genova, iniziato il dibattito pubblico: 51 gli interventi

Genova Si è concluso da poco il primo incontro del dibattito pubblico sul rifacimento della diga foranea del porto di Genova. L'incontro, trasmesso in diretta, ha visto la partecipazione di circa 130 persone tra semplici cittadini e rappresentanti di categorie e istituzioni, connessi in diretta attraverso la piattaforma Zoom, si legge in una nota. Diversi i temi affrontati dai relatori di questo primo incontro, che hanno parlato in collegamento dalla Sala del Capitano di Palazzo San Giorgio, sede dell'Autorità Portuale del Mar Ligure Occidentale. Ha aperto l'incontro Andrea Pillon di Avventura Urbana, Coordinatore del Dibattito Pubblico, che ha descritto le caratteristiche e le fasi del processo di partecipazione e le diverse possibilità per cittadini e realtà locali di offrire il loro contributo. In una breve introduzione sull'importanza dell'opera, il sindaco Marco Bucci ha ricordato il valore storico della città di Genova come porta strategica via mare dal Mediterraneo verso l'Europa, dal mare alla terraferma e viceversa: Abbiamo una opportunità enorme per il futuro, questo è un progetto a lungo termine, diamoci da fare non soltanto per noi ma per le future generazioni, Genova può essere leader a livello europeo e a livello mondiale. Subito dopo, il sub-commissario per la Ricostruzione Ugo Ballerini ha relazionato sull'attuazione del programma straordinario ed è stato seguito da Marco Sanguineri, Segretario Generale dell'Autorità Portuale, che ha illustrato le ragioni tecniche dell'opera e gli altri interventi portuali in programma. L'ingegner Antonio Lizzadro, Capo Progetto della Technital Spa, ha infine mostrato le diverse alternative contenute nel dossier di progetto che saranno discusse durante il dibattito pubblico. Diverse le domande rivolte dai cittadini ai relatori attraverso la piattaforma Zoom: 51 interventi che sono stati sintetizzati in 11 diverse tematiche, dall'impatto ambientale a quello economico, dal progetto alla cittadinanza. La sintesi dei contenuti discussi, e la traduzione di domande e risposte si troveranno sul sito del dibattito pubblico, <https://dpdigaforanea.it>. È possibile rivedere l'intero incontro sulla pagina Facebook dedicata al Dibattito Pubblico sulla Diga Foranea.



Recovery Plan, Rixi (Lega): Conte metta un miliardo per la nuova diga foranea di Genova

Genova La Lega propone di riportare a un miliardo di euro il finanziamento per la diga di Genova nel Recovery Plan. Ci sono ancora i tempi per inserire l'intera cifra nel piano da proporre a Bruxelles sul Recovery fund. Si possono togliere fondi da altre cose perché parliamo di soldi da destinare soprattutto su infrastrutture e green', quindi sul GNL per le navi per esempio. Lo dichiara il deputato Edoardo Rixi, responsabile nazionale Infrastrutture della Lega. In realtà, nelle ultime settimane il governo ha diviso il plafond per cercare di tenere unita la maggioranza. Così i soldi sono finiti sulle cose più stravaganti, come 600 milioni sulle piste ciclabili o 4,5 miliardi sulla parità di genere aggiunge Rixi -. Cose senz'altro importanti, ma che molto spesso sono spese in conto corrente non capitale che difficilmente l'Italia riuscirà a ottenere, col rischio quindi di perdere fondi da investire per la crescita economica dell'intero Paese. La nuova diga foranea di Genova invece è una di quelle opere che è possibile finanziare interamente col Recovery fund perché rispetta tutti i parametri che l'Ue ha dato all'Italia, come il ponte sullo Stretto d'altronde. Abbiamo dimostrato col ponte San Giorgio che se le cose si vogliono fare, bene e in fretta, siamo in grado di farlo.

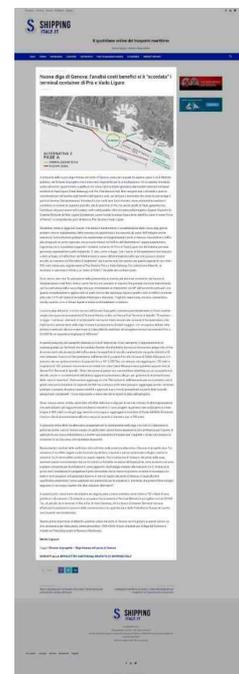


Shipping Italy

Genova, Voltri

Nuova diga di Genova: l'analisi costi benefici si è scordata i terminal container di Prà e Vado Ligure

A proposito della nuova diga foranea del porto di Genova, opera per la quale ha appena preso il via il dibattito pubblico, nel Dossier di progetto che è stato reso disponibile per la consultazione, c'è un aspetto che balza subito all'occhio (quantomeno a quello di chi scrive) ed è la totale ignoranza dei moderni terminal container esistenti di Vado Ligure (Vado Gateway) e di Prà (Psa Genova Prà). Non vengono mai richiamati o presi in considerazione nell'analisi costi benefici dell'opera e, anzi, per arrivare a sostenere che senza la nuova diga il porto di Genova (Sampierdarena) finirebbe fra non molti anni fuori mercato, viene volutamente escluso il contributo, in termini di capacità portuale, che le banchine di Prà, ma anche quelle di Vado, garantiscono. Contributo che pure esiste ed è costato molti soldi pubblici oltre che esternalità negative. Eppure l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, come ricorda lo stesso logo che la identifica sotto il nome Ports of Genoa, è composta dai porti di Genova, Prà, Savona e Vado Ligure. Sostenere, come si legge nel Dossier, che senza il trasferimento e la realizzazione della nuova diga già dai prossimi anni si realizzerebbe (nello scenario più pessimistico ma secondo gli autori dell'indagine anche realistico) un'involuzione graduale che rischierebbe di marginalizzare il porto di Genova riducendone i traffici alla stregua di un porto regionale, con un ruolo minore nel traffico del Mediterraneo appare quantomeno ingeneroso se si considerano appunto i terminal container di Prà e di Vado Ligure che del sistema portuale genovese rappresentano parte integrante. E' vero, come si legge, che i bacini di Sampierdarena non riescono a dare sviluppo ai traffici fuori dal Mediterraneo a causa della limitazione sulle navi che possono essere accolte (al massimo di 300 metri di lunghezza) ma è anche vero che proprio per questa ragione le navi oltre i 300 metri attraccano regolarmente al Psa Genova Prà e a Vado Gateway (l'ex piattaforma Maersk, va ricordato, è nata dopo il rifiuto a un porto di Voltri 2' da parte dei comitati locali). Così come è vero che la valutazione delle potenzialità di crescita dei terminali contenitori del bacino di Sampierdarena e del Porto Antico hanno fornito uno scenario di crescita che prevede una forte discontinuità con la costruzione della nuova diga, che può considerarsi un interruttore on/off dell'economia portuale, ma questa considerazione si applica solo al porto storico del capoluogo ligure e peraltro solo al traffico container (che vale il 37% del totale di tonnellate imbarcate e sbarcate). Traghetti, merci varie, crociere, cantieristica navale, nautica, ro-ro e rinfuse liquide e solide continuerebbero a esistere. La nuova diga del porto, è scritto ancora nel Dossier di progetto, interessa prevalentemente (o forse sarebbe meglio dire quasi esclusivamente) il Terminal Bettolo di Msc e il Genoa Port Terminal di Spinelli. Si rendono necessari interventi di ampliamento dei bacini interni davanti alle darsene di Sampierdarena, che implicano lo spostamento della diga foranea di protezione su fondali maggiori, con un'urgenza dettata dalla entrata in esercizio del nuovo terminale di Calata Bettolo destinato ad accogliere navi portacontainer fino a 24.000 Teu di capacità e lunghezza di 400 metri. A questo proposito, nel paragrafo dedicato ai vincoli imposti dal vicino aeroporto, il raggruppamento di imprese guidato da Technital che ha condotto l'analisi di prefattibilità tecnica ed economica spiega che, al fine di evitare rischi alla sicurezza del traffico aereo (la superficie di decollo caratterizzato da quote inferiori a 60 metri interessa il bacino di Sampierdarena dall'estremità di ponente fino alla darsena di Calata Massaua) si è previsto che navi portacontainer di capacità fino a 10-12.000 Teu, con altezze che raggiungono i 55 metri e lunghezze di 330, possano manovrare e accostare non oltre Calata Massaua verso ponente (appunto fino al Genoa Port Terminal di Spinelli). Oltre tale darsena queste navi causerebbero interferenza con la superficie di decollo, anche



Shipping Italy

Genova, Voltri

in considerazione dell'altezza aggiuntiva necessaria alle gru per garantire la movimentazione delle merci in banchina. Il documento aggiunge poi che Per la fase b) dell'intervento per cui è previsto che le grandi navi portacontenitori di capacità 24.000 Teu e altezza di 60 metri possano raggiungere anche i terminali posti più a ponente, dovranno essere stabiliti e approvati nuovi vincoli aeroportuali da parte delle Autorità aeroportuali competenti. Cosa impossibile a meno che non si sposti la pista dell'aeroporto. Quasi nessun cenno, inoltre, viene fatto all'utilità della nuova diga per le navi da crociera di ultima generazione che pare abbiano già raggiunto una lunghezza massima (i nuovi progetti riguardano navi più larghe ma meno lunghe di 400 metri) e che già oggi riescono comunque a raggiungere le banchine di Ponte dei Mille sfruttando il bacino d'evoluzione esistente all'imboccatura di Levante di diametro pari a 550 metri. A proposito infine delle tre alternative prospettate per lo spostamento della diga, non solo la Capitaneria di porto ma anche i servizi tecnico-nautici (in particolare i piloti) hanno espresso la loro preferenza per l'ipotesi di apertura di una nuova imboccatura a Levante con possibilità di transito per i traghetti e le navi da crociera da entrambe le vie d'accesso che sarebbero disponibili. Riassumendo i risultati delle verifiche e del confronto sulle soluzioni alternative il Dossier di progetto dice: La soluzione 2 ha effetti negativi sulla funzione diportistica a levante e sul suo potenziale sviluppo, mentre le soluzioni 3 e 4 hanno effetti positivi su questo aspetto. Per la soluzione 4 l'imbarco del pilota sulla nave, secondo quanto raccomandato dai servizi nautici ai fini della sicurezza dell'operazione, deve avvenire a levante e questo comporta, per la soluzione 4, costi aggiuntivi di pilotaggio rispetto alle soluzioni 2 e 3. Anche se le prove con il simulatore di navigazione hanno dimostrato che le manovre possono avvenire in sicurezza con tutte e tre le soluzioni, la Capitaneria di porto e i servizi nautici del porto di Genova, in base alla loro significativa esperienza, hanno espresso una preferenza per la soluzione 3, ritenendo che possa offrire margini aggiuntivi di sicurezza rispetto alle altre soluzioni alternative. A questo punto non rimane che stabilire se valga la pena o meno investire come minimo 750 milioni di euro pubblici (o al massimo 1,3 miliardi) su un'opera che consentirà a Terminal Bettolo di accogliere navi da 20.000 Teu, al pari dei vicini terminal di Psa a Prà, di Vado Gateway, del La Spezia Container Terminal (se sarà effettuato l'ampliamento previsto dalla concessione) e tra qualche anno della Piattaforma Europa di Livorno (se e quando verrà realizzata). Questa prima esperienza di dibattito pubblico voluta dal porto di Genova servirà proprio a questo (anche se una decisione è già stata presa, come dimostrano i 500 milioni di euro stanziati per la diga dal Governo e inseriti nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza). Nicola Capuzzo

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Super-diga di Genova, ecco come si svilupperà il débat public / VIDEO

Bucci: «La nuova diga è un investimento per il Nord Europa" **Genova** - Quando scandisce bene «non lasceremo nulla di intentato» le orecchie dei presenti si tendono, per soppesare le parole della ministra Paola De Micheli in collegamento da Roma. Spiega che l'opera è blindata e non ci devono essere dubbi sulla sua realizzazione: «Attenderemo l'esito della discussione di questi giorni e con un atto amministrativo completeremo il finanziamento della diga, insieme al contributo già previsto dall'Autorità portuale». Significa che toccherà al dibattito pubblico partito ieri fare le considerazioni sulla scelta migliore del progetto della nuova del **porto di Genova**, poi si passerà alla fase operativa. Otto anni per la realizzazione, di cui un anno per la progettazione e sette per la costruzione. La prima fase funzionale, come viene chiamata nelle slide di Technital, il colosso che ha vinto la gara per costruirla, costerà tra i 750 e i 950 milioni. Sin qui i costi sono coperti, nel ragionamento della ministra: 500 milioni arrivano dal Recovery Plan, il resto, come conferma il presidente del **porto** Paolo Signorini, lo metterà l'Authority. Ma servono 1,3 miliardi per completare l'opera. Ed è qui che arriverà in soccorso la ministra, con un semplice atto amministrativo. «Siamo più tranquilli» spiega Signorini che incassa così l'appoggio di Roma. «La diga per noi è un investimento strategico - dice ancora la ministra -. Non c'è solo il Recovery Fund, insomma». E spiega ancora che in Liguria arriveranno «quasi 20 miliardi fra infrastrutture, mobilità e portualità. È una scelta strategica di riconoscimento del ruolo di questa regione, perché la portualità ligure è la porta del Mediterraneo». Per il governatore Giovanni Toti «è un momento storico: la nuova diga è un prerequisito perché tutto quello che stiamo costruendo a monte vada a sistema e possa essere sfruttato al 100% delle proprie possibilità. Non farla rendere meno efficaci e produttive le grandi somme di denaro già investite per attrezzare una logistica a terra che nei prossimi anni sarà competitiva con le migliori logistiche d'Europa». Il sindaco Marco Bucci allarga lo sguardo: «Non è un investimento solo per **Genova**, ma per la Liguria, l'Italia e il Nord Europa». Con la nuova diga si punta al raddoppio dei container a Sampierdarena, portando il traffico da 1 a 2 milioni di teu, anche se Roberto Traversi, il sottosegretario ai porti dei 5Stelle, promette di studiare la modalità con cui si è arrivati a definire questo futuro boom. Se a **Genova** regna la pace istituzionale, a Roma il clima è diverso. Raffaella Paita, presidente della commissione trasporti, mena fendenti: «Abbiamo fatto bene a chiedere una correzione di linea sui finanziamenti alla diga e l'abbiamo ottenuta. Ora servono i commissari delle opere: aspettiamo da sei mesi». Sui porti intanto la ministra annuncia «il ricorso alla Corte europea contro la decisione di Bruxelles di tassare i porti italiani» e spegne l'entusiasmo degli armatori per il rinnovo della flotta con i soldi del Recovery: «Ma li metteremo noi e faremo anche più velocemente». -



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Ricorsi e polemiche

Il concorso contestato per pilota del porto

Il Tar Liguria si è pronunciato sul ricorso contro l'ultimo concorso per pilota del porto di Genova, di luglio 2020. Sono uno che non è diventato pilota del porto, ricordo bene quando partecipai ai concorsi, scendere a terra è un sogno per chi naviga ma più la carriera in mare porta in alto più diventa un miraggio, e, dopo oltre 30 anni di mare in cui ho preso e dato ordini, non sarò delicato. Il Tar annulla il concorso per irregolarità "insanabili" nella correzione delle prove di preselezione: i candidati, apponendo le generalità, rendevano il compito manipolabile! Le rimostranza del corpo piloti circa la spesa eccessiva (!) per introdurre l'anonimato è stata tacciata. Il capo dei piloti dice "il vero problema è che ci viene chiesto di rispettare regole che valgono per i concorsi pubblici, con mille norme e attenzioni da seguire, quando invece siamo una corporazione, una realtà privata, a tutti gli effetti una vera e propria azienda", il Tar ha riconosciuto il contrario. Leggo anche un'arrampicata sugli specchi: pur presi con le mani in pasta, considerano una "sentenza pilota" che ha dato ragione loro su molti punti, basta rifare il concorso. Svergognati. Penso ai 180 concorrenti, non pivelli o neo laureati, bensì Capitani di Lungo Corso, gente che gestisce uomini e mezzi, lontana dai propri cari che vivono una vita senza di loro, Gente di Mare. Li immagino lasciare casa, salutare dicendo "speriamo", per l'unica occasione di scendere dalle navi. Questi uomini, meritano rispetto, delle scuse e hanno diritto ad un esame equo. Se lo aspettavano, hanno fatto salti mortali per esserci, rinunciato all'imbarco, allo stipendio, accolti da irregolarità concorsuali. Esserci per prove e visite mediche è già vincere, se uno partecipa, un altro è a bordo, è una spietata di selezione. Faranno valere la loro preparazione, anche se minacciati, di "studiare a meno di rimediare figure barbine", evidentemente i piloti dimenticano presto il rispetto per la Gente di Mare. Lettera firmata. e-mail



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

porto e sindacati

Cassa integrazione in Lsct: «Vogliamo vederci chiaro»

Furletti (Uil): «Verificheremo se la contrazione dei traffici giustifica il provvedimento» Bettalli (Cgil): «A noi non risulta uno scenario così grave come dicono in azienda»

LAURA IVANI

La Spezia Vogliono vederci chiaro i sindacati. Vogliono capire se la cassa integrazione richiesta per altre 11 settimane da Lsct sia davvero la soluzione proporzionata alla contrazione dei traffici in banchina. Perché nonostante la pandemia, rilevano, il 2020 non si è chiuso certo in negativo per il terminal spezzino. Lunedì era stato convocato dall' amministratore delegato di La Spezia Container Terminal Alfredo Scalisi un incontro con le sigle sindacali. Incontro che ieri, però, è stato posticipato a giovedì. Solo allora Cgil, Cisl e Uil potranno sedere al tavolo e prendere coscienza dello scenario che ha causato quella che il sindaco Peracchini ha definito una «doccia fredda». Il primo cittadino in un intervento sul Secolo XIX ha usato parole dure contro la decisione dell' azienda che, ha detto, potrebbe usare la pandemia «come foglia di fico» per nascondere una «debole volontà» nell' attuare quanto previsto dalla concessione demaniale. Gli investimenti, che prevedono l' ampliamento delle banchine per liberare Calata Paita e restituirla alla città. Da lì partirebbe un nuovo sviluppo per La Spezia, con stazione crocieristica e waterfront. Un punto di svolta per la città che però tarda a partire. I sindacati

intanto mercoledì incontreranno il nuovo presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** Mario Sommariva. Per parlare delle questioni prioritarie che riguardano lo scalo. E, gioco forza, ci sarà anche la cassa integrazione richiesta per 343 dipendenti Contship (228 operai e 115 impiegati e quadri) dal 18 gennaio al 31 marzo. L' ammortizzatore sociale relativo all' emergenza Covid-19 era già stato utilizzato, con le stesse modalità, fino al 31 dicembre. Sommariva ha accolto la notizia della cassa integrazione come «molto negativa, nei prossimi giorni ne discuterò con le organizzazioni sindacali. Mi riservo di fare ulteriori approfondimenti ma di certo non è un buon segnale». Per Marco Furletti, Uil, «occorre comprendere con precisione se il calo dei traffici giustifichi l' utilizzo dell' ammortizzatore sociale. E come è stata utilizzata, la cassa integrazione, nelle settimane precedenti. Vogliamo sapere qual è il dato di chiusura del 2020 in termini di traffici». Ancora più duro Stefano Bettalli, Cgil. «A noi non risulta uno scenario così grave come viene adducendo nella motivazione. La cassa è stata chiesta per il tetto massimo, cioè la metà dei dipendenti. A conti fatti dovrebbe quindi prospettarsi un calo dei traffici tra il 30 e il 50% per giustificare questi numeri. Eppure il 2020 è stato chiuso con 1 milione e 100 mila Teu movimentati. Siamo perplessi, vogliamo una discussione approfondita. Di certo non ha tutti i torti il sindaco Peracchini quando richiama sul rispetto degli impegni che sono alla base della concessione demaniale». La contrazione dei traffici, riflette Marco Moretti della Cisl, «è plausibile, ma l' anno si è chiuso in positivo con un utile di 33 milioni invece dei 40 degli altri anni. Per quel che riguarda le affermazioni del sindaco, la dirigenza dell' azienda ha assicurato di voler lavorare nel 2021 iniziando dal terzo bacino invece che da molo Garibaldi, che richiede un investimento minore inizialmente. Ma questo permetterà di liberare Calata Paita. Sentiremo che cosa intende fare il nuovo presidente dell' Authority, ci auguriamo parli con l' azienda per vedere se e quando hanno intenzione di mettere in atto gli investimenti a questo punto. Occorre al più presto una data». --



Primo incontro Sommariva-Peracchini

Redazione

LA SPEZIA Primo incontro ufficiale tra il sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini e il nuovo presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure orientale Mario Sommariva. Un incontro molto cordiale e fruttuoso sui grandi temi che interessano la nostra città per il 2021 e gli anni a venire ha commentato il primo cittadino che rinnovando le sue congratulazioni al presidente, ha portato alla sua attenzione diversi temi che, come amministrazione, sono da sempre ritenuti prioritari per ottenere un equilibrio armonico fra la città e le attività del porto. La restituzione della Calata Paita alla città, l'attenzione all'ambiente e la necessità di abbattere quanto più possibile l'indice di rumorosità a vantaggio dei lavoratori stessi e dei quartieri del levante, un nuovo slancio agli investimenti anche infrastrutturali di cui il nostro territorio ha bisogno per un costante sviluppo tecnologico e occupazionale e per aumentare la competitività con gli altri porti. In questi anni -ha continuato il sindaco Peracchini- La Spezia è diventata non solo sempre più centrale nel panorama regionale, italiano ed europeo nella logistica e nel trasporto merci, ma anche un porto turistico fondamentale sul quale dobbiamo continuare a investire nella ripartenza dell'emergenza Covid. La sinergia fra istituzioni -ha concluso- è il miglior metodo per garantire una prospettiva di crescita e progresso del territorio e sono particolarmente soddisfatto di aver trovato da parte del presidente massima collaborazione e attenzione verso il nostro territorio.



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Terminal traghetti, perdite ridotte: il 2020 si è chiuso in positivo

Crescita dello 0,43%. Bene i mezzi che percorrono l' Autostrada del Mare Ravenna-Brindisi-Catania con Grimaldi e Tirrenia-Cin

Una vittoria sul filo di lana. Il T&C, il terminal traghetti di via Baiona controllato dall' **Autorità** di **sistema portuale** e amministrato da Alberto Bissi, ha chiuso l' anno con un +0,43%, nonostante il Covid e le difficoltà economiche internazionali abbiamo notevolmente influito sui traffici portuali. A fine novembre, ultimo dato disponibile, lo scalo ravennate perdeva il 16,7%. Tra le poche voci positive, quella dei traghetti che percorrono l' Autostrada del Mare Ravenna-Brindisi-Catania con le compagnie Grimaldi e Tirrenia-Cin. Tre corse a settimana a testa per trasportare, andata e ritorno, i semirimorchi di autoarticolati soprattutto italiani che approfittano della linea ravennate per andare a Brindisi, e poi attraversare eventualmente l' Adriatico verso la Grecia e l' Est , o arrivano a Catania per la Sicilia, ma anche per proseguire per Malta. Ancora a novembre, nonostante un + 19,2% sul solco di un recupero iniziato da fine giugno, il terminal prevedeva una perdita intorno al 6%. Invece, al 31 dicembre, a conti fatti, il T&C nel 2020 ha movimentato 64.004 rimorchi contro i 63.734 del 2019, una differenza di appena 260 pezzi, ma con 11 corse soppresse nei mesi più pesanti del Covid. «Dal 16 luglio - spiega Bissi - le due compagnie hanno interrotto il rapporto che le vedeva utilizzare i due traghetti in linea dividendosi gli spazi interni in parti uguali, con tre approdi settimanali. Da quella data, ogni settimana Grimaldi e Tirrenia-Cin approdano con i propri due traghetti, tre volte la settimana, stessi giorni, stessi orari e ciò mette in fibrillazione l' intera organizzazione dell' impianto **portuale**, che comunque sta affrontando concretamente la situazione anche grazie alle persone chiamate a questo sforzo straordinario». L' approdo simultaneo si è reso possibile «grazie a un' ordinanza del 2014 della Capitaneria di Porto che permette due diverse opzioni di ormeggio. Tutto ciò richiede un' organizzazione del lavoro molto ferrea, ma consente anche al terminal di imbarcare più mezzi». Se le due compagnie riuscissero a fare il 'pieno' dei loro traghetti tre volte alla settimana, si passerebbe da 420 rotabili movimentati mediamente a ogni approdo nel 2019 a oltre 600 con un incremento di oltre il 40%. Un valore non affrontabile in questo momento da T&C per mancanza della necessaria area asfaltata per la sosta e le operazioni di sbarco/imbarco. Situazione che verrà affrontata a breve con l' asfaltatura di 20mila metri quadrati di un' area di proprietà ora incolta e con un altro parcheggio privato a uso pubblico di 7.300 metri. Io. tazz.



Carrara

Piano regolatore e porto 'green' Il Waterfront cambia il litorale

Non è l'anno zero per il **porto** di **Marina** di **Carrara** che fra Piano regolatore in fieri e nuova governance dovrà vedere partire i lavori dell'ampliamento e del Water front. Se ne parla da decenni e il 2021 dovrebbe essere l'anno in cui arriveranno le prime gru nel cantiere che dovrà rifare il look di **Marina** e l'interfaccia **porto** città. Quattro lotti per circa 40 milioni di euro che dovranno ridisegnare la viabilità del **porto**, separarla dal lungomare a vocazione turistica e rendere più appetibile la passeggiata più amata dai carraresi sul molo di ponente. Intanto le categorie sono sugli spalti, in primis la nautica per aver più spazi e il famoso travel lift che dovrà ridare linfa vitale all'intera categoria. Un progetto destinato a cambiare il litorale marinello, mai come prima fino ad ora.



Il Tirreno

Livorno

Porto, licenziamenti mascherati Il lavoro c'è ma emigrano gli uffici

Filt Cgil: i grandi operatori concentrano gli addetti nella sede centrale. Il traffico regge, l'occupazione sparisce

MAURO ZUCHELLI

LIVORNO. A far da detonatore è stata l'emergenza Covid e la trasformazione del lavoro d'ufficio che in questi ultimi mesi spesso si è trasformato in lavoro da casa: meno tempo sprecato nel tragitto casa-ufficio, meno complicato conciliare incombenze domestiche e mansioni d'ufficio ma, al tempo stesso, il rischio che non ci siano più orari precisi e magari la tentazione di risparmiare sui costi fissi di sede locale in nome della possibilità di arrangiarsi con un computer. A lanciare il segnale d'allarme è Giuseppe Gucciardo, dirigente sindacale della Filt Cgil. E non per una preoccupazione astratta o ipotetica. Anzi, è concretissima: «Il fenomeno riguarda per il momento gli uffici di 4 distinte agenzie di spedizioni presenti nella nostra città. I lavoratori coinvolti (impiegati amministrativi, commerciali, operativi, ecc.) sono in tutto una quindicina». Non è solo concreta, è pure immediata: «Le lettere con la richiesta di trasferimento sono già state recapitate in questi giorni ai dipendenti». Solo all'apparenza si tratta di piccoli numeri. Al contrario, - è l'argomentare del sindacalista - quel che salta fuori adesso è l'avvisaglia di una slavina che rischia di travolgere l'occupazione e i rapporti di forza fra aziende e lavoratori. Tradotto: non solo sono a rischio i posti di lavoro direttamente coinvolti ma di fatto si dice ai lavoratori che non hanno in mano potere negoziale. Anche perché, secondo quanto riferito da fonti Cgil, non siamo affatto in presenza di un problema di carichi di lavoro. Non sono i traffici che mancano, il lavoro c'è: è "solo" che ora si è scoperto che è possibile gestirlo da fuori. Da altrove, da altre città. Gucciardo non ci gira intorno: «All'interno del porto di Livorno stiamo registrando un fenomeno in espansione assai preoccupante: le agenzie di spedizioni in mano alle multinazionali stanno chiudendo i loro piccoli uffici presenti nel nostro scalo così da poter gestire tutto il lavoro presente nel nostro porto direttamente dalle loro sedi italiane centrali». Ma questa è solo la prima metà del problema: la restante parte sta nel fatto che si sta affermando un trucco per arrivare al licenziamento senza neanche prendersi la responsabilità di farlo effettivamente. Gucciardo segnala l'espedito utilizzato in questo caso per cogliere i proverbiali due piccioni con una fava: da un lato, si aggira il blocco dei licenziamenti che il governo ha stabilito fino al 31 marzo per via dell'emergenza Covid; dall'altro, si arriva al licenziamento lasciando che sia il lavoratore a andarsene. Il "trucco" sta nel mascherare il licenziamento utilizzando il trasferimento in un'altra sede così da costringere di fatto il dipendente a gettare lui la spugna. È il caso in questione nelle quattro realtà livornesi: «Ai dipendenti degli uffici presenti nella nostra città - spiega Giuseppe Gucciardo - è stato infatti proposto di trasferirsi in altre regioni, con tutti i sacrifici e le difficoltà che ne conseguono visto anche le incertezze legate alla pandemia: in pratica si tratta di veri e propri licenziamenti di fatto». In casa Cgil si torna con la memoria a quanto segnalato a cavallo fra ottobre e dicembre di due anni fa: «La storia purtroppo si ripete: ciò che sta avvenendo non è molto diverso - sottolinea - da quanto denunciavamo in relazione alla richiesta dell'agenzia marittima Hamburg Sud di trasferire a Genova i suoi 13 dipendenti operativi a Livorno». E aggiunge: «La città non può accettare quanto sta avvenendo: non possiamo perdere altri posti di lavoro».



Il Tirreno

Livorno

La questione merita una sottolineatura a sé, secondo l' esponente sindacale Cgil: «A mettere in atto questi inaccettabili provvedimenti sono proprio quelle multinazionali che ancora oggi stanno beneficiando di ammortizzatori sociali con causale Covid-19, ossia quei particolari strumenti di contrasto alla crisi che non richiedono nessun costo aggiuntivo da parte dell' azienda». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Tirreno

Livorno

i traffici/1

Navi in arrivo, 20% in meno (ma non c'è la paralisi totale)

M.Z.

LIVORNO. Neanche nel quarto trimestre, quello autunnale, il **porto** ce l'ha fatta a rimettersi in pari con i dati di dodici mesi prima: dall'inizio di ottobre a fine anno sono arrivate in **porto** 1.531 navi, 219 in meno rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Sono i dati messi nero su bianco dall'Avvisatore Marittimo del **porto** di **Livorno** per mano di Fabrizio Moniga: ovviamente il numero di navi non può fornire ragguagli relativamente alla quantità di merce movimentata, ma hanno il pregio di arrivare quasi in tempo reale. Il calo del 12,5% su base trimestrale segnala che la diminuzione dei traffici è ancora rilevante e tuttavia offre la riprova del fatto che è qualcosa di ben diverso da uno stop totale o quasi totale. Lo evidenzia anche il dato su base annua, sempre fornito dall'Avvisatore: meno 20,3%. Di nuovo: una battuta d'arresto pesante, mai se n'era avuta una di tale entità negli ultimi 15 anni (e anzi è il doppio del peggior dato precedente). Ma siamo ben lontani dalla paralisi completa. Resta il fatto che questa percentuale di arretramento è determinata in realtà da due andamenti assai differenti. Il blocco pressoché totale ha interessato il traffico passeggeri: quasi azzerato l'andirivieni dei croceristi (meno 97,6%), assai bruscamente ridotto anche quello delle navi passeggeri (meno 91,8%). Ne consegue che ben più limitata è la flessione in fatto di arrivi di navi portacontenitori (85 in meno, calo del 10,9%) oppure di gasiere (solo una in meno, una diminuzione del 2,4%). Le "autostrade del mare" - delle quali **Livorno** è il primo **porto** made in Italy - hanno visto il passaggio di 1.559 navi, 364 in meno dell'anno precedente (giù del 18,9%). Giù anche il traffico di auto nuove in arrivo via mare per essere smistate fra i concessionari di mezza Italia: meno 22% su base annua. Ma in autunno sono arrivate nel **porto** di **Livorno** solo sei navi car-carrier a confronto dello scorso anno: quel calo di sei punti percentuali segna, se non una inversione di tendenza, un netto recupero rispetto al tracollo dei mesi precedenti. Restano in aumento due tipologie in controtendenza in tutta la durata dell'emergenza Covid: i trasporti di cellulosa (che serve alle cartiere per i panni-carta per le pulizie) hanno visto aumentare del 6,4% il numero delle navi, le navi porta-grano sono aumentate del 22,2% (e il loro carico di oltre il 65%). --M.Z. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno

Livorno

i traffici/2

Lorenzini, crescono i container anche nell' anno della pandemia

LIVORNO. I dati dei traffici 2020, in piena era Covid, fanno cantare vittoria al terminal Lorenzini, in mano al 50% alle famiglie livornesi Lorenzini e Grifoni e per l' altra metà al colosso Msc, una delle due flotte di navi portacontainer più importanti al mondo. Dal quartier generale dell' azienda forniscono i dati relativi ai traffici dei contenitori e alla movimentazione di impiantistica: nel primo caso, va detto che nel corso dei dodici mesi dell' anno appena concluso sono passati dal terminal quasi 147mila container equivalenti a 241.328 teu. Ad essi vanno sommate poco meno di 20mila tonnellate di impiantistica (19.680, per l' esattezza). Lo stato maggiore del terminal esulta perché - afferma - si tratta di risultati «molto importanti» di fronte alle difficoltà che l' emergenza coronavirus ha rappresentato per gli interscambi commerciali (e, dunque, ovviamente anche per i traffici marittimi). L' azienda segnala che rispetto a dodici mesi prima la movimentazione dei contenitori è «ulteriormente cresciuta del 6,6 per cento» a paragone dei poco più di 226mila teu che erano stati registrati nel 2019. E per quanto riguarda il project cargo? «È rimasto sostanzialmente stabile - viene sottolineato - rispetto all' anno precedente nonostante la drammaticità della pandemia che ha avuto un impatto importante sul settore». «Il terminal continua il suo sviluppo su entrambi gli ambiti operativi principali: merce varia e container», viene messo in evidenza dall' azienda in questa fase di consuntivo, di fronte a una emergenza così complicata. Relativamente alla composizione dei traffici di contenitori, viene specificato che era rappresentato da contenitori pieni l' 81,3 per cento dei quasi 147mila container imbarcati o sbarcati nel terminal (i "vuoti" sono stati al di sotto di quota 28mila). Riguardo infine al flusso in entrata e a quello in uscita, bisogna aggiungere che la movimentazione di merce in export e quella in import «sono quasi totalmente equiparabili in termini di volumi». --



La Nazione

Livorno

LIVORNO

«Porto, le agenzie licenziano»

«Un confronto sulle iniziative da mettere in campo per la valorizzazione del biologico toscano». Questo l'obiettivo dell'incontro estremamente costruttivo tra Stefania Saccardi, assessore regionale all'agricoltura, Maria Grazia Mammuccini e Alberto Bencistà, presidenti Federazione del biologico nazionale e regionale. «Significativo - spiega Federbio - l'impegno della Toscana nell'investimento per il biologico».

All'estero puntano sulla Toscana
Investimenti per 1,4 miliardi

Erosione del litorale massese
«Pronti interventi e task force»

Porto, le agenzie licenziano

Valorizziamo i prodotti biologici



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

fronte del portofronte del porto

Costa Victoria sta per salpare Verrà demolita in Turchia

La maxi nave da crociera dal 23 giugno è ormeggiata alla banchina Pim Sfumati i progetti di riconvertirla ad altri usi perché ritenuti non economici

MANOLO MORANDINI

PIOMBINO. È pronta a mollare gli ormeggi Costa Vittoria. La nave ormeggiata alla banchina in concessione a **Piombino** industrie marittime (Pim) dallo scorso 23 giugno farà rotta verso Aliaga. Una decina i giorni di navigazione stimati per approdare nel **porto** turco, che con la pandemia da Covid-19 è diventato l' approdo delle navi da crociera per lo smantellamento. Resta solo da confermare la data della partenza: l' 11 o il 12 gennaio. Si chiarisce il destino della nave venduta da Costa Crociere Spa a Genova Trasporti Marittimi Srl lo scorso giugno. Le ipotesi di riconversione in albergo galleggiante si sono scontrate con la realtà di un' imbarcazione che per dimensioni e caratteristiche rendono l' impresa non economica. Da qui la scelta della demolizione. L' operazione a **Piombino** non è possibile, il cantiere non ha ancora le autorizzazioni necessarie. E comunque c' è un dato: la proprietà ha scartato anche la soluzione di eseguire l' intervento nel proprio cantiere San Giorgio del **Porto** a Genova, che è uno dei due soci di Pim, l' altro è il gruppo livornese Fratelli Neri. Nello stabilimento di Aliaga lo smantellamento ha costi inferiori e tra l' altro la Turchia ha accettato la normativa Ue in materia di demolizione sostenibile che la rende una destinazione concorrenziale che finisce per mettere fuori mercato gli altri cantieri europei. Costa Victoria è stata la terza nave per stazza a entrare nel **porto** di **Piombino** e per 7 mesi ha dato lavoro a una decina di persone. Il progetto industriale di Pim prevede la realizzazione di una piattaforma polifunzionale di demolizione, costruzione e riparazione, con investimenti privati previsti per oltre 16 milioni entro il 2023 e un organico di personale a regime che si aggirerà sulle 80 unità. Quando si parla di demolizione va sgombrato dal campo delle possibilità quella di scafi che possono ancora navigare, com' è il caso della Costa Victoria. La prospettiva per **Piombino** è sulla scia delle operazioni in corso da metà agosto con la commessa spuntata da Resolve Salvage & Fire, colosso mondiale per le operazioni di salvataggio, recupero e rimozione relitti. Sulla banchina piombinese si scaricano i pezzi di quel che resta del cargo Cdry Blue incagliato il 21 dicembre 2019 in Sardegna, sulle coste dell' isola di Sant' Antioco, durante una giornata di forte maltempo. Blocchi di materiale ferroso per un totale di 3mila tonnellate che vengono demoliti sul posto prima di essere avviati nel Nord Italia e chiudere il ciclo all' interno delle fonderie. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



PROMOZIONI INVERNO "GUIDA SICURO"

- ▶ SPATOLE TERGICRISTALLO + DETERGENTE ANTIGHIACCIO PARABREZZA + IGIENIZZANTE IMPIANTO RISCALDAMENTO: **49€**
- ▶ PNEUMATICI INVERNALI M+S: **55€**
- ▶ OFFERTE MANUTENZIONE: TAGLIANDISSIMO, FILTRO CARBURANTE, PASTIGLIE E DISCHI FRENO

PRENOTA IL TUO INTERVENTO 0565/853590

Pettinelli VENTURINA
Via della Fiera, 5 www.pettinelliauto.it

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

La situazione

Navi cargo e crociere: così il porto prova a rinascere

Il 2021 dovrà essere l'anno della ripartenza per il porto di Civitavecchia. La pandemia del Covid 19 non è ancora finita, ma nello scalo si avvertono tutti i segnali e la voglia di rimettersi in moto. Venerdì ha attraccato per la prima volta alla banchina 26 una nave ro-ro proveniente dalla Libia. Sono stati imbarcati 46 tir di merce, un quantitativo ancora esiguo ma che fa ben sperare gli addetti al settore, soddisfatti che Civitavecchia sia stata inserita tra gli approdi nel Mediterraneo, insieme a Marsiglia, Genova e Salerno, porti commerciali di primo piano. Ed entro fine mese, se non arriveranno nuovi Dpcm, ripartiranno anche le crociere, con Msc Grandiosa e Costa Deliziosa che hanno confermato Civitavecchia come home port. Gazzellini a pag.33.



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Navi cargo e sblocco delle crociere, così il porto ora prova a ricominciare

IL FOCUS Il 2021 dovrà essere l'anno della ripartenza per il porto di Civitavecchia. La pandemia del Covid 19 non è ancora finita, ma nello scalo si avvertono tutti i segnali e la voglia di rimettersi in moto. Venerdì ha attraccato per la prima volta alla banchina 26 una nave ro-ro proveniente dalla Libia. Sono stati imbarcati 46 tir di merce, un quantitativo ancora esiguo ma che fa ben sperare gli addetti al settore, soddisfatti che Civitavecchia sia stata inserita tra gli approdi nel Mediterraneo, insieme a Marsiglia, Genova e Salerno, porti commerciali di primo piano. Ed entro fine mese, se non arriveranno nuovi Dpcm, ripartiranno anche le crociere, con Msc Grandiosa e Costa Deliziosa che hanno confermato Civitavecchia come home port per i propri tour. «Civitavecchia prima della pandemia era il primo porto d'Italia per crocieristi movimentati commenta il presidente dell'**Autorità di sistema portuale** Pino Musolino ed è lo scalo che è stato maggiormente penalizzato dal lockdown. Non è un caso però che le crociere, (come del resto già avvenuto lo scorso agosto seppur per un breve periodo ndr.) ripartano da qui. Certo anche nel 2021 si sentirà forte l'onda lunga del Covid ed è impensabile tornare a movimentare 3 milioni di passeggeri anche se l'auspicio è che la campagna vaccinale sia efficace e riporti europei e non solo a viaggiare, ma il segnale di fiducia che gli armatori hanno nel porto di Civitavecchia è una buona base». Fiducia che nei prossimi mesi dovranno avere anche gli armatori di altre settori. «Perché il porto di Roma non può essere solo uno scalo passeggeri, ma deve diventare un riferimento, come è normale che sia, per la Regione anche per il comparto merci. Per questo sto contattando i principali armatori con l'obiettivo di portare nuovi traffici. Prima però bisogna capire perché le merci non arrivano: se ci sono problemi strutturali vanno risolti, lo stesso se i problemi sono legati alla scarsa competitività o ad altri motivi. Ieri ho parlato anche con il collega Ugo Patroni Griffi presidente del Mar Adriatico meridionale per dare vita ad un corridoio tra i due mari. Insieme al cluster dovremo fare una analisi seria, partendo da quella proposta da Unindustria, per capire criticità e potenzialità. Una cosa è però importante: serve cambiare marcia e mentalità per ragionare come **sistema** regione. Bisogna promuovere, insieme agli operatori, le nostre potenzialità e costruire un prodotto vendibile sul mercato. Sono ottimista e mi definisco un pragmatico concreto. So che la strada è in salita, ma se facciamo tutti la nostra parte senza dietrologia ce la faremo». Un appello a superare le divisioni per far ripartire lo scalo e di conseguenza l'economia della città, che è stato accolto al volo dal primo cittadino. LA SINERGIA «Con Musolino, persona competente e capace ha ribadito infatti il sindaco Ernesto Tedesco - sono certo che si creerà la giusta sinergia. Ho fiducia in lui e sulla sua capacità di risollevare il porto dopo il dramma dell'emergenza sanitaria. L'amministrazione è pronta, per quanto di sua competenza, a fare la sua parte a fianco dell'**Autorità di sistema portuale**». Intanto per rendere operativo il porto il primo step è la nomina del Comitato di gestione, organismo senza il quale non potrà essere a sua volta nominato il segretario generale. Una ventina le richieste arrivate al Pincio tra cui quelle dell'ex delegato Francesco Fortunato e dell'ex presidente Gianni Moscherini (che sarebbe però incompatibile in considerazione del suo incarico da consigliere comunale a Tarquinia). In settimana il sindaco valuterà le varie candidature per scegliere quella più idonea a rappresentare il Pincio. Una figura che il primo cittadino vorrebbe tecnica e fuori dalla logica dei partiti, anche se sembra che già i principali schieramenti di maggioranza abbiano avanzato le rispettive proposte. Una scelta che comunque dovrà tener presente che con la nuova legge i membri



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

del Comitato debbono avere requisiti tecnici di competenza sulla materia **portuale** pari a quelli del presidente delle Adsp. Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

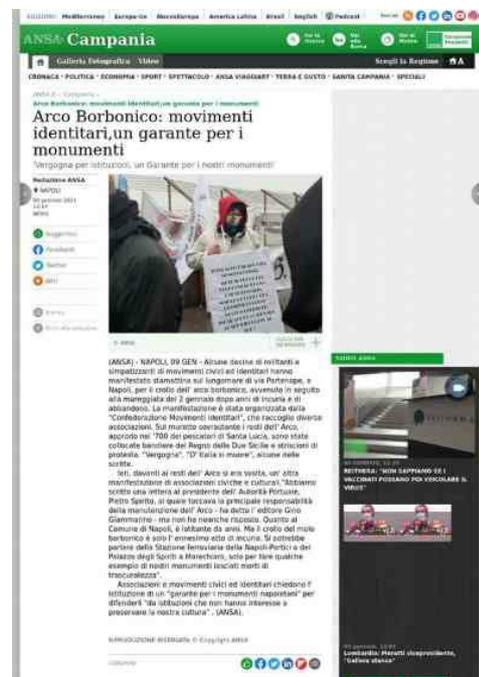
Arco borbonico, manifestazione contro l' incuria

Alcune decine di militanti e simpatizzanti di movimenti civici ed identitari hanno manifestato ieri sul lungomare di via Partenope, a Napoli, per il crollo dell' arco borbonico, avvenuto in seguito alla mareggiata del 2 gennaio dopo anni di incuria e di abbandono. La manifestazione è stata organizzata dalla «Confederazione Movimenti identitari», che raccoglie diverse associazioni. Sul muretto sovrastante i resti dell' Arco, approdo nel 700 dei pescatori di Santa Lucia, sono state collocate bandiere del Regno delle Due Sicilie e striscioni di protesta. «Vergogna», «D' Italia si muore», alcune delle scritte. Ieri l' altro davanti ai resti dell' Arco si era svolta un' altra manifestazione di associazioni civiche e culturali. «Abbiamo scritto una lettera al presidente dell' **Autorità Portuale** Pietro Spirito al quale toccava la principale responsabilità della manutenzione dell' Arco - ha detto l' editore Gino Giammarino - ma non ha neanche risposto. Quanto al Comune di Napoli, è latitante da anni. Ma il crollo del molo borbonico è solo l' ennesimo atto di incuria».



Arco Borbonico: movimenti identitari, un garante per i monumenti

(ANSA) - NAPOLI, 09 GEN - Alcune decine di militanti e simpatizzanti di movimenti civici ed identitari hanno manifestato stamattina sul lungomare di via Partenope, a Napoli, per il crollo dell' arco borbonico, avvenuto in seguito alla mareggiata del 2 gennaio dopo anni di incuria e di abbandono. La manifestazione è stata organizzata dalla "Confederazione Movimenti identitari", che raccoglie diverse associazioni. Sul muretto sovrastante i resti dell' Arco, approdo nel '700 dei pescatori di Santa Lucia, sono state collocate bandiere del Regno delle Due Sicilie e striscioni di protesta. "Vergogna", "D' Italia si muore", alcune delle scritte. Ieri, davanti ai resti dell' Arco si era svolta, un' altra manifestazione di associazioni civiche e culturali. "Abbiamo scritto una lettera al presidente dell' Autorità Portuale, **Pietro Spirito**, al quale toccava la principale responsabilità della manutenzione dell' Arco - ha detto l' editore Gino Giammarino - ma non ha neanche risposto. Quanto al Comune di Napoli, è latitante da anni. Ma il crollo del molo borbonico è solo l' ennesimo atto di incuria. Si potrebbe parlare della Stazione ferroviaria della Napoli-Portici o del Palazzo degli Spiriti a Marechiaro, solo per fare qualche esempio di nostri monumenti lasciati morti di trascuratezza". Associazioni e movimenti civici ed identitari chiedono l' istituzione di un "garante per i monumenti napoletani" per difenderli "da istituzioni che non hanno interesse a preservare la nostra cultura" . (ANSA).



Napoli: Arco Borbonico, sit-in dei movimenti identitari

(ANSA) - NAPOLI, 09 GEN - Alcune decine di militanti e simpatizzanti di movimenti civici ed identitari hanno manifestato stamattina sul lungomare di via Partenope, a Napoli, per il crollo dell' arco borbonico, avvenuto in seguito alla mareggiata del 2 gennaio dopo anni di incuria e di abbandono. La manifestazione è stata organizzata dalla "Confederazione Movimenti identitari", che raccoglie diverse associazioni. Sul muretto sovrastante i resti dell' Arco, approdo nel '700 dei pescatori di Santa Lucia, sono state collocate bandiere del Regno delle Due Sicilie e striscioni di protesta. "Vergogna", "D' Italia si muore", alcune delle scritte. Ieri davanti ai resti dell' Arco si era svolta un' altra manifestazione di associazioni civiche e culturali. "Abbiamo scritto una lettera al presidente dell' Autorità Portuale, **Pietro Spirito**, al quale toccava la principale responsabilità della manutenzione dell' Arco - ha detto l' editore Gino Giammarino - ma non ha neanche risposto. Quanto al Comune di Napoli, è latitante da anni. Ma il crollo del molo borbonico è solo l' ennesimo atto di incuria. Si potrebbe parlare della Stazione ferroviaria della Napoli-Portici o del Palazzo degli Spiriti a Marechiaro, solo per fare qualche esempio di nostri monumenti lasciati morti di trascuratezza". Associazioni e movimenti civici ed identitari chiedono l' istituzione di un "garante per i monumenti napoletani" per difenderli "da istituzioni che non hanno interesse a preservare la nostra cultura" . (ANSA).



Napoli: Arco Borbonico, sit-in dei movimenti identitari

Fabio Testa

Napoli : Arco Borbonico , sit-in dei movimenti identitari . Alcune decine di militanti e simpatizzanti di movimenti civici ed identitari hanno manifestato stamattina sul lungomare di via Partenope Per il crollo dell' arco borbonico , avvenuto in seguito alla mareggiata del 2 gennaio dopo anni di incuria e di abbandono, una manifestazione si è tenuta questa mattina a via Partenope, organizzata dalla " Confederazione Movimenti identitari ", che raccoglie diverse associazioni. Sul muretto sovrastante i resti dell' Arco, approdo nel '700 dei pescatori di Santa Lucia, sono state collocate bandiere del Regno delle Due Sicilie e striscioni di protesta. "Vergogna", "D' Italia si muore", a l c u n e d e l l e s c r i t t e . L e g g i a n c h e : <https://www.cronachedellacampania.it/2021/01/cartelle-esattoriali-il-governo-pensa-alla-rottamazione-quater/> Ieri davanti ai resti dell' Arco si era svolta un' altra manifestazione di associazioni civiche e culturali. "Abbiamo scritto una lettera al presidente dell' **Autorità Portuale**, Pietro Spirito, al quale toccava la principale responsabilità della manutenzione dell' Arco - ha detto l' editore Gino Giammarino - ma non ha neanche risposto. Quanto al Comune di Napoli è latitante da anni. Ma il crollo del molo borbonico è solo l' ennesimo atto di incuria. Si potrebbe parlare della Stazione ferroviaria della Napoli -Portici o del Palazzo degli Spiriti a Marechiaro, solo per fare qualche esempio di nostri monumenti lasciati morti di trascuratezza". Associazioni e movimenti civici ed identitari chiedono l' istituzione di un "garante per i monumenti napoletani" per difenderli "da istituzioni che non hanno interesse a preservare la nostra cultura".

The screenshot shows a news article from the website 'Cronache Campania'. The article title is 'Napoli: Arco Borbonico, sit-in dei movimenti identitari'. Below the title is a photograph of the Arco Borbonico, a stone structure on the seafront of Naples, with people gathered around it. The article text is partially visible, mentioning a sit-in by various movements on the morning of January 9th. There are also social media sharing buttons (Facebook, Twitter, LinkedIn, Telegram, Email) and a 'Fatti del giorno' section on the right side of the page.

Cronache Della Campania

Napoli

Crollo arco borbonico, Borrelli (Europa Verde): 'Che sia l' ultimo vergognoso atto della pessima gestione Spirito'

Chiara Carlino

Crollo arco borbonico, Borrelli (Europa Verde): 'Che sia l' ultimo vergognoso atto della pessima gestione Spirito' 'Con il crollo dell' Arco Borbonico Napoli ha perso un pezzo della sua storia. Un crollo dovuto all' incuria e alla mancata manutenzione, che in questi lunghi anni è stata sporadica e superficiale. In questi giorni sono tantissimi i cittadini indignati che con ogni forma possibile di protesta, sul web o attraverso sit-in sul Lungomare, vogliono far sentire la propria voce e rivolgendosi direttamente a Pietro Spirito lo hanno indicato come il principale responsabile di questo crollo. La manutenzione spetta all' Autorità Portuale e Spirito è alla guida dello scalo partenopeo dal 5 dicembre 2016. In questi anni nulla è stato fatto. Nemmeno per tutelare tutti gli altri approdi del litorale partenopeo. Rendendo il Molo Beverello un triste cantiere di cui non si vede la fine. Chiunque sia mosso da rispetto e senso di responsabilità, dinanzi a tali accadimenti, dovrebbe fare un passo indietro. Mi auguro che questo sia l' ultimo vergognoso atto della gestione di Pietro Spirito. L' Autorità Portuale di Napoli e la città meritano di meglio'. Così Francesco Emilio Borrelli , Consigliere Regionale della Campania per Europa Verde .

Cronache Campania HOME ATTUALITÀ CRONACA

Crollo arco borbonico, Borrelli (Europa Verde): "Che sia l'ultimo vergognoso atto della pessima gestione Spirito"

di CHIARA CARLINO

Crollo arco borbonico, Borrelli (Europa Verde): "Che sia l'ultimo vergognoso atto della pessima gestione Spirito"

"Con il crollo dell'Arco Borbonico Napoli ha perso un pezzo della sua storia. Un crollo dovuto all'incuria e alla mancata manutenzione, che in questi lunghi anni è stata sporadica e superficiale. In questi giorni sono tantissimi i cittadini indignati che con ogni forma possibile di protesta, sul web o attraverso sit-in sul Lungomare, vogliono far sentire la propria voce e rivolgendosi direttamente a Pietro Spirito lo hanno indicato come il principale responsabile di questo crollo.

La manutenzione spetta all'Autorità Portuale e Spirito è alla guida dello scalo partenopeo dal 5 dicembre 2016. In questi anni nulla è stato fatto. Nemmeno per tutelare tutti gli altri approdi del litorale partenopeo. Rendendo il Molo Beverello un triste cantiere di cui non si vede la fine. Chiunque sia mosso da rispetto e senso di responsabilità, dinanzi a tali accadimenti, dovrebbe fare un passo indietro. Mi auguro che questo sia l'ultimo vergognoso atto della gestione di Pietro Spirito. L'Autorità

Seguici su Google Edicola

Molo borbonico, la manifestazione: venga istituito garante per i monumenti.

Alcune decine di militanti e simpatizzanti di movimenti civici ed identitari hanno manifestato stamattina sul lungomare di via Partenope, a Napoli, per il crollo dell' arco borbonico, avvenuto in seguito alla mareggiata del 2 gennaio dopo anni di incuria e di abbandono. La manifestazione è stata organizzata dalla "Confederazione Movimenti identitari", che raccoglie diverse associazioni. Sul muretto sovrastante i resti dell' Arco, approdo nel '700 dei pescatori di Santa Lucia, sono state collocate bandiere del Regno delle Due Sicilie e striscioni di protesta. "Vergogna", "D' Italia si muore", alcune delle scritte. Ieri davanti ai resti dell' Arco si era svolta un' altra manifestazione di associazioni civiche e culturali. "Abbiamo scritto una lettera al presidente dell' **Autorità Portuale**, Pietro Spirito, al quale toccava la principale responsabilità della manutenzione dell' Arco - ha detto l' editore Gino Giammarino - ma non ha neanche risposto. Quanto al Comune di Napoli, è latitante da anni. Ma il crollo del molo borbonico è solo l' ennesimo atto di incuria. Si potrebbe parlare della Stazione ferroviaria della Napoli-Portici o del Palazzo degli Spiriti a Marechiaro, solo per fare qualche esempio di nostri monumenti lasciati morti di trascuratezza". Associazioni e movimenti civici ed identitari chiedono l' istituzione di un "garante per i monumenti napoletani" per difenderli "da istituzioni che non hanno interesse a preservare la nostra cultura" . (ANSA)

The screenshot shows the Gazzetta di Napoli website interface. At the top, there are navigation links for various sections like 'Gazzetta di Napoli', 'Cronaca', 'Politica', 'Sport', and 'Annunci'. A 'Privacy Overview' notice is visible. The main article title is 'Molo borbonico, la manifestazione: venga istituito garante per i monumenti.' Below the title is a photograph of a group of people at a protest, with one person holding a banner that reads 'Molo Borbonico - Molo di Santa Lucia - Napoli - 2 gennaio 2021'. To the right of the article, there are several advertisements, including one for 'Alfredo D'Adello Medaglia d'oro 2020 Fiamette Milano ai mondiali di Roma' and another for 'Immobili a Milano'.

Identita Insorgenti

Napoli

Arco borbonico del Chiavicone crollato, la protesta dei gruppi meridionalisti: "I conflitti tra istituzioni stanno distruggendo il nostro patrimonio"

Una protesta all' arco borbonico, antico "Chiavicone" di Napoli, l a cui storia vi abbiamo raccontato dopo il crollo del 2 gennaio scorso, per puntare simbolicamente l' attenzione su tanti beni culturali devastati, soprattutto lungo la costa della città (vedi recenti danni alla diga del Molo San Vincenzo e il Ramaglietto di Castel dell' Ovo) ma non solo, anche per lo scaricabarile e il conflitto di competenze tra istituzioni che non hanno evidentemente a cuore il nostro patrimonio e i nostri beni culturali Questo il senso della manifestazione organizzata da diverse sigle meridionaliste e identitare per chiedere di far luce sulle responsabilità del crollo della struttura, puntando il dito in particolare contro il Comune di Napoli, la Sovrintendenza e l' **Autorità Portuale** che, è la denuncia dei meridionalisti, non hanno tutelato a sufficienza un importante pezzo di storia nonostante le numerose denunce per le sue precarie condizioni. Gallery Alberto Petillo Un articolo di Lucilla Parlato pubblicato il 9 Gennaio 2021 e modificato l' ultima volta il 9 Gennaio 2021.



Napoli, crollo dell' Arco Borbonico: manifestazione dei movimenti identitari

Alcune decine di militanti e simpatizzanti di movimenti civici ed identitari hanno manifestato stamattina sul lungomare di via Partenope, a Napoli, per il crollo dell' arco borbonico, avvenuto in seguito alla mareggiata del 2 gennaio dopo anni di incuria e di abbandono. La manifestazione e' stata organizzata dalla "Confederazione Movimenti identitari", che raccoglie diverse associazioni. Sul muretto sovrastante i resti dell' Arco, approdo nel '700 dei pescatori di Santa Lucia, sono state collocate bandiere del Regno delle Due Sicilie e striscioni di protesta. "Vergogna", "D' Italia si muore", alcune delle scritte. Ieri, davanti ai resti dell' Arco si era svolta, un' altra manifestazione di associazioni civiche e culturali. "Abbiamo scritto una lettera al presidente dell' Autorita' Portuale, **Pietro Spirito**, al quale toccava la principale responsabilita' della manutenzione dell' Arco - ha detto l' editore Gino Giammarino - ma non ha neanche risposto. Quanto al Comune di Napoli, e' latitante da anni. Ma il crollo del molo borbonico e' solo l' ennesimo atto di incuria. Si potrebbe parlare della Stazione ferroviaria della Napoli-Portici o del Palazzo degli Spiriti a Marechiaro, solo per fare qualche esempio di nostri monumenti lasciati morti di trascuratezza". Associazioni e movimenti civici ed identitari chiedono l' istituzione di un "garante per i monumenti napoletani" per difenderli "da istituzioni che non hanno interesse a preservare la nostra cultura".



Napoli, sit in all' Arco Borbonico: «L' Italia vuole cancellare la nostra storia»

Questa mattina un gruppo di attivisti rappresentanti di diversi movimenti meridionalisti e identitari ha sfidato la pioggia ed il freddo per un nuovo sit-in di protesta nei pressi dell' arco borbonico, l' antico approdo di pescatori crollato dopo la violenta mareggiata dello scorso 2 gennaio. Gli attivisti scesi in campo hanno chiesto alle istituzioni di far luce sulle responsabilità del crollo della struttura, puntando il dito in particolare contro il Comune di Napoli, la Sovrintendenza e l' **Autorità Portuale** che, è la denuncia dei meridionalisti, non avrebbero tutelato a sufficienza un importante pezzo di storia che era balzato più volte agli onori delle cronache per le sue precarie condizioni. APPROFONDIMENTI IL CASO Napoli, beffa ai logopedisti al concorso dell' Asl: dopo 10 mesi...

Napoli, sit in all' Arco Borbonico: «L' Italia vuole cancellare la nostra storia»

Questa mattina un gruppo di attivisti rappresentanti di diversi movimenti meridionalisti e identitari ha sfidato la pioggia ed il freddo per un nuovo sit-in di protesta nei pressi dell' arco borbonico, l' antico approdo di pescatori crollato dopo la violenta mareggiata dello scorso 2 gennaio. Gli attivisti scesi in campo hanno chiesto alle istituzioni di far luce sulle responsabilità del crollo della struttura, puntando il dito in particolare contro il Comune di Napoli, la Sovrintendenza e l' **Autorità Portuale** che, è la denuncia dei meridionalisti, non avrebbero tutelato a sufficienza un importante pezzo di storia che era balzato più volte agli onori delle cronache per le sue precarie condizioni.

De Magistris: «Vaccini, file indegne Regione e Asl del tutte impreparate»

«Personalmente denuncio questo accanito scippo di almeno due zozzi -Tira di Sergio Angrisano della Confederazione dei Movimenti Identitari- ma nessuno si è mai degnato di dare ascolto. Per l'arco borbonico a suo tempo furono stanziati fondi per la messa in sicurezza ed il recupero. Poi di quei fondi non si è saputo più nulla. Non prendiamo di sapere perché è caduto il silenzio su questa faccenda - prosegue - e stiamo preparando un accurato dossier sulle tante altre criticità che riguardano il patrimonio storico e monumentale di epoca borbonica».

Napoli, code per fare i vaccini

Altre notizie e approfondimenti su **ilmattino.it**

SCT rafforza i servizi di collegamento del porto di Salerno

GAM EDITORI

9 gennaio 2021 - L' anno 2020 si conclude per **Salerno** Container Terminal (Gruppo Gallozzi) con una crescita, nei volumi di traffico, di circa il 2% (309.750 teus nel 2020 rispetto a 303.678 del 2019), nonostante i pesanti effetti sulle economie dell' interscambio mondiale causati dalla pandemia Covid-19. Le prevedibili contrazioni dei flussi di merci sono state infatti bilanciate dall' acquisizione di nuove linee marittime ed il terminal, in attesa dell' ormai imminente completamento dei lavori di dragaggio indispensabili per il rilancio nell' ambito delle rotte transoceaniche, ha puntato al proprio rafforzamento nei collegamenti mediterranei. Agli inizi dell' anno è stata avviata un' importante collaborazione con il servizio in joint tra l' italiana "Tarros Line" e la turca "Arkas", che assicura scali bisettimanali, in direzione Est ed in direzione Ovest, tra **Salerno** ed i porti della sponda orientale e quella occidentale dell' intero bacino mediterraneo. Nel mese di novembre è partito il nuovo servizio marittimo settimanale della compagnia di navigazione Akkon Lines, con sede ad Istanbul, tra i porti di Barcellona, Castellòn, Valencia, Algeri, **Salerno**, Izmir, Gemlik, Gebze e Ambarli. Il mese di dicembre 2020 ha visto l' approdo inaugurale del nuovo servizio settimanale full container TMX2 TurkeyMed Express - della francese CMA-CGM - in arrivo a **Salerno** dai porti turchi di Gemlik, Gebze, Ambarli e Aliaga ed in prosecuzione per Genova (con transhipment per gli Stati Uniti), Marsiglia ed i porti algerini di Algeri, Skikda ed Annaba. Queste importanti notizie confermano che il **porto** di **Salerno** ed il Container Terminal, nei difficili mesi dell' epidemia, non si sono mai fermati, sostenendo tutti i collegamenti essenziali per la macchina dell' interscambio, con la pianificazione di nuovi investimenti, nuove assunzioni e nuove strategie. "Dal punto di vista strategico e commerciale - sottolinea il presidente di **Salerno** Container Terminal, Agostino Gallozzi - abbiamo valorizzato ulteriormente la nostra tradizionale vocazione all' export, non solo nell' ambito del distretto del food e dell' agroalimentare, ma anche incrementando la capacità di penetrazione verso le aree industriali del Lazio e delle Puglie, oltre che della Campania. Rispetto alla crescita complessiva del 2% dei volumi trattati, da un lato si è registrata una contrazione del 7% delle importazioni, causata dalla riduzione dei consumi nazionali rallentati dal lock-down, dall' altro una significativa crescita del 10 % dei volumi delle merci all' esportazione".



POLITICA IL MOVIMENTO «LEFT» CRITICA L'IMMOBILISMO DEL SINDACO E DEL PD CITTADINO

«Serbatoio di gas naturale nel porto il Comune faccia proposte concrete»

«Ci si sieda al tavolo e si resti sino a una soluzione definitiva» PARTITO REMISSIVO «Della vitalità della sinistra conserva solo il bracciolo delle poltrone occupate»

«Si assiste alla querelle tra consigliere regionale Pd e sindaco nel silenzio totale del Pd cittadino. Sarebbe il caso di controllarne il polso per capire se c'è ancora vita». Sull'attuale situazione in seno al maggior partito di coalizione è il coordinamento cittadino di "Left": «C'è da considerare - si aggiunge - che il Ministro dei Trasporti è del Pd, così come l'assessore regionale. Il vicesindaco di Brindisi, l'avvocato Tiziana Brigante, ha la delega al porto e alla retroportualità e il presidente dell'Autorità portuale Patroni Griffi, anche lui è di nomina del partito. Abbiamo, inoltre, il responsabile nazionale del Pd per l'energia che è l'ex senatore Tomaselli. Da tempo, allora, ci chiediamo chi governi a Brindisi e sarebbe auspicabile capire qual è la posizione del Pd stesso, vista la filiera esposta. La tecnica del pesce in barile, usata sinora sulle sortite in avanti del sindaco, intollerante a qualsiasi opinione diversa dalla sua, ha determinato un immobilismo su tutto perché non si è mai instaurata una discussione costruttiva su argomenti di grande importanza. Brindisi avrebbe invece bisogno di discutere del proprio futuro e riteniamo l'azione del consigliere Amati preziosa perché colma dei vuoti di governance che lasciano la scena all'inconcludenza dell'azione di questa amministrazione». Ed ancora: «Amati ha ragione - incalza il coordinamento di "Left" -, la proposta di Edison è nota da tempo. Una amministrazione seria non può dire "il progetto va bene ma si cambi la localizzazione". Ci si sieda ad un tavolo e ci si alzi solo quando si siano indagate tutte le possibili soluzioni! Questo atteggiamento inconcludente è quello che ha fatto scappar via esasperato l'ing. Lonoce, nominato da Rossi come membro del comitato di gestione dell'Autorità Portuale. Anche in quel caso silenzio assoluto, un grazie e nessuna spiegazione e le accuse non erano da poco». Nella nota, il movimento politico locale aggiunge: «Questa città ha fame di sviluppo e di lavoro, non si può restare così passivi e sterili. E' possibile conoscere con certezza l'ammontare dell'investimento e le ricadute occupazionali in fase di costruzione ed a regime? Gli operatori portuali sono soddisfatti della localizzazione perché dicono che non infici altri traffici e retroportualità. Si chiedano certezze in tal senso! L'unica certezza al momento è il fastidio del sindaco verso il consigliere regionale Amati, reo di occuparsi del suo territorio (non si comprende di che altro si dovrebbe occupare!) ed il mutismo del partito che avrebbe più titoli e strumenti per esprimere una posizione e fare chiarezza. Un partito in città mai così remissivo che della vitalità della sinistra conserva ormai solo il bracciolo delle poltrone che occupa, a fono sulle questioni importanti tanto che è necessario l'intervento di un suo rappresentante regionale - conclude la nota - per suonare la sveglia».



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Brindisi

CONSIGLIO A ROSSI «SINDACO BISOGNA FARSI PERDONARE DI AVERE RAGIONE»

AVVOCATO Da ex amministratore pubblico, ma soprattutto da persona che in occasione della campagna elettorale si è impegnata perché Brindisi potesse avere un sussulto di entusiasmo e si scrivesse un' altra storia, mi permetto di rivolgere qualche osservazioni al sindaco di Brindisi. Ricordo che la scelta per il candidato sindaco, ing. Riccardo Rossi, fu favorita dal fatto che si eleggeva una persona, già consigliere comunale di opposizione nel capoluogo da vari anni, con vivacità di interessi nuovi nella vita del Comune di Brindisi. **SEGUE IN XIII**



LAMARINA

Consiglio a Rossi: «Sindaco, bisogna farsi perdonare di avere ragione»

CONTINUA DA PAGINA 1 E ricordo ancora che la coalizione di appoggio al Sindaco vide, in sede di ballottaggio, il coinvolgimento pieno della società civile che fu capace di capovolgere il risultato della prima tornata, chiamando a sindaco un ingegnere dell' Enea, Riccardo Rossi appunto, che aveva un programma denso di contenuti. Sapendo cosa significhi operare da posizione di opposizione e di maggioranza, feci presente quanto innanzi, soprattutto perché nel corso degli anni avevo imparato a conoscere l' atteggiamento di chi si rimette all' ecologia o di chi presume di possedere la "verità" e/o "l' onestà" tout court. Feci dono, dunque, a mie spese, di un libro sul pensiero degli ambientalisti di tutto il mondo, proprio al primo cittadino... Pensavo che il decorso del tempo facesse assumere al Sindaco, da protagonista del Consiglio comunale, un comportamento "colloquiale", ma ciò non è avvenuto. Ho insistito, anche, riportando il pensiero collaudato tra chi la politica la intende come servizio, che recita così: "Bisogna farsi perdonare di avere ragione". Noto, purtroppo, che tra chi pratica la politica come "gestione concreta del poter" ed il Sindaco e la Coalizione che lo sorregge non c' è un rapporto collaborativo a vari livelli, con gravi conseguenze sulla politica. Mi permetto di ricordare il problema del Bilancio; quello del rapporto tra l' assessore al Bilancio e la Giunta; la questione del rapporto con l' **Autorità portuale**; il colloquio con le associazioni di categoria, gli Enti pubblici, la società civile ed economica, nella sua varia articolazione. Con un solo scopo: quello che Brindisi, con la umiltà di tutti i protagonisti riprenda la via di una ripresa che crei nuove iniziative, portando avanti la realizzazione del programma iniziale con un diverso approccio con la cittadinanza. Vorrei infine rammentare che, quando il sottoscritto ha avuto l' incarico di assessore anche al Bilancio, ebbe a a contattare tutte le circoscrizioni prima di portare il bilancio all' esame del Consiglio comunale e questo con risultati lusinghieri. Sono passati molti anni ma il passato va considerato per ciò che ha prodotto in concreto. Mi fermo qui, disponibile a trattare i temi suindicati con apertura mentale e di ascolto delle ragioni altrui prima di decidere.



Maggioranza spaccata sul deposito di Edison

Bbc contraria all'attuale localizzazione / Democratici: c'è già il sì del Consiglio Operatori convinti dalle modifiche E intanto l'iter autorizzativo va avanti

È una querelle tutta interna al centrosinistra, tra l'anima più industrialista e quella più ambientalista, quella sul deposito di metano che Edison vorrebbe realizzare nel porto di Brindisi e, per la precisione, a Costa Morena Est. Una querelle che riguarda non tanto la validità del progetto quanto la sua localizzazione. Da un lato, infatti, sindaco, Brindisi Bene Comune e Verdi sostengono che Costa Morena Est non sia il luogo adatto. Proprio Riccardo Rossi, tra l'altro, nelle scorse ore ha annunciato di voler convocare Edison per chiedere lumi sulle annunciate modifiche al progetto. Dall'altra, c'è chi, come il consigliere regionale Fabiano Amati ma anche gli ex alleati di Left, sostiene che questo sia solo un espediente retorico - dato che non si è fatto nulla per individuare un sito alternativo - per evitare di dire apertamente no al progetto, raggiungendo comunque l'obiettivo di bloccarlo. «A Brindisi non c'è più bisogno - sostiene Amati riferendosi, evidentemente, al sindaco Riccardo Rossi - di retori inconcludenti. A Brindisi c'è bisogno di persone concrete e pure sorridenti. Sorridenti alla vita e al futuro di questa bellissima città». Plaude al consigliere regionale Pd il movimento Left, presieduto da Carmine Dipietrangelo, che allo stesso tempo stigmatizza il silenzio dei democratici Brindisini. «Gli operatori portuali - ricorda il coordinamento di Left - sono soddisfatti della localizzazione perché dicono che non infici altri traffici e retroportualità. Si chiedano certezze in tal senso. L'unica certezza al momento è il fastidio del sindaco verso il consigliere regionale Amati reo di occuparsi del suo territorio (non si comprende di che altro si dovrebbe occupare) ed il mutismo del partito che avrebbe più titolo e strumenti per esprimere una posizione e fare chiarezza. Un partito in città mai così remissivo che della vitalità della sinistra conserva ormai solo il bracciolo delle poltrone che occupa, afono sulle questioni importanti tanto che è necessario l'intervento di un suo rappresentante regionale per suonare la sveglia». Così, chiamato più volte in causa, il Pd cittadino, guidato dal segretario Francesco Cannalire, interviene definendo «spettacolo deprimente» lo scontro politico in corso e ricordando che ad esprimersi favorevolmente sul progetto Edison è stato, all'unanimità, il consiglio comunale «ritenendolo utile al rilancio dell'infrastruttura portuale e funzionale alla possibilità di poter, nel prossimo futuro, intercettare nuovi traffici, pur avendo chiare le limitate ricadute occupazionali dirette». Il dibattito, tutt'altro che secondaria, della localizzazione, sostengono i democratici del capoluogo, «più che nei comunicati stampa di una politica logorroica, si sviluppi e concluda nelle sedi opportune questo confronto, ovvero negli e tra gli enti preposti con i loro uffici tecnici ed amministrativi nel rispetto delle procedure previste dalla legge. La localizzazione di un terminal di stoccaggio Gnl, il cui stato progettuale è in una fase preliminare, o comunque di un potenziale investimento non può certo creare divisioni o diventare terreno di scontro politico che, evidentemente, ha ben altra genesi. La continua corsa alla delegittimazione delle istituzioni inseguendo disegni politici e strumentalizzando oggi questo tema domani un altro, lasci spazio al dispiegarsi dei percorsi istruttori che considerino eventuali vincoli oggettivi e le vigenti pianificazioni adottati dalle varie amministrazioni competenti per poter così individuare le soluzioni più utili al territorio e alla piena valorizzazione dell'intera



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

infrastruttura portuale, con trasparenza e con il confronto». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Gli investimenti andrebbero favoriti e sostenuti Per la decarbonizzazione servono tempi brevi»

Francesco RIBEZZO PICCININ Lo sviluppo del territorio richiede investimenti, pubblici e privati. E perché questi ci siano occorre innanzitutto l' ambiente favorevole. Ma anche il rispetto dei ruoli, da parte di tutti, istituzioni e non, la lealtà e soprattutto tempi certi. A sostenerlo è il commissario di Confindustria Brindisi Gabriele Menotti Lippolis, che ricostruisce la vicenda Edison proprio nella prospettiva di questi principi generali e basilari. «La prima cosa da sottolineare è - esordisce - che il procedimento seguito dall' azienda è stato rispettoso delle regole e della prassi. Il territorio, infatti, è sempre stato coinvolto, fin dall' inizio. Loro sono arrivati e dopo due anni e mezzo di studio sulla possibile ubicazione del deposito di Gnl hanno seguito le indicazioni dei tecnici dell' Autorità di **sistema portuale**. Stiamo parlando di un' azienda seria, un grosso player nazionale e non solo dell' energia. Cosa che hanno dimostrato, per l' ennesima volta, dando ascolto alle perplessità degli operatori portuali, preoccupati per la riduzione degli spazi disponibili a Costa Morena Est. Si sono confrontati ed hanno cambiato il progetto, spostandolo alla radice della banchina di circa 80 metri e lasciando quindi più di 300 metri di banchina, proprio come chiedevano gli operatori per portare avanti, e magari incentivare, i propri traffici». Dopo di che, prosegue Lippolis, «hanno ripresentato la richiesta per quell' area ed hanno anche ottenuto il nulla osta di fattibilità da parte del Comitato tecnico regionale». Tra le critiche mosse alla società, tuttavia, c' è quella di non avere informato la città rispetto alle modifiche concordate con gli operatori portuali. «Si tratta - chiarisce il commissario di Confindustria - dello stesso progetto, tale e quale a quello presentato l' 8 ottobre mattina in confindustria e nel pomeriggio in Autorità **portuale**, solo spostato di 80 metri. Il progetto è stato condiviso con la città. Tra l' altro, Edison ha anche scritto alle associazioni ambientaliste dicendosi assolutamente disponibile ad incontrarle». La soluzione dello spostamento alla radice di Costa Morena Est, rivendica tra l' altro Lippolis, «è stata proposta proprio da Confindustria. Ora, visto che gli operatori hanno accettato, penso che ci siano le condizioni perché il progetto veda la luce entro il 2025, come nelle intenzioni dell' azienda. Invece, se le facciamo perdere troppo tempo, è chiaro che Edison andrà altrove a fare questo investimento. Il fattore tempo è fondamentale per favorire gli investimenti». E l' idea di realizzare il deposito a Capobianco non assolutamente compatibile con queste tempistiche, secondo il numero uno degli industriali brindisini. «La deadline per la decarbonizzazione - ricorda Lippolis - è stata fissata dall' Ue per il 2025 ed in questo senso il metano è considerato il combustibile principale della transizione verso quelle che saranno, nel futuro, le principali fonti energetiche. A Capobianco non ci sono le banchine e vanno realizzate. Quanti anni ci vorranno? Anche con un ulteriore investimento da parte dell' azienda, si arriverebbe almeno al 2030, fuori tempo massimo». A chi sostiene che l' investimento sia stato dirottato da Bari a Brindisi perché indesiderabile nel porto del capoluogo di Regione, Lippolis contrappone un' altra ricostruzione: «L' azienda voleva investire in Puglia ed ha cominciato a verificare tecnicamente dove fosse possibile. Al che, ha deciso che le condizioni migliori, anche in termini di spazi, c' erano nel porto di Brindisi. Con così pochi investimenti, possibile che trattiamo in questo modo l' unica azienda che vuole farlo? Se non creiamo un ambiente



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

favorevole agli investimenti, il territorio non ripartirà mai». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Brindisi Report

Brindisi

Deposito gas, Propeller: "Fiducia nelle modifiche apportate da Edison"

Anche il Propeller Club di **Brindisi** interviene nel dibattito sull'ubicazione del deposito costiero di gas, esprimendo fiducia nelle modifiche che Edison ha apportato al progetto eliminare incompatibilità con le attività portuali nel sito di Costa Morena Est. Il presidente Club, Adriano Guadalupi, "confida, da un lato, nel rispetto degli standard di sicurezza da parte di Edison (il Comitato Tecnico Regionale ha recentemente rilasciato il Nulla Osta di Fattibilità sulla valutazione di sicurezza dell'impianto) e, dall'altro nell'impegno della stessa società a non compromettere gli sviluppi portuali e retroportuali di Costa Morena Est". "Edison, difatti - prosegue il presidente del Propeller - si è impegnata a modificare il progetto originario affinché gli spazi occupati dall'impianto non confliggano con i traffici portuali e ferroviari che si sviluppano e possono ulteriormente svilupparsi dalle banchine di Costa Morena Est". Il Propeller ha fiducia "nella modifica del progetto originario e nella sua celere realizzazione affinché il **porto** di **Brindisi** possa dotarsi di un impianto utile per lo sviluppo dei traffici e la crescita della propria polifunzionalità. La realizzazione dell'impianto, difatti, può alimentare la realizzazione di nuove attività economiche nell'area portuale e retroportuale nonchè condurre al dragaggio di ulteriori fondali nell'area di Costa Morena". "Il Club, infine, coglie l'occasione per chiedere la celere realizzazione di tutte quelle opere, attese da molti anni e mai realizzate, necessarie alla crescita del **porto** di **Brindisi** (realizzazione dei nuovi accosti di Sant'Apollinare, completamento dei dragaggi e realizzazione della relativa cassa di colmata, ripristino del Capannone Montecatini all'interno del circuito doganale e sua valorizzazione in ambito crocieristico-turistico). Ci si attende, pertanto, che tutti gli attori istituzionali locali, regionali e nazionali agiscano con leale collaborazione per la crescita e la salvaguardia del **porto** di **Brindisi** e dell'intera comunità".



PORTO DI BRINDISI: L'ADSPMAM PREVEDE IN BILANCIO SOMME DESTINATE AD IMPLEMENTARE L'ACCOGLIENZA ED EFFICIENTARE I CONTROLLI

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha stanziato nel Bilancio di previsione 2021 le somme necessarie per acquisire le aree di proprietà del Consorzio Asi e il terminal privato, nel porto di Costa morena a Brindisi. Inoltre, è stato avviato l'iter procedurale per l'aggiornamento progettuale del 'Terminal le Vele'. Attraverso queste azioni, l'Ente portuale intende rinforzare in maniera significativa l'accoglienza di passeggeri e mezzi in arrivo nel porto di Brindisi ed efficientare i controlli di security e doganali, sia per i passeggeri Schengen che extra-Schengen. Per quanto riguarda le aree, si tratta degli spazi già utilizzati come parcheggio dei mezzi pesanti in attesa di imbarco, immediatamente fuori dal varco portuale di 'Costa morena traghetti', di proprietà, in maggior parte, del Consorzio ASI e in parte minore del Comune di Brindisi; spazi, peraltro, già inclusi nel Piano Regolatore Portuale del 1975 con la destinazione 'aree di sosta e parcheggio.' Una volta acquisite le aree, l'AdSPMAM intende infrastrutturarle e organizzarle perché possano essere fruibili e sicure per tutti i passeggeri, i mezzi e i mezzi pesanti in attesa di imbarco dal porto di Brindisi. Proprio per concludere l'iter, l'Ente portuale ha recentemente invitato il Consorzio Asi e il Comune di Brindisi alla definizione di un protocollo d'intesa propedeutico alla formalizzazione degli atti di acquisto programmati. Una riunione operativa si terrà il prossimo 12 gennaio. Il terminal privato è situato proprio a ridosso di queste aree parcheggio, sempre al di fuori del varco portuale di 'Costa morena traghetti'. La trattativa di acquisto è di fatto quasi definitiva. La struttura, nelle intenzioni dell'AdSPMAM, diventerà un centro di accoglienza per il check-in di viaggiatori e mezzi in transito per il porto. Parallelamente, sta per essere avviata la conferenza di servizi per l'approvazione del progetto di revamping (aggiornamento rispetto alla normativa sopravvenuta) della progettazione del 'Terminal le Vele'. A seguito della risoluzione del contratto d'appalto per inadempimento contrattuale con l'ATI Kostruttiva-Igeco, infatti, e l'esito negativo della procedura di scorrimento della graduatoria formatasi in occasione della gara di appalto, l'Ente ha avviato l'attività di aggiornamento progettuale che, quindi, sconterà il nuovo iter autorizzativo. Il 'Terminal le Vele' sarà un'avveniristica e funzionale area di sicurezza, dove saranno accentrati tutti i controlli di security e doganali di passeggeri e mezzi, sia comunitari che extra-comunitari. 'Auspichiamo- commenta il segretario generale dell'AdSPMAM Tito Vespasiani- che tutti i soggetti interessati possano apportare la loro fondamentale collaborazione, affinché questi progetti, funzionali e strategici per il porto di Brindisi, possano velocemente vedere la luce'. Le aree parcheggio sono parte integrante del sistema della mobilità portuale perché, contrariamente a quanto si crede, la fluidità della circolazione è fortemente influenzata dalle condizioni della sosta. Nel porto di Costa morena si rende necessario poter disporre di un polmone supplementare e attrezzato nel quale gli autotrasportatori avranno un ricovero protetto, consentendo la riduzione della circolazione dei mezzi pesanti nel centro abitato. Contestualmente, il terminal privato, oltre ad offrire la prima accoglienza a passeggeri e autotrasportatori, con servizi igienici e bar, fungerà da presidio check-in, decongestionando le presenze dei passeggeri all'interno dei varchi portuali e rendendo i tempi di imbarco più celeri e sicuri.



I sindacati chiedono formazione per offrire un futuro ai portuali

Incontro tra Filt, Fit e Uiltrasporti con San Cataldo container terminal

Realizzare, favorire e accrescere le iniziative «di carattere formativo» che possono creare per i 500 ex lavoratori della Tct (Taranto container terminal), la società in liquidazione partecipata da Evergreen e Hutchinson che gestiva il molo polisetoriale del porto di Taranto, le «migliori condizioni indispensabili ad un'ade guata, seppur a volte differente, ricollocazione nel Terminal e nelle attività che intorno ad esso si svilupperanno». È questa la richiesta avanzata da Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti in un incontro con la dirigenza della San Cataldo Container Terminal, società che fa capo ad Yilport a cui è affidata la nuova gestione del molo polisetoriale. Si punta a un graduale ingresso dei lavoratori che in questo momento di transizione sono in capo alla Taranto Port Worker Agency. All' incontro, con i segretari dei trasporti FiltCigil Michele De Ponzio, Fit Cisl Oronzo Fiorino e Uiltrasporti Carmelo Sasso, c' era no anche la San Cataldo Container Terminal rappresentata dal direttore generale Raffaella Del Prete e dalla responsabile delle risorse umane Fabiana Mutasci. Nel corso dell' incontro, la so cietà ha fatto il punto circa l' an damento del revamping delle attrezzature e delle infrastrutture del Terminal che procedono secondo programmi nonostante le circostanze non favorevoli legate alla persistente pandemia. In particolare dopo aver messo in operatività la prima gru di banchina negli scorsi giorni si è in attesa della consegna della seconda gru STS e di altre 4 gru elettriche di piazzale per la fine di gennaio che, dopo i relativi test, tornando nuovamente operative permetteranno di migliorare le performance operative fornendo la possibilità di accogliere ulteriori linee e carichi di lavoro. «È proprio sull' aspetto formativo e sul reperimento delle relative risorse - osservano Filt, Fit e Uiltrasporti - che si focalizzerà l' attività e l' impegno delle organizzazioni sindacali nelle prossime settimane avendo già chiesto al presidente dell' Authority, Sergio Prete, un incontro propedeutico alla realizzazione degli opportuni progetti formativi da realizzare ed erogare nel corso del 2021». Nel corso del confronto, «la Società - viene spiegato - dal punto di vista occupazionale, ha comunicato di aver già convertito in tempo indeterminato 4 contratti a termine e che provvederà a convertire a breve anche gli altri contratti in scadenza seppur mantenendo per il momento la forma del contratto a orario ridotto, part ti me. Inoltre per il 2021 - prosegue la nota dei sindacati -, prevede parallelamente alla consegna delle attrezzature del terminal da parte di Kone Cranes un incremento graduale anche della forza lavoro che entro dicembre prossimo dovrebbe sostanzialmente raddoppiare». I sindacati infine, hanno preso «positivamente atto delle comunicazioni consci del fatto che essendo delle previsioni aziendali e quindi sicuramente prudenziali, lasciano sperare che ove il traffico e le condizioni anche sanitarie che attualmente ne frenano la crescita dovessero mutare, si potranno superare tali indicazioni». [M.Mas.] Giancarlo Turi Segretario Generale Uil Taranto.



Yilport accelera Altri 70 assunti dal bacino ex Tct

Confronto tra organizzazioni sindacali e vertici jonici dell'azienda San Cataldo Container Terminal

Agli 81 assunti finora, se ne aggiungeranno nel corso di quest' anno altri 70. Per quanto riguarda la riqualificazione di mezzi e aree del terminal, dopo aver concluso il revamping della prima gru di banchina, si è in attesa della consegna della seconda STS (Ship-To-Shore) e di altre 4 gru elettriche di piazzale per la fine di gennaio: dopo i relativi test, tornando nuovamente operative, permetteranno di migliorare le performance operative fornendo la possibilità di accogliere ulteriori linee e carichi di lavoro. Il confronto di venerdì tra sindacati e San Cataldo Container Terminal, la società italiana costituita da Yilport per gestire lo scalo jonico, ha fornito dettagli sulle novità per il **porto di Taranto**. C' erano i rappresentanti sindacali di Filt Cgil, Michele De Ponzio, Fit Cisl, Orzono Fiorino e Uiltrasporti, Carmelo Sasso; per l' azienda presenti invece la general manager, Raffaella Del Prete e la responsabile delle risorse umane, Fabiana Mutasci. Si è condiviso un fabbisogno formativo necessario e spesso indispensabile per la futura ricollocazione di alcune figure professionali ex Tct - il bacino totale è di poco meno di 500 unità - attualmente iscritti all' agenzia portuale. Scct ha comunicato di aver già convertito in tempo indeterminato 4 contratti a termine e che provvederà a convertire a breve anche gli altri contratti in scadenza seppur mantenendo per il momento la forma del contratto a orario ridotto, part time. Su esplicita richiesta sindacale, l' azienda ha comunicato di aver assegnato l' appalto della vigilanza delle aree del terminal alla Vis Spa, società locale operante da lungo tempo nel settore della vigilanza privata, la quale nell' offerta tecnico/economica ha previsto l' utilizzo per il servizio dei lavoratori ex Tct già impiegati nella sorveglianza. Nei prossimi giorni si svolgeranno le riunioni propedeutiche all' avvio del servizio nelle quali si comprenderanno tempi, modalità e numeri della ricollocazione di questi lavoratori che da tempo attendevano notizie positive in tal senso. Positivo il commento dei sindacati consoci del fatto che le previsioni aziendali, quindi sicuramente prudenziali, lasciano sperare che ove il traffico e le condizioni anche sanitarie che attualmente ne frenano la crescita dovessero mutare, si potranno superare tali indicazioni. Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti hanno dato atto a Scct di aver finora operato in ossequio a quanto concordato nei mesi scorsi e le parti si sono dati comune impegno a continuare le relazioni industriali con un profilo costruttivo, seppur nel rispetto delle reciproche prerogative, intensificando la frequenza e innalzando ove possibile la qualità delle stesse. Riferimento particolare a tutte quelle iniziative soprattutto di carattere formativo che possono creare per tutti i lavoratori ex Tct le migliori condizioni indispensabili a un' adeguata, seppur a volte differente, ricollocazione nel Terminal e nelle attività che intorno ad esso si svilupperanno. Ed è proprio sull' aspetto formativo e sul reperimento delle relative risorse che si focalizzerà l' attività e l' impegno delle organizzazioni sindacali nelle prossime settimane - concludono nella nota De Ponzio, Fiorino e Sasso - avendo già chiesto al presidente Sergio Prete un incontro propedeutico alla realizzazione degli opportuni progetti formativi da realizzare ed erogare nel corso del 2021 e già previsti dalla legge istitutiva la **Taranto** Port Workers Agency. A.Pig. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porti: Taranto, sindacati 'formazione per ex lavoratori Tct'

(ANSA) - TARANTO, 09 GEN - Implementare le iniziative "di carattere formativo" che possono creare per i 500 ex lavoratori della Tct (Taranto container terminal), la società in liquidazione partecipata da Evergreen e Hutchinson che gestiva il molo polisettoriale del porto di Taranto, le "migliori condizioni indispensabili ad un'adeguata, seppur a volte differente, ricollocazione nel Terminal e nelle attività che intorno ad esso si svilupperanno". E' la richiesta avanzata da Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti in un incontro con la dirigenza della San Cataldo Container Terminal, società che fa capo ad Yilport a cui è affidata la nuova gestione del molo polisettoriale. Si punta a un graduale ingresso dei lavoratori che in questo momento di transizione sono in capo alla Taranto Port Worker Agency. "E' proprio sull'aspetto formativo e sul reperimento delle relative risorse - osservano Filt, Fit e Uiltrasporti - che si focalizzerà l'attività e l'impegno delle organizzazioni sindacali nelle prossime settimane avendo già chiesto al presidente dell'Authority, Sergio Prete, un incontro propedeutico alla realizzazione degli opportuni progetti formativi da realizzare ed erogare nel corso del 2021". Nel corso del confronto, "la Società - viene spiegato - ha fatto il punto circa l'andamento del revamping delle attrezzature e delle infrastrutture del Terminal che procedono secondo programmi nonostante le circostanze non favorevoli legate alla persistente pandemia. In particolare dopo aver messo in operatività la prima gru di banchina negli scorsi giorni si è in attesa della consegna della seconda gru STS e di altre 4 gru elettriche di piazzale per la fine di gennaio che, dopo i relativi test, tornando nuovamente operative permetteranno di migliorare le performance operative fornendo la possibilità di accogliere ulteriori linee e carichi di lavoro". (ANSA). RIPRODUZIONE RISERVATA



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Olbia saluta la continuità territoriale

Il collegamento per Genova sarà gestito in regime di libero mercato. D' inverno, senza convenzioni, la rotta è in passivo Trasporti marittimi

DI GIANDOMENICO MELE

wOLBIALa tratta Genova-Olbia, l' ultima rimasta in regime di continuità territoriale, sarà affidata al libero mercato. L' Autorità dei Trasporti ha espresso, infatti, parere favorevole sulla verifica svolta dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Lo stop al regime di continuità significherebbe - quasi certamente - il taglio della rotta nel periodo non estivo da parte di Tirrenia, la quale rinuncerà al collegamento nel caso non venisse, cosa più che probabile, prorogata l' attuale Convenzione per le rotte da e per l' Isola. Le altre rotte. La rotta Genova-Olbia è quella decisamente la più penalizzata nei numeri tra quelle attive all' Isola Bianca. Ed era anche l' ultima assicurata del vecchio regime della continuità. C' è, è vero, la Civitavecchia-Olbia ma questa è una rotta alla quale il regime convenzionale si applica limitatamente ai mesi da gennaio a maggio e da ottobre a dicembre. Per questa tratta il ministero ha deciso di procedere alla richiesta di "manifestazioni di interesse per l' imposizione di obblighi di servizio pubblico applicati orizzontalmente" (regolarità e continuità del servizio) a tutti gli operatori confermando, di fatto, il regime in vigore. E' prevedibile che l' unica rotta che pagherà le conseguenze della liberalizzazione sarà proprio la Olbia-Genova, sulla quale la Tirrenia potrebbe decidere, come già annunciato, di non effettuare più i collegamenti, tranne che nel periodo estivo in regime di concorrenza. I collegamenti quotidiani Genova-Porto Torres e Livorno-Olbia, soprattutto per le merci, rendono la rotta Olbia-Genova non profittevole da un punto di vista economico. Dunque, esattamente all' opposto di quanto ha deciso l' **Authority**, fuori mercato. I numeri. La Olbia-Genova è certamente la rotta più antieconomica tra quelle in convenzione, per lunghezza della tratta e per motivi commerciali. Secondo la convenzione la capacità di trasporto espressa in posti fissi deve essere pari a 1190, di cui: 750 in cabina e 440 in poltrona. Le navi a disposizione della Tirrenia viaggiano spesso con una portata di 2500 persone. Una capacità sovradimensionata su una rotta nella quale capita che viaggino durante i mesi invernali poche decine di passeggeri. La Genova-Olbia-Arbatax effettua tre partenze settimanali in bassa stagione, portate a cinque in alta stagione. Flop convenzione. La Genova-Olbia, per esempio, nel 2018 ha registrato una capacità annua richiesta di 405 mila passeggeri, contro 132 mila effettivamente trasportati. Il corrispettivo economico per l' intero contratto di servizio tra Stato e Tirrenia - che comprende le rotte tra il Continente, Sicilia, Sardegna ed Isole Tremiti - è pari a 72 milioni di euro all' anno. Secondo il report dell' istituto "The European House" del Gruppo Ambrosetti, elaborato sui dati del Gruppo Onorato Armatori del 2018, ripartendo questa cifra su tutte le tratte coperte, in proporzione alle miglia percorse, si ricava come il contributo economico erogato dallo Stato per le tratte sarde sia stato pari a circa 49,5 milioni di euro. A fronte delle tariffe calmierate applicate sulle tratte oggetto di Convenzione, i ricavi da trasporto passeggeri, autoveicoli e merci coprono solo il 67,5% dei costi operativi. Il contributo di 49,5 milioni di euro risulterebbe quindi insufficiente a coprire interamente il differenziale costi-ricavi, generando uno sbilancio complessivo di quasi 27 milioni di euro nel 2018. La principale motivazione sarebbe proprio il divario tra la capacità di carico richiesta dalla Convenzione e la reale domanda di trasporto. Le rotte. Olbia comunque non vivrà un inverno di isolamento. Genova, certamente, resterà una meta poco





La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

redditizia, se è vero che anche Gnv-Grandi navi veloci da ottobre interrompe il suo collegamento con il capoluogo ligure. Per riprenderlo solo nel periodo estivo. Il porto Isola Bianca, invece, resta collegato con Civitavecchia da Tirrenia. La rotta Civitavecchia-Olbia è la più veloce per raggiungere la Sardegna, le traversate pianificate durante l'estate sono fino a due al giorno con un tempo di percorrenza di 5 ore per la tratta diurna e di 8 ore per quella notturna. In inverno si riducono a una giornaliera.

La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Boeddu: «Un altro schiaffo all' isola»

Il leader della Filt Cgil contesta il bando per singole tratte. «Serve una gara unica»

OLBIA Delusione e grande preoccupazione. Sono questi sentimenti che si respirano sulle banchine del porto di Olbia e che il segretario generale Filt Cgil Sardegna Arnaldo Boeddu fa propri. La preoccupazione è data dal fatto che ad avviso del leader sindacale «le tratte Genova-Olbia e Livorno-Cagliari - escluse dal regime della continuità territoriale - non si possono e non si potranno reggere senza un intervento di compensazione economica. «Non si comprendono le ragioni - spiega Boeddu - che hanno spinto l' Autorità di regolazione dei trasporti ad assumere questa decisione. Sicuramente ci sarà un risparmio in favore delle casse statali ma, nel contempo non viene affatto garantita continuità e frequenza sulle due tratte per l' isola poichè tali tratte verranno esercite solo ed esclusivamente nei giorni in cui l' armatore di turno le valuterà profittevoli. I sardi, a breve si troveranno invece a dover fare i conti con la realtà, ovvero con frequenze che verranno meno poichè non sufficientemente remunerative». «Purtroppo - continua il leader della Filt Cgil - i problemi sui trasporti marittimi non finiscono con la liberalizzazione del 40% delle tratte precedentemente in convenzione. Infatti, si sta delineando una continuità territoriale marittima per singole tratte fin da subito osteggiata dal sindacato per due semplici motivi. Il primo è che alcune tratte potrebbero andare deserte e quindi ci sarebbe un pesantissimo vuoto sui trasporti via mare. Il secondo, di pari importanza, è legato ai problemi occupazionali. Infatti, mettere a gara i collegamenti in continuità marittima per singola tratta, oltre a consentire la partecipazione al bando anche ad armatori privi della necessaria capacità imprenditoriale, potrebbe non dare alcuna certezza sul mantenimento dei livelli occupazionali e di reddito fino ad ora espressi». Per quest' ultima ragione, il responsabile della Cgil dei trasporti della Sardegna ha già chiesto più volte un incontro con la Regione in maniera da avere la certezza che nel bando di gara che sarà predisposto non si dimentichi di apporre la clausola sociale «ovvero quelle poche righe che darebbero certezza di continuità lavorativa per le migliaia di marittimi che operano sulle navi traghetto». (r.r.)



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Viabilità modificata per il nuovo waterfront

Il cantiere avanza: chiuso al traffico un ampio tratto di via Redipuglia. Intasamenti in via Roma

OLBIA Chi entra in città da sud e sceglie di raggiungere il **porto** o il centro attraverso via Roma, per qualche mese dovrà armarsi di pazienza. Via Redipuglia, la strada lungomare che conduce nella zona portuale, è stata chiusa alla circolazione dei mezzi per consentire al grande cantiere del waterfront di andare avanti. Gli effetti si sono subito fatti sentire sul traffico. Via Roma, in particolare nel tratto che corre più o meno parallelo al lungomare, si trasforma spesso in un lento serpente di auto. Lo sbarramento di via Redipuglia alla rotonda dell' ex Ponte di ferro è comparso l' altro ieri mattina. Il sindaco Settimo Nizzi ha spiegato che si tratta di un sacrificio obbligato per consentire l' avanzamento del cantiere che sta trasformando l' anonimo stradone che costeggia l' ansa sud del golfo interno in una vera e propria "promenade" sul mare. Sui tempi della chiusura, il sindaco non si sbilancia. «Auspichiamo - spiega in una nota - di restituire quanto prima il meraviglioso waterfront ai nostri concittadini. Si tratta di una delle opere più importanti attualmente in atto, grazie alla quale Olbia sarà decisamente riqualificata e valorizzata». La viabilità è stata modificata di conseguenza. I

mezzi che arrivano da sud o da ovest (zona Bandinu/aeroporto/via Vittorio Veneto) e vanno in direzione del **porto**, percorrono il tratto di via Roma per immettersi su via Redipuglia attraverso via Firenze. I mezzi che arrivano in direzione opposta (zona **porto**/viale Aldo Moro/zona nord) percorrono normalmente via Redipuglia fino all' intersezione con via Trento per immettersi su via Roma. L' ordinanza di chiusura di via Redipuglia - spiega una nota - è datata 14 dicembre, ma «l' amministrazione comunale ha atteso per procedere, in modo da andare incontro alle esigenze dei negozi e delle attività di ristorazione che, fino all' entrata in vigore delle norme governative di Natale, ovvero fino al 23 dicembre, hanno potuto ospitare gli avventori». Sempre a metà del mese scorso - chiarisce ancora il Comune - l' ordinanza è stata affissa nell' area interessata e tutti i commercianti della zona sono stati avvertiti con una lettera. Naturalmente, per tutte le attività commerciali prospicienti, resta garantita la via di accesso pedonale.



Elettificazione delle banchine Preoccupante fase di stallo

Milazzo Ancora bloccata l'elettificazione delle banchine dello scalo mamertino che - nelle intenzioni dell'**Autorità portuale** - doveva essere il primo "porto verde" della Sicilia. Il tutto dopo l'intesa con la società E-distribuzione per la realizzazione dell'elettificazione delle banchine al fine di consentire alle imbarcazioni in arrivo nel porto di utilizzare l'energia elettrica e spegnere i generatori di bordo minimizzando l'inquinamento dell'aria e acustico, tutto sembra essersi arenato. Peccato, anche perché l'iniziativa era stata presentata con tanta enfasi dal precedente commissario De Simone il quale aveva sottolineato che l'intervento costituiva «parte di una complessiva strategia di miglioramento dell'impatto ambientale nei porti che deve considerare anche il passaggio al led per l'illuminazione pubblica, la produzione di energie alternative». In effetti consentire ai numerosi natanti che ormeggiano nel porto cittadino di spegnere i motori per tutta la durata della loro permanenza in porto, consentirebbe non solo una riduzione dell'inquinamento acustico ma anche l'abbattimento di emissioni in atmosfera, migliorando la qualità dell'aria in città. In atto il porto di Milazzo assicura l'alimentazione elettrica solo alle motonavi che svolgono escursioni alle Eolie.



La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

Alla fine dell' anno il colpo di scena: la richiesta, da parte di Eni, di rifare tutto daccapo

Bonifica rada, silenzio inquietante

C' è un silenzio ancora più inquietante dell' esclusione dal Recovery fund, che riguarda il territorio e in particolare il porto di Augusta: quello sulla sua bonifica. Reso ancora più assordante dalla mancata reazione della politica e delle istituzioni locali. Entro la fine del 2020, infatti, sarebbe dovuta arrivare la decisione, da parte del ministero dell' Ambiente, sulla tipologia d' intervento per liberare finalmente quei fondali dalle tonnellate di mercurio. Massimiliano Torneo pagina IV.



La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

Bonifica della rada dimenticata assordante silenzio della politica

C'è un silenzio ancora più inquietante dell'esclusione dal Recovery fund, che riguarda il territorio e in particolare il porto di Augusta: quello sulla sua bonifica. Reso ancora più assordante dalla mancata reazione della politica e delle istituzioni locali. Entro la fine del 2020, infatti, sarebbe dovuta arrivare la decisione, da parte del ministero dell'Ambiente, sulla tipologia d'intervento per liberare finalmente quei fondali dalle tonnellate di mercurio depositate da scellerate condotte industriali fino alla fine degli Anni 70 e sui costi esatti. L'assessore regionale all'Energia, Alberto Pierobon, alla vigilia dell'ultima conferenza di servizi, si era spinto a dichiarare che "in base alla tecnologia adottata si avrà una stima dei costi che saranno inseriti nell'Accordo di programma quadro di Priolo". Beh, dell'Accordo di programma quadro di Priolo, firmato il 31 dicembre, abbiamo scritto su questa testata e non c'era traccia dei fondi per la rada megarese. Abbiamo atteso ancora qualche giorno e niente: ufficialmente nessuna notizia da parte del ministero su questo vitale intervento. Sulle probabili ragioni di questo impasse abbiamo scritto, sempre da questa testata, ma niente che sia ancora giunto a una decisione finale, in qualsiasi direzione. Le riassumiamo. A ridosso della fine dell'anno è arrivato un colpo di scena: la richiesta, da parte di Eni, di rifare tutto daccapo, studi e caratterizzazioni, per dimostrare che le 500 tonnellate di mercurio depositate nei fondali della rada sarebbero "bloccate" nei sedimenti e dunque innocue al resto dell'ecosistema. Una richiesta, va detto, che ha fatto saltare sulla sedia sia la direzione generale del ministero, divisione Bonifiche e risanamento, sia i due attori pubblici al tavolo istruttorio, Ispra e Cnr. Eni basa la richiesta su due consulenze secondo cui il mercurio sedimentato non nuocerebbe all'ecosistema per via dell'originario processo di "gelificazione" cui era sottoposto nella produzione di cloro. Nelle stesse ore, però, Ispra e Cnr presentavano una nuova relazione che confuta le conclusioni dell'azienda, confermando le ricadute nell'ambito sanitario e nella catena alimentare della contaminazione da mercurio. E che porta con sé anche una domanda: qualora Eni riuscisse a dimostrare le sue tesi, è ragionevole tenere nei sedimenti del porto di Augusta un numero (50, 60, in alcuni punti 100) di milligrammi-chilo di mercurio, quando la normativa internazionale prevede che oltre gli 0,5 milligrammi-chilo vengano prodotti effetti tossici sull'ambiente? Insomma, il clima a dicembre era questo: sulla volontà del ministero di agire entro il 2020 su fondi e tipologia d'intervento si è inserita una posizione Eni che ha avuto effetto "ostativo". Questo spiegherebbe il silenzio, transitorio, di Roma e Palermo. Non spiega il silenzio del territorio. Massimiliano Torneo.



La candidatura di Trapani a «Capitale della Cultura»

Monti: è come una nomination all' Oscar

Il presidente dell' Autorità portuale: la città vanta un primato per la posizione

«Credo che far parte della short list delle 10 finaliste a Capitale Italiana della Cultura 2022 sia per Trapani come aver ricevuto una nomination all' Oscar». Pasqualino Monti, presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare di Sicilia Occidentale, usa una metafora cinematografica per fotografare la situazione. Trapani «candidata all' Oscar» e le motivazioni, per Monti, sono chiare. «C'è un primato che il capoluogo siciliano vanta rispetto agli altri. È la sua collocazione geografica. Trapani è nel cuore dell' area Mediterranea mediorientale. Una posizione che non è solo geografica - continua il presidente dell' **Autorità Portuale** - ma è un' intima essenza culturale e identitaria. La sua storia, come il suo presente di convivenza e di incontri, non è solo una fondamentalità del passato, ma pulsa nel suo essere attuale, nel suo essere contemporaneo». L' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare di Sicilia Occidentale ha recentemente emanato un concorso internazionale di idee per la progettazione del waterfront storico di Trapani mentre sta portando avanti i numerosi lavori al porto. «Il progetto di candidatura a Capitale Italiana della Cultura 2022 -dice Monti- è supportato dai principali attori istituzionali e culturali del territorio, tra cui l' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare di Sicilia Occidentale, che io oggi mi onoro di presiedere, che mai farà mancare il proprio sostegno. Forniremo certamente un contributo, non soltanto dal punto di vista economico, ma anche e soprattutto in termini di collaborazione su progetti che possano far emergere e valorizzare il territorio di Trapani e del suo porto». Il presidente Monti, con il suo lavoro, sta rivoluzionando le infrastrutture portuali del capoluogo con il rifacimento del Trapani Fast Ferry Terminal, che ospita il terminal degli aliscafi, e con i lavori al Trapani Cruise-RoRo Terminal, il terminal per le navi da crociera e i tra.



Shipping Italy

Focus

Continuità marittima: le novità, i rilievi dell'Authority dei trasporti e la discontinuità col passato

Nel parere (il primo del 2021) reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in merito alla conformità della procedura di verifica di mercato per i collegamenti marittimi con le isole Sardegna, Sicilia e Tremiti al fine di garantire la continuità territoriale, si trovano alcuni dettagli interessanti su come sarà il futuro delle rotte sovvenzionate. Tra le osservazioni riportate nel documento firmato dal presidente dell'authority Nicola Zaccheo, si legge ad esempio che la scelta di aprire al mercato i collegamenti Livorno-Cagliari, Ravenna-Brindisi-Catania, Genova-Olbia-Arbatax e Napoli-Palermo, con il conseguente venir meno delle condizioni per mantenere un regime di compensazioni, appare supportata da evidenze oggettive, analogamente alla volontà di procedere alla richiesta di manifestazioni di interesse per l'imposizione di obblighi di servizio pubblico applicati orizzontalmente a tutti gli operatori in relazione al collegamento Civitavecchia-Olbia. Con obblighi di servizio pubblico applicati orizzontalmente s'intende contributi di natura orizzontale, e dunque destinati a tutti gli armatori interessati a operare sulla rotta, non solo a un player di mercato. L'authority sottolinea poi che la prospettiva di un maggiore livello di liberalizzazione del mercato del settore che ne deriva appare altresì suscettibile di produrre significativi risparmi nell'impiego di risorse pubbliche destinate a garantire la continuità territoriale con le isole maggiori e le Tremiti. Art rileva pure, con riferimento ai collegamenti che il Ministero intende affidare tramite gara, che fondate appaiono le valutazioni concernenti la mancanza di garanzie in merito alla possibilità che il libero mercato possa soddisfare le esigenze della domanda in assenza di intervento pubblico; tuttavia, si rileva la mancanza [] di dati qualitativi inerenti alla domanda di passeggeri e merci [] che consentano di valutare il permanere di esigenze di servizio pubblico tali da giustificare [] il mantenimento del collegamento Cagliari-Palermo e lo scalo al porto di Arbatax nell'ambito della tratta Civitavecchia-Cagliari. A questo proposito l'authority suggerisce una concessione di prova' o di breve durata dicendo: Appare almeno necessario che, laddove non ostino altre considerazioni, gli affidamenti siano di durata limitata ovvero che siano previsti, già in sede di documentazione di gara, meccanismi di revisione dei contratti di servizio prestabiliti, volti a tener conto di mutate condizioni di domanda e di offerta da verificare periodicamente. In generale viene comunque rilevata la necessità di monitorare l'evoluzione delle esigenze di servizio pubblico nello scenario post-pandemico, anche attraverso indagini trasportistiche volte a rilevare altresì le preferenze degli utenti e la loro disponibilità a pagare' ai fini di eventuali revisioni dei livelli tariffari da fissare nei contratti di servizio e nell'ambito dei regimi di imposizione di obblighi di servizio pubblico orizzontali e di meccanismi di integrazione con altre modalità di trasporto, laddove possibili. Altro assetto interessante e innovativo rispetto a quanto visto finora nella continuità territoriale marittima è il richiamo alla necessità di valutare eventuali economie realizzabili dalla definizione di lotti comprendenti più tratte, derivanti ad esempio dalla condivisione della nave di riserva, come condizione di efficienza dei lotti di gara. Altra precisazione degna di nota è quella secondo cui, nell'ottica di garantire la massima partecipazione del mercato alle procedure di affidamento, sia preferibile non precludere agli operatori la possibilità di partecipare a più lotti contemporaneamente.

