



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
domenica, 07 febbraio 2021**



Prime Pagine

07/02/2021	Corriere della Sera Prima pagina del 07/02/2021	7
07/02/2021	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 07/02/2021	8
07/02/2021	Il Giornale Prima pagina del 07/02/2021	9
07/02/2021	Il Giorno Prima pagina del 07/02/2021	10
07/02/2021	Il Manifesto Prima pagina del 07/02/2021	11
07/02/2021	Il Mattino Prima pagina del 07/02/2021	12
07/02/2021	Il Messaggero Prima pagina del 07/02/2021	13
07/02/2021	Il Resto del Carlino Prima pagina del 07/02/2021	14
07/02/2021	Il Secolo XIX Prima pagina del 07/02/2021	15
07/02/2021	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 07/02/2021	16
07/02/2021	Il Tempo Prima pagina del 07/02/2021	17
07/02/2021	La Nazione Prima pagina del 07/02/2021	18
07/02/2021	La Repubblica Prima pagina del 07/02/2021	19

Primo Piano

07/02/2021	Il Secolo XIX Pagina 14 Assoporti, Palermo è pronta al rientro	20
06/02/2021	Ship Mag Il rientro di Monti in Assoporti, la difesa della diga di Genova e tutti i temi del primo webinar di ShipMag / La sintesi	21

Trieste

07/02/2021	Il Piccolo Pagina 19 Piattaforma logistica: slitta ancora l' arrivo dei traghetti turchi	<i>D.D.A.</i> 23
07/02/2021	Il Piccolo Pagina 26 Svolta veneziana all' ex Italcementi e futuro logistico, fino a mille addetti	<i>MASSIMO GRECO</i> 24

Venezia

07/02/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 24 Il Porto avvia il museo virtuale sulla sua storia	<i>E.T.</i> 26
------------	--	----------------

07/02/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 27	E. B. A.	27
<hr/>			
06/02/2021	Primo Magazine	GAM EDITORI	28
<hr/>			
07/02/2021	Il Piccolo Pagina 19	DIEGO D' AMELIO	29
<hr/>			
07/02/2021	Il Gazzettino Pagina 7	ALDA VANZAN	31
<hr/>			

Genova, Voltri

07/02/2021	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 4		33
<hr/>			
07/02/2021	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 4		34
<hr/>			
06/02/2021	Primo Magazine	GAM EDITORI	36
<hr/>			
06/02/2021	The Medi Telegraph		37
<hr/>			

La Spezia

07/02/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 17	SONDRA COGGIO	39
<hr/>			
07/02/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 17	SO.CO.	41
<hr/>			
07/02/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 27	SONDRA COGGIOSO. CO.	42
<hr/>			
07/02/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 27	VEZZANO LIGURE	43
<hr/>			
06/02/2021	BizJournal Liguria		44
<hr/>			
06/02/2021	Primo Magazine	GAM EDITORI	45
<hr/>			

Livorno

07/02/2021	Il Tirreno Pagina 23		46
<hr/>			
07/02/2021	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 47		47
<hr/>			
06/02/2021	Ansa		48
<hr/>			
06/02/2021	Corriere Marittimo		49
<hr/>			
06/02/2021	Primo Magazine	GAM EDITORI	50
<hr/>			
06/02/2021	Ship Mag		51
<hr/>			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

07/02/2021	Corriere Adriatico Pagina 19	52
<u>Igoumenitsa e Patrasso la linea diretta Grimaldi con quattro nuove navi</u>		
06/02/2021	Cronache Ancona	53
<u>Traghetti, Grimaldi raddoppia i collegamenti con la Grecia</u>		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

06/02/2021	CivOnline	54
<u>Civitavecchia ospita Miss Italia Martina Sambucini</u>		
06/02/2021	La Provincia di Civitavecchia	55
<u>Riflettori su Miss Italia: Martina Sambucini al porto di Civitavecchia</u>		

Napoli

07/02/2021	Il Mattino Pagina 26	56
<u>Porto, armatori al fianco di Annunziata: meno burocrazia e più spazio ai privati</u>		
06/02/2021	Anteprima 24	58
<u>Annunziata: 'Napoli e Salerno, nessuna rivalità in porto!'</u>		
06/02/2021	lidenaro.it	59
<u>Porti, prima uscita di Annunziata a Salerno: Spinta su logistica e semplificazione</u>		
06/02/2021	Punto Agro News	61
<u>Porti: neo presidente Authority Mar Tirreno centrale al lavoro =</u>		

Salerno

07/02/2021	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 25	<i>Diletta Turco</i> 62
<u>Annunziata, debutto in casa «Porta Ovest, serve lo sprint»</u>		
07/02/2021	La Città di Salerno Pagina 10	64
<u>Annunziata detta la linea «Ultimare subito le opere»</u>		
07/02/2021	La Città di Salerno Pagina 10	65
<u>Messineo, Porta Ovest e quegli "appetiti" napoletani</u>		

Brindisi

07/02/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 21	66
<u>ZONA FRANCA DOGANALE UNA SPERANZA PER IL FUTURO</u>		
07/02/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 33	67
<u>Zona franca doganale a Brindisi una speranza per il futuro</u>		
07/02/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 33	68
<u>«Deposito di gas costiero riecco i fantasmi del passato»</u>		
07/02/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 33	70
<u>Pescatori di frodo in azione in zona «A» messi in fuga dalla Guardia di Finanza</u>		

Taranto

07/02/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 41	71
<u>S' incendia gru al porto, nessun ferito</u>		

07/02/2021 **Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)** Pagina 12 72
Prende fuoco la gru al porto durante lo scarico del coke

Manfredonia

07/02/2021 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Capitanata)** Pagina 21 73
QUELLE 8 MILA NAVI CHE TRANSITANO DAVANTI AL PORTO DI
MANFREDONIA

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

07/02/2021 **Avvenire (Diocesane)** Pagina 55 74
Recovery, Calabria tradita sui trasporti

07/02/2021 **Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)** Pagina 27 76
«Momento negativo» per lo scalo di Gioia

07/02/2021 **Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)** Pagina 27 78
Mai attivate le tre grandi gru giunte dalla Cina

07/02/2021 **Il Quotidiano della Calabria** Pagina 11 79
L'armatore crede in Gioia Tauro?

07/02/2021 **Il Quotidiano della Calabria** Pagina 20 81
«Ora basta delegittimare il porto»

06/02/2021 **Ansa** 82
Porti: Gioia T.; Agostinelli, frenata dopo 2020 straordinario

06/02/2021 **Il Lametino** 84
Porto Gioia Tauro, commissario Agostinelli: "Brusco calo traffici nel 2021"

06/02/2021 **Newz** 86
Lettera aperta di Agostinelli alla Comunità portuale

06/02/2021 **Reggio Tv** *Redazione ReggioTV* 88
Sviluppo del Porto di Gioia Tauro, lettera aperta del Commissario Agostinelli

06/02/2021 **Shipping Italy** 90
Banchine vuote a Gioia Tauro: lo sfogo di Agostinelli

Olbia Golfo Aranci

07/02/2021 **La Nuova Sardegna** Pagina 38 92
COSÌ IL PORTO È RIMASTO SENZA TRENI

Cagliari

07/02/2021 **L'Unione Sarda** Pagina 1 93
Deiana: con gli arabi la trattativa c'è stata

07/02/2021 **L'Unione Sarda** Pagina 12 94
Deiana: «Con gli arabi la trattativa c'è stata Altre società? Sì, ma nessuno
conclude»

07/02/2021 **L'Unione Sarda** Pagina 12 96
«La pazienza è finita, occuperemo lo scalo»

07/02/2021 **L'Unione Sarda** Pagina 1 *Emanuele Dessi* 97
Solo nebbia all'orizzonte

07/02/2021 **L'Unione Sarda** Pagina 12 *Emanuele Dessi* 98
Solo nebbia all'orizzonte

07/02/2021	L'Unione Sarda Pagina 13	99
<hr/>		
06/02/2021	Ansa	102
<hr/>		
Porti: investimento da 58 mln per il nuovo volto di Porto Torres		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

07/02/2021	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 20	103
<hr/>		
Il porto si trasforma e guarda al turismo		
07/02/2021	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 20	104
<hr/>		
Mega: lo scalo deve diventare più bello		
07/02/2021	Il Quotidiano della Calabria Pagina 14	105
<hr/>		
Quindici milioni per il porto		
07/02/2021	Il Quotidiano della Calabria Pagina 11	107
<hr/>		
Un plafond da 40 milioni per affrontare la sfida del turismo		
06/02/2021	Stretto Web	109
<hr/>		
Reggio Calabria: 15 milioni di euro per il Porto, verrà ampliato e ammodernato. Cannizzaro: "navi da crociera, mega yacht e nuove strutture, così rilanceremo il nostro scalo" [FOTO e INTERVISTE]		
06/02/2021	Stretto Web	111
<hr/>		
Finanziamento per il rilancio del Porto di Reggio Calabria, l'adesione del Circolo Velico: "realizzare un nuovo modello di offerta turistica, economica, croceristica e sportiva"		
06/02/2021	TempoStretto <i>Elisabetta Marcianò</i>	112
<hr/>		
Reggio Calabria avrà il suo porto del futuro 'bello riqualificato e altamente innovativo'		
07/02/2021	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 25	113
<hr/>		
Porto a Sud , la visione del Pd per non sprecare più risorse		
07/02/2021	Gazzetta del Sud Pagina 25	115
<hr/>		
I Molini "porta del mare" Progetto pronto al decollo		
06/02/2021	LaC News 24 <i>Riccardo Tripepi</i>	116
<hr/>		
Crociere, diportisti e mega yacht: grazie ai 15 mln rinascerà il porto di Reggio Calabria		

Catania

06/02/2021	Shipping Italy	117
<hr/>		
Chiovelli nominato commissario dell'AdSP di Catania e Augusta		
06/02/2021	Ship Mag	118
<hr/>		
Catania, Chiovelli commissario. Resta da sciogliere il nodo Gioia Tauro		

Augusta

07/02/2021	Gazzetta del Sud Pagina 15	119
<hr/>		
Nominato il commissario dell' Authority di Augusta		
07/02/2021	La Sicilia (ed. Siracusa) Pagina 20	120
<hr/>		
«Porto hub, non si pensi di mortificare Augusta Regione Sicilia ambigua»		
06/02/2021	Siracusa Live	122
<hr/>		
Dubbi sull' inserimento del porto di Augusta nel recovery plan		
06/02/2021	Siracusa Oggi <i>Adobe_Animate_CC</i>	123
<hr/>		
Recovery Plan, Ficara (M5S): "Piano regionale ambiguo, vaghezza sul porto hub"		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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



Napoli in crisi, perde a Genova Super Ronaldo, Juve terza Toro, rimonta a Bergamo
commenti, pagelle e classifiche alle pagine 34 e 35



Domani gratis Spread, calo record come guadagnare
chiedete all'edicolante il supplemento L'Economia



Il nuovo governo La maggioranza si allarga ancora. Domani il presidente incaricato avvia il secondo giro di consultazioni

Il sì di Salvini agita Pd e 5 Stelle

«Sintonia con Draghi». I tormenti dei dem, lo show di Grillo per convincere il Movimento

IL CAPITALE UMANO

di Ferruccio de Bortoli

Le idee di Draghi, in particolare sulle grandi questioni economiche, sono note. Finora però le ha sempre espresse in assenza di gravità politica. D'ora in poi sarà diverso. Alcune proposte saranno percorribili, seppure all'interno di un perimetro di partiti al momento indefinito e perfino troppo largo. Altre meno. L'ex presidente della Bce è uomo pragmatico. Conosce la politica più di quanto non si pensi. I palazzi romani non esercitano su di lui (romano) quel fascino perverso che già trasformò «barbari» della Lega, azionalisti di Forza Italia e persino assaltatori con l'apricatole. Di certo non dirà sì a scelte che avvelenano il futuro del Paese per il timore di perdere il potere. Come capo del governo italiano avrebbe un potere pari a una frazione di quello che ha già avuto nei suoi incarichi internazionali. Una garanzia. Se Draghi riuscirà a formare l'esecutivo, baderà alla concretezza, alla serietà anche un po' rigida, e manterrà un atteggiamento di sobrietà comunicativa. Meno male. Non andrà a caccia di like sui social network. Non sarà generoso di interviste. Consenti di andare contro gli interessi di categoria, glielo auguriamo. Non dovrà aspettarsi però nessuno scotto dall'informazione. Solo così i media sono utili. Altrimenti fanno solo eco.
continua a pagina 26

Dopo il primo giro di consultazioni si allarga la maggioranza attorno a Mario Draghi. L'apertura del leader leghista Matteo Salvini al presidente incaricato scuote Pd e Movimento Cinque Stelle. Show di Beppe Grillo per convincere i pentastellati ma al Senato resta ancora la fronda. Da domani secondo giro di consultazioni.
da pagina 2 a pagina 11

GIANNELLI



SOVRANISTI E FRUGALI

Una finestra d'opportunità

di Alberto Mingardi
a pagina 26

LA FATICA DI ALLEARSI CON IL NEMICO

Quanti rospi da baciare

di Gian Antonio Stella
a pagina 11

UN DRIBBLING POLITICO

La sorpresa del Capitano

di Antonio Polito
a pagina 6

L'emergenza virus La polizia in via del Corso a Roma fa defluire i passanti



Nel sabato in giallo la folla si è riversata per strada in tutta Italia e a Napoli, complici le temperature miti, in migliaia hanno passeggiato sul lungomare

Ippolito: niente diffidenze Tutti i vaccini sono validi

di Margherita De Bac
a pagina 12 e 13

Il virus continua a correre, «non c'è tempo per aspettare il vaccino ideale. Tutti quelli disponibili in Italia sono efficaci e sicuri». Giuseppe Ippolito, il direttore scientifico dello Spallanzani, vuole fugare i dubbi di chi «non si fida». Via libera del ministro Roberto Speranza alle cure con i monoclonali. Nel weekend in giallo folla ovunque e code per lo shopping.
a pagina 12 e 13 Frignani

PADIGLIONE ITALIA

di Aldo Grasso

I LEOPARDI E LA LITURGIA DEL TEMPIO

Di riffa o di raffa, Beppe Grillo si è lasciato alle spalle il vaffa. L'incontro di ieri tra Mario Draghi e il garante del M5S ha dato i suoi frutti, anche se il fool in chief si è volatizzato al termine del colloquio. È toccato al prolisso Crimi ribadire che il premier incaricato ha fatto loro una buona impressione e che sono disposti a collaborare con lealtà, nonostante quel fetentone di Renzi. Speriamo. È come se in questi ultimi anni avessimo vissuto una

La crisi
Anni di politica folle ma siamo ancora sull'orlo del baratro

sorta di incubo, anche se stiamo ancora camminando sull'orlo del baratro. È come se ci stessi risvegliando da un brutto sogno, dall'invenzione di una situazione intollerabile. Com'è potuto succedere? Perché così tanti incompetenti a guidarci? La fantasia è andata al potere, ma sotto altre forme. C'è un fulminante apologo di Kafka che spiega tutto: «Leopardi irrompono nel tempio e svuotano i vasi sacrificali: questo fatto accade ripetuta-

mente; infine si prevede che accadrà e lo si incorpora alla liturgia del tempio». Ma sarebbe stupido litigare con i fatti: sono stati eletti. Se mai spaventa questo entusiasmo di tutti i partiti nei confronti di Draghi. Non crediamo lo facciamo per certificare il loro fallimento. È una transizione ecologica: lo fanno perché sono leopardi e non hanno alcuna voglia di abbandonare la liturgia del tempio.
© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL GIALLO DI BOLZANO

Il corpo ritrovato e le lacrime di Benno in cella

di Giusi Fasano
a pagina 20



«Mia mamma...». E poi le lacrime. Benno ha reagito così al ritrovamento del cadavere della madre.
a pagina 20 Senette

ALL'INTERNO

Il CAMPIONE HA 70 ANNI Parla Thöni: sono italiano, che fortuna

di Aldo Cazzullo
a pagina 22 e 23



Thöni si confessa: «Essere italiani è una fortuna. Io sono profondamente legato sia all'Italia sia all'Alto Adige. Che emozione l'innno sul podio olimpico»
a pagina 22 e 23

AMBIENTE E DISSESTI

Noi e Amalfi, quella frana in paradiso

di Antonio Scurati
a pagina 21

Sottile è la linea che separa la bellezza dall'obbrobrio. È una linea tracciata dalla mano dell'uomo.
continua a pagina 21

GLI SPAZI RELIGIOSI

Per la fede c'è bisogno di chiese belle

di Susanna Tamaro
a pagina 30 e 31

Tanto nella prima ondata del virus abbiamo trovato la forza di reagire, ricavando anche una benefica pausa nella frenesia dei giorni, altrettanto questa seconda ondata ci ha spinto nell'inerzia di una rassegnata depressione.
continua alle pagine 30 e 31

ALESSANDRO SALLUSTI intervista LUCA PALAMARA

IL SISTEMA

POTERE, POLITICA, AFFARI: STORIA SEGRETA DELLA MAGISTRATURA ITALIANA

Rizzoli

Foto: Italiane Sped. in A.P. - DL 351/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c.1 CD Milano
10297
9 771120 498098



Covid, ieri 385 morti. Sono sempre troppi, ma nell'ultima settimana sono calati del 12,6%. Come i contagi. Grazie a Dpcm e chiusure che Salvini vuole cancellare



Domenica 7 febbraio 2021 - Anno 13 - n° 37
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 10,70 con il libro "Per questo ho vissuto"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

APARTHEID DEI VACCINI
Ai ricchi il 52% di dosi (e i poveri pagano di più)

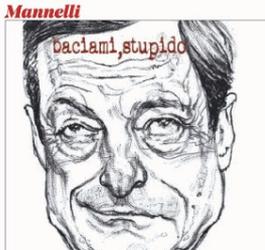
DAVIES, FURNEAUX, MARGOTTINI E VERGINE A PAG. 8-9

ALIQUOTE E REDDITI
La "rete bucata" dell'Irpef: tutte le follie del fisco
CERASA A PAG. 14

L'ACCORDO CON I PM
Mons. Balestrero I soldi sporchi e il patto segreto
GRASSO A PAG. 15

IL SITO INVESTIGATIVO
Il caso Bellingcat: a colpi di scoop mette ko il potere

PROVENZANI A PAG. 16



5 STELLE Si al governo, ma tre scogli: Lega, FI e no al Senato
Grillo a Draghi: "Stai attento a Renzi". Conte: "E a Salvini"
Il fondatore del M5S alle consultazioni mette veti solo su Iv e "pressa" per avere ministro Conte (che declina). Il ncopremier si sbilancia: punta su reddito di cittadinanza, Stato nelle imprese, verde
DE CAROLIS, DI FOGGIA, PROIETTI E ZANCA DA PAG. 2 A 5

IL BACIO DELLA MORTE ORLANDO: "È DIVENTATO EUROPEISTA" Salvini s'imbarca e il Pd se lo piglia



BYE BYE SEA WATCH
I DEM E LEU STAVANO CON CAROLA RACKETE CONTRO IL "RAZZISTA". OGGI DICONO CHE "È CAMBIATO, UN FIGLIOL PRODIGO". MA LA BASE DI SINISTRA SI RIBELLA
GIARELLI E SALVINI A PAG. 5 - 6 - 7
I PARERI DI JASMINE CRISTALLO, ERRI DE LUCA, MASSIMO VILLONE, NADIA URBINATI A PAG. 7

ORNELLA VANONI "La Rai mi nega una serata"
"Ho fatto overdose di craxiani ed evitavo le cene di Tognazzi"

Alessandro Ferrucci
Che poi unica non è solo come canta, il suo stile, la sua voce, talmente unica da poterla riconoscere anche camuffata in mezzo a una manifestazione di metalmeccanici o con la mascherina al supermercato

A PAG. 20 - 21

- LE NOSTRE FIRME**
- Padellaro Salvini ministro di che? a pag. 10
 - Colombo Sei utile se sei elefante a pag. 11
 - Mercalli Vogliamo altro cemento? a pag. 11
 - Isotta Un po' di rispetto per Muti a pag. 22
 - Eyal Globalizzazione, un altro virus a pag. 19
 - Luttazzi Intrighi, conflitti e risate a pag. 18

OGGI IL SUPERBOWL
Tom "il terribile" è il John Wayne del football Usa
COEN A PAG. 22

La cattiveria
Sono passati dieci anni dal governo Monti. E ora di fare il richiamo
WWW.SPINOZA.IT

Nuovo Devoto-Draghi

Marco Travaglio
Ammucchiata. Classica definizione per un governo che mettesse insieme destra, centro e sinistra, europeisti e antieuropeisti, flat tax e patrimoniale, porti chiusi e aperti, un nove volte prescritto e gli abolitori della prescrizione, un corruttore seriale e gli autori della Spazzacorrotti, un frodatore fiscale e i fautori delle manette agli evasori, propugnatori dei sussidi avversari del Sussidistan, Confindustria e quelli del Reddito di cittadinanza-salario minimo-decreto Dignità, autori dei Dpcm e nemici dei Dpcm, partigiani anti-dittatura sanitaria e dittatori sanitari, "chiudere tutto" e "riaprire tutto", ambientalisti e cementificatori, Greta e Attila, No Triv e trivellatori, No Tav e partito dei cantieri, antimafia e Dell'Utri-Cosentino-Gigginò a Purpetta. Ma ora si chiama "unità nazionale" e "salute pubblica". Draghi è come Dash: lava più bianco.
Bibitaro. Luigi Di Maio prima dell'avvento di Draghi. Ora invece è "il ministro che ha svolto un lavoro di raccordo proficuo nel preparare un governo Draghi spesso sfuggito ai media" (Gianni Riotta). Quindi non erano bibite: era Dom Pérignon Rosé Vintage 2000.
Compravendita. Se a Conte mancano quattro voti al Senato per la maggioranza assoluta dopo la fiducia di tutto il Parlamento e spera in quattro voltagabbana spaventati dalle urne, è "compravendita". Se Draghi trova interi partiti voltagabbana spaventati dalle urne per far nascere il suo governo, è "salvare il Paese".
Crisi. Se un governo lavora meglio del resto dell'Ue su Covid, vaccini e scuola, strappa 209 miliardi di Recovery e poi viene fatto esplodere da un kamikaze col 2%, la colpa non è del kamikaze col 2%, è del governo fatto esplodere, cioè delle vittime. E si chiama "fallimento di Conte" e "crisi di sistema" (Cacciari&Giannini).
Faccia (ci mettiamo la). Espressione salviniana che sta per "mettiamo il culo su un paio di poltrone perché abbiamo la faccia come il medesimo".
Fascisti, antieuropei, populisti, razzisti, sovranisti. Sono la Lega e FdI secondo il Pd, LeU, Iv e Stampubblica. Ma se vanno con Draghi, scatta l'amnistia: "In 24 ore Salvini è diventato europeista!" (Orlando). Non è la sinistra che deve vergognarsi di governare con lui: è lui che è diventato buono. Ora può salire sulla nave di Carola a prendere il sole con Delrio, Orfini, Fratojanni e Faraone. Fino al prossimo sbarco.
Generali. "Non si cambiano i generali in guerra", disse sette giorni fa Mattarella. Ora li cambia tutti: o la guerra è finita, o "i tedeschi si sono alleati con gli americani" (Sordi, La grande guerra).
Incoerenza. Pd e LeU che dicono "mai con Salvini" e poi ci vanno. Il M5S che dice "mai con B." e poi ci va (e viceversa).
SEGLUE A PAGINA 24





il Giornale



DOMENICA 7 FEBBRAIO 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 32 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 2322-4071 | Garda (ed. nazionale)

DAL 1974 CONTRO IL CORO

LA LEGA CI STA

SALVINI FA IMPAZZIRE IL PD

Svolta di Matteo: «Con Draghi senza condizioni, la sua idea di Italia è la nostra». E tra i Dem ora c'è chi spinge per l'appoggio esterno

GRILLO ORDINA DI INGOIARE IL ROSPO E IL M5S OBBEDISCE

di Augusto Minzolini

In quel corridoio che immette nell'ascensore dei ministri che porta fuori da Montecitorio da un ingresso secondario, reso inaccessibile dalle nuove regole sulla pandemia, il cronista intercetta il presidente (...)

segue a pagina 3
servizi da pagina 2 a pagina 9

EMERGENZA VERA

NON DIMENTICATE

LA GIUSTIZIA

di Paolo Liguori

«Un procuratore della Repubblica in gamba, se ha nel suo ufficio un paio di aggiunti o sostituti svegli, un bravo ufficiale di polizia giudiziaria ammannito con i servizi segreti e rapporti con giornalisti di testate importanti e soprattutto rapporti con il giudice che deve decidere... quel gruppo e quella Procura hanno più potere del Parlamento, del premier e del governo intero»: parole di Palamara, testuali. Possiamo crederci, sono esagerazioni, millanterie? In ogni caso, qualcuno molto autorevole dovrebbe indagare per smentire o confermare l'indubbia evoluzione degenerativa di quello che viene definito il circo mediatico-giudiziario.

È sempre Palamara che spiega la «regola del tre»: una Procura indaga, un giornale lancia una campagna mediatica e un partito cerca di trarne vantaggio politico. Si badi bene: nessuno crede che Luca Palamara, diventato il capro espiatorio del disastro della giustizia, sia improvvisamente la Bocca della Verità, avrà i suoi interessi a raccontare come funziona il Sistema e la sua narrazione ometterà certamente molti fatti e sarà orientata in alcuni casi, ma forse non è successo lo stesso (...)

segue a pagina 10

LA TRISTE PARABOLA DEI «RESPONSABILI» ORMAI AI MARGINI

I costruttori restano senza cantieri E ora sono soltanto «umarell» inutili

di Giuseppe Marino

Clemente Mastella signorilmente non gongola. Ma ammette che sì, la scelta di sua moglie di non salire sul carro dei contadini «è stata giusta». I 15 minuti di notorietà evocati da Andy Warhol per i «volenterosi» del Senato sono stati quasi letterali: un quarto d'ora sotto i riflettori e poi i «costruttori» si sono trasformati in umarell.

a pagina 6

TRAMONTO Da sinistra in senso orario Maria Rosaria Rossi, Bruno Tabacchi, Gregorio De Falco e Renata Polverini



ARRIVANO ANCHE LE DOSI DI ASTRAZENEC

Lombardia, maratona vaccini al via

Due giorni in Fiera per cronometrare l'inoculazione di massa

Cristina Bassi

In fila con la tuta arancione da soccorritore hanno aspettato alcuni minuti e poi, dopo la misurazione delle temperature, sono entrati nel padiglione dell'ospedale allestito alla Fiera di Milano. Qui 2.360 volontari di Areu (Agenzia regionale di emergenza urgenza) riceveranno tutti tra ieri e oggi, la seconda dose di vaccino anti Covid.

In queste due giornate la Regione Lombardia ha organizzato la prova generale di vaccinazione su larga scala della popolazione. Tutte le operazioni sono state cronometrate. È un test per stabilire quanti minuti occorrono tecnicamente per ogni vaccinazione e quindi quante se ne possono fare lungo l'arco della giornata.

con Bulian a pagina 12

TRA DUBBI E POLEMICHE

Monoclonali, c'è l'ok alla cura che fa sperare

Andrea Cuomo

Una nuova arma contro il Covid-19, anche se incerta e forse in ritardo. Il ministro Roberto Speranza ha dato l'ok agli anticorpi monoclonali.

a pagina 13

i commenti

ANTI-SALVINISMO

Così la sinistra perde l'unica ragione sociale

di Marco Gervasoni

Stiamo ordinando una scorta di pop corn per goderci l'assai probabile spettacolo di vedere Salvini o ministri della Lega sedere in consiglio dei ministri accanto non solo ai 5 stelle ma anche alla sinistra, il Pd e Leu (se confermato Speranza). Di fronte alla presenza della Lega, tutti gli alati (...)

segue a pagina 2

CENTRODESTRA

Se i moderati non pongono condizioni

di Vittorio Macioce

C'è già un confine in questa maggioranza che sta per nascere. Non è ancora di idee o di uomini, di programmi o ministri. È l'approccio a Draghi. Lo specchio è la fiducia.

Berlusconi e Salvini hanno detto ci siamo senza mettere particolari condizioni. Non chiedono (...)

segue a pagina 7

GRILLO AMBIENTALISTA

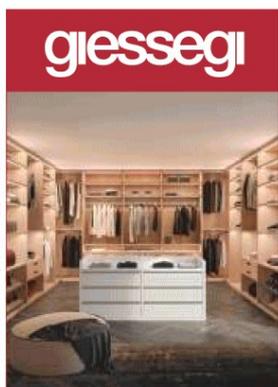
Le «gretinate» nella lista della spesa

di Francesco Del Vico

Che sarebbe stato un incontro surreale lo avevamo, facilmente, vaticinato, ma Grillo - come spesso accade - è riuscito ancora una volta a stupire. «In alto i profili» è il titolo del post con il quale annuncia la lista di richieste presentate a Mario Draghi. Se i profili ai quali (...)

segue a pagina 4

*IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA SPEDIRE IN TUTTI I CASI AL SERVIZIO CLIENTI, VIA MONTENAPOLEONE, 151 - 00187 ROMA)



L'ARTICOLO DELLA DOMENICA

Condurre e convincere I doveri della leadership

di Francesco Alberoni

In questo momento in Italia occorre una forte leadership che conduca il sistema politico e tutta la popolazione verso una meta sicura, infondendo loro volontà di riuscire, coraggio, fermezza e poi trasformando questa motivazione in una organizzazione razionale. Il leader deve avere una chiara visione di cosa si deve fare per il futuro. Ma deve anche saper mobilitare le forze politiche reali e portarle a condividere il suo (...)

segue a pagina 9

L'INIZIATIVA

Bergoglio «beatifica» Dante con una Lettera apostolica

di Serena Sartini

Il primo Papa che firmò un documento magisteriale su Dante Alighieri fu Benedetto XV, con l'Enciclica *In praecleara summorum* del 30 aprile 1921. Poi toccò a Paolo VI nel 1965. Ora Papa Francesco sta preparando una Lettera Apostolica dedicata al Sommo Poeta, da pubblicare probabilmente il 25 marzo, giorno in cui Dante iniziò a scrivere la Divina Commedia. A confermarlo al *Giornale* è il cardinale Gianfranco Ravasi, presidente del Pontificio Consiglio per la Cultura.

a pagina 17

CONTRO CULTURA

L'INCHIESTA I padroni del web che agiscono da politici navigati

di Carlo Lottieri

alle pagine 23 e 24-25

IL GIORNO

DOMENICA 7 febbraio 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Solaro, consigliare "partita Iva": mesi col negozio chiuso e beffa

Partecipa a 12 sedute in Comune: 247 euro
L'Inps: via 1.200 di bonus

Bassani a pagina 15



La battaglia dei ristoranti

L'occasione per ripensare le strategie

Sandro Neri a pagina 2



ristora
INSTANT DRINKS

Sì di Lega e 5 Stelle, Draghi accelera

La svolta di Salvini: «Nessun veto e non chiedo posti». Grillo va alle consultazioni, alla fine parla Crimi: «Saremo leali»
Il Pd spiazzato dal Carroccio ipotizza l'appoggio esterno, poi ci ripensa. Super Mario agli interlocutori: punterò sugli investimenti

Servizi da pag. 3 a pag. 9

Uniti contro il virus

Il nostro piano per il vaccino in tutta Europa

Ursula von der Leyen
Paolo Gentiloni

Lo scorso marzo l'Organizzazione mondiale della sanità (OMS) ha dichiarato l'epidemia di coronavirus una pandemia mondiale. Oggi, meno di un anno dopo, nell'Unione europea sono stati autorizzati già tre vaccini contro il virus. Altri ne seguiranno. In condizioni normali lo sviluppo di un vaccino richiede circa 10 anni. Questa volta ci sono voluti solo 10 mesi. Il primo vaccino contro la COVID-19 è stato messo a punto in Europa e viene prodotto su larga scala all'interno dell'UE. I nostri accordi preliminari di acquisto prevedono pagamenti anticipati a favore delle società che hanno sviluppato i vaccini.

Continua a pagina 11

INTERVISTA A RENZI / «È STATA LA BATTAGLIA PIÙ DIFFICILE DELLA MIA VITA ERO SOLO, INSULTATO DA TUTTI. ORA FANNO A GARA A SALIRE SUL CARRO»

Matteo Renzi, 46 anni



DALLE CITTÀ

Milano

Sciopero Atm con orari mirati per garantire l'ingresso a scuola

Anastasio nelle Cronache

Milano

Raid sessuale in pieno centro Caccia al bruto

Palma nelle Cronache

Lodi

La rinascita dell'ex Consorzio: "sì" del Consiglio

D'Elia nelle Cronache



Bologna, torna in libertà l'insegnante arrestata

Ceffoni dalla maestra
Il giudice: non è violenza

Orlandi a pagina 19



La Parodi: «Mi disse occhio al marito che scegli»

Cristina, la tv e l'amore
«Felice grazie a Lady D»

Degli Antoni alle pagine 20 e 21

PENSIERI COSTANTI?
SONNO DISTURBATO?
CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce

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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (GDP) che può essere consegnato solo dal farmacista. Accetta il tuo farmacista. Se i sintomi perdurano dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico o un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 09/09/2020.





Alias Domenica

DOUGLAS STUART esordio fulminante premiato con il Booker Prize 2020, «Shuggie Bain» restituisce la vitalità e la miseria degli anni '80 in Scozia



Culture

PAESAGGI ODOROSI Recuperare il patrimonio culturale attraverso l'olfatto secondo Sara Tonelli Federico Gurgone pagina 10



L'ultima

WTO Gli Usa "tomano" in Africa, oltre l'ossessione di Trump per il modello cinese. Via il veto su Okonjo-Iweala Sabato Angileri pagina 12

quotidiano comunista il manifesto oggi con ALIAS DOMENICA

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE EURO 2,00

DOMENICA 7 FEBBRAIO 2021 - ANNO LI - N° 32

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

foto di Cecilia Fabiano/LaPresse



Salvini incontra Mario Draghi e fa «il responsabile»: niente veti né pretese e semina il panico nella ex maggioranza. Il Pd vicino a una crisi di nervi deve smentire la tentazione di un appoggio esterno. Anche Grillo s'inchina: «svolta green» con il nuovo esecutivo pagina 2, 3, 4

L'incarico a Draghi È l'ingegnere del sistema non un robot

ALFONSO GIANNI

Tutto si può dire del governo Draghi, se si farà, tranne che si tratti di un governo tecnico. I precedenti, nati sotto quella definizione, Ciampi, Dini, Monti sono i governi che hanno più inciso nella vita materiale del Paese.

— segue a pagina 6 —

Supermario Alla prova dell'emergenza ambientale

GUIDO VIALE

Che cosa pensa Mario Draghi della emergenza climatica e ambientale? Essendo una persona informata e verosimile che sappia degli allarmi lanciati da Greta Thunberg ai potenti della Terra (lui compreso).

— segue a pagina 6 —

Esecutivo di scopo Ma io dico: meglio tutti che Ursula

STEFANO FASSINA

«Draghi è il frutto del vuoto della politica, non la causa. Dobbiamo guardare alla debolezza complessiva del sistema democratico». Condivido l'invito di Azzariti su queste pagine.

— segue a pagina 3 —

MYANMAR I militari spengono la rete. La protesta contro il colpo di stato è nelle strade

Contro i militari e per la liberazione di Aung San Suu Kyi e il ripristino di quelle minime regole democratiche che l'arrivo al potere della Lega nazionale per la democrazia aveva portato nel paese: sono le motivazioni con le quali lavoratori, studenti e gente comune, dopo giorni di protesta dai balconi, è uscita di casa e scesa per strada. Una moltitudine di persone preoccupate della svolta militare e della possibilità che il paese torni ad essere isolato. Arrestato un australiano, consigliere economico della Lady. PIERANNI A PAGINA 8



RIVOLUZIONI Otto anni dopo, Tunisia in marcia: il sogno di Belaid è ancora vivo

Un'ottobre di Tunisia. Ieri giovani e adulti, sindacati e partiti, si sono ritrovati a Tunisi, epicentro delle nuove proteste, per ribadire che il sogno rivoluzionario di cui era portatore Belaid è ancora vivo. E necessario: povertà e disuguaglianze sono ancora la normalità. POLETTI A PAGINA 7

ITALIA IN GIALLO Cala il tasso di positivi Allerta per i ricoveri



Sono stati 13.442 i nuovi casi Covid su 282.407 test. Le vittime sono state 385, il tasso di positività è sceso al 4,8%. Preoccupa l'Umbria dove c'è stato un balzo in avanti dei ricoveri. Sei regioni sopra la soglia critica di occupazione in terapia intensiva. POLLICE A PAGINA 5

L'APPELLO «La Bce cancelli il debito per Covid»

Intervista a Mauro Callegati, firmatario di un documento sottoscritto da 100 economisti europei che sostengono una svolta nella politica economica nell'Europa colpita dalla pandemia: i debiti contratti dagli Stati per l'emergenza Covid siano abbunati e convertiti in 2.500 miliardi di euro in investimenti nella transizione ecologica e nelle società. «Lo hanno fatto per la Germania nel 1953. Per il Green New Deal ci vogliono molti più soldi di quelli stanziati. La Bce può stampare moneta. In tempi eccezionali, decisioni eccezionali». CICCARELLI A PAGINA 4

ECUADOR AL VOTO La corsa di Arazu e il disincanto indio



Oggi primo turno delle presidenziali, con il giovane candidato «corresta» Andrés Arazu in testa nei sondaggi. Ma le comunità indigene non lo voteranno. Intervista a Patricia Gualinga, leader kichwa: «Le politiche di Correa hanno devastato i nostri territori». FANTIA A PAGINA 9

all'interno Gaza Israele di fronte all'Aia: «Ora è tempo di giustizia» MICHELE GIORGIO PAGINA 7 Migranti 422 persone a bordo, Ocean Viking chiede un porto SERVIZIO PAGINA 7 Egitto Tutti gli Zaki d'Egitto: stesse accuse, stessa prigionia CHIARA CRUCIATI PAGINA 7



10207 Poste Italiane SpA s.p.a. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Giornale n. 2021/03





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO XXXX-N° 37 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45%-ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Domenica 7 Febbraio 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ESCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI", EURO L30

È una ragazza di 17 anni La figlia segreta di Putin: Navalny rilancia i sospetti

Giuseppe D'Amato a pag. 38



I 70 anni dell'artista De Crescenzo e «Ancora» «Chiusi gli occhi e cantai così la mia vita cambiò»

Federico Vacalebre a pag. 14



L'analisi/1 IL RITORNO DEL SAPERE PER RIFARE LA POLITICA

Pietro Perone

Riuscire a ottenere il consenso dei partiti, tranne uno, in soli tre giorni, oltre a essere un risultato inaspettato, rappresenta un segnale dirompente per un Paese che in questi anni ha imparato a conoscere solo la contrapposizione feroce. L'uno vale uno" trasformato troppo spesso nell'uno contro l'altro. Un nazione ostaggio di cambi di rotta improvvisi, alcuni dettati dalle emergenze, come fu con Mario Monti, altri determinati da calcoli esclusivamente interni alla dinamica dei partiti (Letta-Renzi).
Continua a pag. 39

Draghi seduce Grillo e Salvini ma avvisa: scelgo io i ministri

► Nessun veto dalla Lega, show di Beppe che spinge M5S verso il sì
► Si allarga la maggioranza e il Pd chiede un governo di soli tecnici

Dall'incontro con il premier incaricato esce un Matteo Salvini quasi folgorato da Mario Draghi che seduce anche Grillo. Ma Draghi ha già spiegato in più di un colloquio che «i ministri li scelgo io» e che intende costruire il governo valutando i nomi con il Capo dello Stato. L'intenzione dell'ex banchiere centrale è quella di avere tutti tecnici, anche se magari di area. Nessun veto arriva dalla Lega, show di Grillo che spinge M5S verso il sì.

Ajello, Acquaviti, Conti, Malfetano, Pucci e servizi da pag. 2 a 5

L'intervista D'Amato

«È stato il fallimento dei partiti lavoro al Sud per poter ripartire»

Nando Santonastaso a pag. 8



Il programma

Meno tasse, il piano per il ceto medio

Sedici pagine organizzate in una ventina di paragrafi con altrettanti titoli in nero. Non è ancora il programma del governo Draghi, ma una bozza di lavoro nella quale vengono focalizzati i temi della riduzione delle tasse per il ceto medio alla salute.

Cifoni e Dimito a pag. 9

I protagonisti Il segretario

Dal "mai" al sì senza condizioni Zingaretti segretario delle rese

Antonio Menna a pag. 7



L'analisi/2

LA SVOLTA STORICA DEL DEBITO BUONO

Amedeo Lepore

Le valutazioni espresse da Mario Draghi negli ultimi mesi aiutano a capire l'ispirazione del modello di politica economica per il prossimo futuro del Paese. Il rapporto dal titolo "Reviving and Restructuring the Corporate Sector post-Covid. Designing Public Policy Intervention", frutto di una commissione del "Gruppo dei Trenta" guidata da lui e dall'economista Raghuram Rajan, contiene indicazioni per i governi su come affrontare il periodo della post-pandemia.

Continua a pag. 39

Rossoblù spietati: vincono (2-1) con una doppietta dell'ex Pandev



Il Napoli degli sprechi la malanotte di Genova



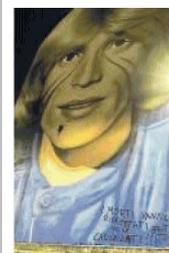
Ciriello, Majorano, Taormina, Trieste, l'invitato Ventre da pag. 16 a 19

Il punto

**DOMINARE SENZA VINCERE
SE IL RINGHIO GIRA A VUOTO**

Francesco De Luca a pag. 39

Napoli, il raid Via il murale c'è la vendetta: imbrattata opera di Jorit



Covella e Di Giacomo in Cronaca

Il reportage

Casal di Principe il difficile riscatto dal pregiudizio

Gigi Di Fiore

Inviato a Casal di Principe

«I danno subito ci è stato riconosciuto anche da una sentenza». Renato Natale, il sindaco della rinascita, mostra la sentenza della corte d'Assise di Santa Maria Capua Vetere che, nel 2016, riconosceva che la presenza trentennale della mafia dei Casalesi aveva «infangato il buon nome dell'ente, calpestandone i valori storico-culturali». Ma la strada per il riscatto dal pregiudizio non è facile: «I guasti della sostituzione allo Stato di un altro potere illegale costano impegno e denaro, molto denaro». Ora una legge regionale potrebbe finanziare la rinascita.

A pag. 13

Folla senza mascherina, ordinanza flop A Napoli movida senza regole e paura per i contagi a scuola



Elena Romanazzi a pag. 11 Paolo Barbuto in Cronaca

SAI CHE SPAZZOLI SOLO IL 60% DEI DENTI?

PikDent
SCOVOLINI INTERDENTALI
E RAGGIUNGI IL 100% DELLA SUPERFICIE INTERDENTALE!

PRATICI COME UNO STUZZICANTI PIÙ EFFICACI DEL FILO INTERDENTALE

da **FIMO IN FARMACIA** www.fimosrl.it

TROVA LA TUA MISURA!
Prova subito la confezione da 7 misure assortite **3,90€**





Il Messaggero



211 € 1,40* ANNO 143 - N° 37 ITALIA

NAZIONALE

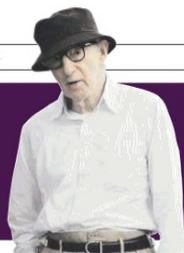


Domenica 7 Febbraio 2021 • S. Teodoro

IL GIORNALE DEL MATTINO

entra le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Il caso in Usa
Abusi sulla figlia Dylan, testimonianze e filmati: la serie tv che mette sotto accusa Woody Allen



Napoli ko, Gattuso rischia
Roma, altro esame fallito
Juve cinica: vince 2-0
La Lazio con il Cagliari per agganciarla al 4° posto



Il Messaggero
3 PUNTI
ilmessaggero.it/sport

La prossima sfida
L'importanza della stabilità per ripartire dopo la crisi

Draghi, consenso record «Ma i ministri li scelgo io»

► Chiuso il primo giro di consultazioni: c'è il via libera anche da Lega e M5S. La presenza del Carroccio imbarazza il Pd. Leu potrebbe non votare la fiducia

ROMA Consenso record dei partiti per Draghi. «Ma i ministri li scelgo io». Acquaviti, Cifoni, Conti, Malfetano, Pirone e Pucci da pag. 2 pag. 6

Paolo Balduzzi

È ormai imminente la nascita del Governo Draghi. Il terzo, e probabilmente ultimo, di questa legislatura. Anche solo per questa ragione, l'esecutivo sarebbe un eccellente esempio da libro di testo di come uno stesso Parlamento possa esprimere maggioranze anche molto diverse tra loro. Che questo sia un pregio o un difetto dei regimi parlamentari, lo possono decidere i lettori. È possibile invece sbilanciarsi sul fatto che, visti la recentissima crisi politica e lo stallone dell'esecutivo (quest'ultimo, a onor del vero, risalente ormai a diversi mesi fa), la nascita del Governo Draghi sia un'ottima notizia, almeno nelle premesse. Del resto, le capacità tecniche, politiche e diplomatiche del primo ministro in pectore sono fuori da ogni discussione. Ma è importante non confondersi su quali di queste capacità siano quelle più importanti. Perché nonostante da molti il prossimo esecutivo sarà battezzato come tecnico, sarà proprio la sua valenza politica a poter fare la differenza.

Come Presidente della Banca centrale europea (Bce), Draghi ha dato prova di sapersi muovere e agire tenendo testa - se non addirittura convincendo - le più diverse cancellerie europee rispetto alla necessità di una visione comune, fosse anche solo di politica monetaria. E se l'attuale crisi sanitaria ed economica vede preponderante il ruolo della Commissione europea sulla Bce (...)

Continua a pag. 23

In cantiere i nuovi ammortizzatori sociali

Meno tasse ai ceti medi e pensioni flessibili. Ecco le prime bozze del piano di governo

Rosario Dimuto

Il programma del premier: meno tasse ai ceti medi. Salute, prevale lo Stato. Una bozza



za di lavoro indica le linee sui principali capitoli. Opzione donna e Ape social per la flessibilità delle pensioni.

A pag. 7

L'intervista. «È come nel Dopoguerra»

Salvini: «La Meloni non deve isolarsi. È il momento della responsabilità»

Mario Ajello

«Giorgia Meloni non deve isolarsi, ora serve responsabilità»



ti». Così Matteo Salvini a Il Messaggero: «Come nel Dopoguerra, tutti insieme per fare poche cose ma fatte bene».

A pag. 5

Destra divisa
La mossa nell'interesse degli italiani

Federico Guiglia

A sinistra l'hanno capito subito: perché a destra ancora no? Il Pd e Italia Viva hanno compreso all'istante l'importanza di sostenere la novità di Mario Draghi prima ancora di sapere quale sarà. Ma piantare le tende attorno alla sfida più difficile per l'ex presidente della Bce non è solo un atto di astuzia politica (della serie: meglio esserci che non esserci). Significa soprattutto mettersi dalla parte degli italiani, che in questo momento sperano che SuperMario li tirerà fuori dalla pandemia e dal pantano, rimettendo l'Italia in cammino.

Continua a pag. 25

Il biologo Buccì: «Le Regioni procedono a velocità diverse, in questo modo il virus circolerà sempre»



Il sabato giallo accende la movida

L'assalto al litorale di Ostia foto ANSA | Mangani a pag. 9

Vaccini, nuovo flop: campagna di massa rinviata a marzo

► L'ipotesi di un commissario per evitare altri ritardi. Il nodo delle liste prioritarie

Mauro Evangelisti

L'autorizzazione del vaccino AstraZeneca e le prime consegne delle dosi avrebbero dovuto avviare la vaccinazione di massa. Non sarà così. Se ne parla a marzo. E tra Ministero e Regioni c'è distanza sulle categorie da cui partire.

A pag. 8

Picco di contagi Perugia è «rossa»

PERUGIA Variante Covid: un pezzo d'Italia, dall'Umbria alla Toscana passando per l'Abruzzo, è in zona rossa.

Benedetti e Dascoli a pag. 9

Roma, a Capodanno
Stupro alla festa, i minori avevano assunto cocaina

Giuseppe Scarpa

Un coca party tra ragazzi quasi tutti minorenni a Roma. È questo il festino di Capodanno dove una studentessa diciassettenne è stata violentata da 4 ragazzi che considerava essere suoi amici. E forse anche da altri giovanissimi, a lei sconosciuti, arrivati in un secondo momento durante il party, quando la ragazza era completamente stordita dall'abuso di stupefacenti e alcol.

A pag. 12

L'ansia ingigantisce le tue preoccupazioni?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA
80mg capsule morbide alla mentoloil di levandula

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

Più spazio alla vita.

Chiedi consiglio al tuo farmacista

SONNO DISTURBATO **PENSIERI COSTANTI**

CATTIVO UMORE

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza effetto di precisione (SP) che può essere contrappeso da altri farmaci. Acquistare il tuo farmaco. Se il sintomo persiste dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico o un operatore sanitario qualificato. Aut. No. 03/03/2020

L'ARIETE VERSO NUOVE IMPRESE

Buona domenica, Ariete! È da molti anni che non vi capita un inverno così caldo, tutti gli influssi meteo in luce i lati più significativi del vostro carattere marziano e vi rendono protagonisti nella vita professionale, in società. Siete amatissimi. Quello che solo due mesi fa era un temibile nemico, Saturno, dovete sapere che ora è il vostro principale sponsor. Andrete lontano, nel 2021, cari Ariete, alla velocità del vento.

Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

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



il Resto del Carlino

DOMENICA 7 febbraio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it


CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Faenza, aveva 46 anni

Donna uccisa in casa con una coltellata
Caccia all'assassino

Colombari e Servadei a pagina 12



Recanati

Asta milionaria per la villa del tenore Gigli

Tubaldi a pagina 14

ristora
INSTANT DRINKS

Sì di Lega e 5 Stelle, Draghi accelera

La svolta di Salvini: «Nessun veto e non chiedo posti». Grillo va alle consultazioni, alla fine parla Crimi: «Saremo leali»
Il Pd spiazzato dal Carroccio ipotizza l'appoggio esterno, poi ci ripensa. Super Mario agli interlocutori: punterò sugli investimenti

Servizi
da p. 3 a p. 9

Uniti contro il virus

Il nostro piano per il vaccino in tutta Europa

Ursula von der Leyen
Paolo Gentiloni

Lo scorso marzo l'Organizzazione mondiale della sanità (OMS) ha dichiarato l'epidemia di coronavirus una pandemia mondiale. Oggi, meno di un anno dopo, nell'Unione europea sono stati autorizzati già tre vaccini contro il virus. Altri ne seguiranno. In condizioni normali lo sviluppo di un vaccino richiede circa 10 anni. Questa volta ci sono voluti solo 10 mesi. Il primo vaccino contro la COVID-19 è stato messo a punto in Europa e viene prodotto su larga scala all'interno dell'UE. I nostri accordi preliminari di acquisto prevedono pagamenti anticipati a favore delle società che hanno sviluppato i vaccini.

Continua a pagina 11

INTERVISTA A RENZI / «È STATA LA BATTAGLIA PIÙ DIFFICILE DELLA MIA VITA ERO SOLO, INSULTATO DA TUTTI. ORA FANNO A GARA A SALIRE SUL CARRO»

Matteo Renzi,
46 anni

COSÌ HO FATTO IL QUARANTOTTO

Brambilla a pagina 7

DALLE CITTÀ

Bologna, assalto al banchetto

Spinte e insulti ai militanti di FdI «Non ci faremo intimidire»

Carbutti in Cronaca

Bologna, il cittadino eroe

Insegue i banditi e li fa arrestare: premiato

Servizio in Cronaca

Medicina, blitz dei ladri in casa

Esce per la spesa Gli portano via i soldi e il Rolex

Tassi in Cronaca



Bologna, torna in libertà l'insegnante arrestata

Ceffoni dalla maestra Il giudice: non è violenza

Orlandi a pagina 19



La Parodi: «Mi disse occhio al marito che scegli»

Cristina, la tv e l'amore «Felice grazie a Lady D»

Degli Antoni alle pagine 20 e 21

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA
Wing support nell'acido gamma amino

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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (GDP) che può essere consegnato solo dal farmacista. Accetta il tuo farmacista. Se i sintomi persistono dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico o un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 09/09/2020.

GEAR nuova concessionaria OPEL

DOMENICA 7 FEBBRAIO 2021 IL SECOLO XIX

GEAR OPEL

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "SPECCHIO" - Anno CXXXV - NUMERO 32, COMMA 20 - B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR 50 - MANZONI & C.S.P.A.: Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

Assemblea, riscaldamento, incentivi

LE NUOVE REGOLE IN CONDOMINIO

Caloriferi, cambiano i criteri sulla ripartizione delle spese Bonus idrico, come funziona. Ascensori, lo sconto del 110%

Domani l'inserto di 8 pagine in omaggio con

IL SECOLO XIX

IL PIANO PRESENTATO AL CTS

Presenze dimezzate e controlli: Genova prova a salvare Euroflora

COLUCCIA / PAGINA 16



INDICE

Table with 2 columns: Page Number and Article Title. Includes Primo-Piano, Cronache, Commenti, Economia-Marittimo, Genova, Xte, Programmi-Tv, Sport.

IL LEADER DELLA LEGA EVOCA L'UNITA' DEL DOPOGUERRA. NUOVE CONSULTAZIONI

Salvini: pronto per un governo di ricostruzione M5S si spacca

Grillo impone il sì a Draghi, fronda di 40 senatori I Democratici pensano di indicare ministri tecnici

Il pressing di Beppe Grillo per convincere i Cinque Stelle a entrare in maggioranza. Le voci sul malcontento nel Partito democratico per l'imminente possibile abbraccio con il Carroccio. E l'inatteso slancio euroentusiasta e moderato di Matteo Salvini dopo il colloquio con il presidente incaricato Mario Draghi: il leader della Lega evoca un esecutivo di unità nazionale come dopo il 1945.

SERVIZI / PAGINE 2-5

LA PROPOSTA

Mario Lombardo / PAGINA 5

Un superministero su misura per Conte

ROLLI



I calciatori del Genoa abbracciano Pandev dopo la doppietta

ANSA



L'esultanza di Ricci e Gyasi per l'impresa in casa del Sassuolo

ANSA

Napoli ko, il Genoa non si ferma più Spezia, impresa con il Sassuolo

Continua il momento magico del Genoa di Ballardini che al Ferraris batte anche il Napoli (2-1) con una doppietta dell'ex Pandev e compie un altro balzo in classifica. Come lo Spezia che in rimonta espugna il campo del Sassuolo (1-2) con i gol di Eric e Gyasi.

GLI ARTICOLI / PAGINE 36-39

GENOVA, RICHIAMI DEI VIGILI AL MEGAFONO CONTRO GLI ASSEMBRAMENTI

Covid, la Liguria in giallo affolla negozi e ristoranti

Il numero dei contagi resta alto, come quello dei morti. Ma ieri l'Italia e la Liguria in zona gialla hanno sfidato il virus riempiendo i ristoranti e affollando le strade delle città.

GLI ARTICOLI / PAGINE 9 E 17

LA GUIDA

Emanuele Rossi / PAGINA 7

Vaccini, tutte le risposte sulla campagna over 80

OGGI IL VIA AL PRIMO EVENTO IRIDATO NELL'EPÒCA DEL CORONAVIRUS

Lo sport mondiale ricomincia con lo sci a Cortina

DANIELA COTTO

Cortina si appresta ad ospitare, da oggi al 21 febbraio, un'edizione "protetta" dei mondiali di sci alpino: la prima della storia senza pubblico. Ma si può già considerare una grande vittoria mandare in scena l'evento, in uno scenario globale ancora dominato dalla pandemia.

L'ARTICOLO E DI ROSA / PAGINA 42



Tutto pronto a Cortina per i Mondiali

IL SUPER BOWL

Renato Tartarolo / PAGINA 34

L'America dopo Trump chiede aiuto al football per ricompattare il Paese

Nel profondo Sud più conservatore, questa notte l'America affiderà allo sport un tentativo di rinascita.

AURUM COMPRO ORO e ARGENTO SEDE STORICA. Genova Corso Buenos Aires 81 R. Includes contact info and dates.

AURUM COMPRO ORO e ARGENTO SEDE STORICA. Genova Corso Buenos Aires 81 R. Includes contact info and dates.





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

A tu per tu
Jessica Powell
«PIÙ SOBRIETÀ
NELLA CULTURA
AZIENDALE
DEL FUTURO»

di Luca De Biase — a pagina 8



SCARPA



**THE ORIGINAL
MOJITO**

SHOP ONLINE: SCARPA.NET

Ticket licenziamenti, istruzioni Inps — p. 6

Presidenza Biden-Cina, partenza in salita — p. 7

Lotteria scontrini, cosa cambia per negozianti e clienti — p. 12



Lunedì

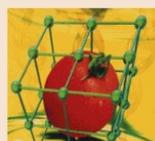
L'Esperto
risponde

Telefisco 2021:
in uno speciale
80 casi risolti

domenica

Storia dei cibi
La dura vita
che toccò
ai primi
pomodori

di Tullio Gregory — a pagina 1



Cineserie
Tutte le forme
del mandarino

di Nicola Gardini — a pagina 111

Leonardo Sciascia
Libri e ricordi
per i 100 anni

di Nigro e Andreose — a pag. V

lifestyle

Via Francigena
Camminare
per l'Europa,
da Canterbury
fino a Leuca

di Mariateresa Montaruli — a pag. 16



Visco: «Il Paese trovi coesione per superare crisi e pandemia»

Economia solida. Messaggio di ottimismo del governatore della Banca d'Italia al Congresso Assiom-Forex
«Sulla crescita possiamo fare meglio delle previsioni per ridurre rapidamente l'incidenza del debito sul Pil»

L'economia italiana ha dimostrato capacità di ripresa ed è ancora solida. Ora il Paese deve trovare la coesione necessaria per riprendere la via dello sviluppo sfruttando la solidarietà dell'Unione europea e affrontando i problemi strutturali che lo frenano da decenni. È esplicito il messaggio di fiducia del governatore della Banca d'Italia, Ignazio Visco, al Congresso Assiom-Forex. Sulla crescita

«possiamo fare di più e meglio delle previsioni» in modo da ridurre «rapidamente l'incidenza del debito sul Pil». Dal mondo produttivo e finanziario arrivano indicazioni sul Recovery plan: definire la governance, attivare subito le riforme, definire i pochi ma incisivi progetti su cui investire gli aiuti Ue. — alle pagine 2-3

Edizione chiusa in redazione alle 22.00

L'INDUSTRIA BANCARIA

Gli istituti hanno le spalle più larghe

Marco Onado — a pag. 2

Draghi prepara la squadra Domani e martedì nuovo round di consultazioni

LA CRISI DI GOVERNO

Arriva il via libera anche di Lega e M5S a sostegno dell'Esecutivo: fuori solo Fdi

Si è chiuso con il sì di Lega e Movimento 5 Stelle il primo giro di consultazioni del presidente del Consiglio incaricato, Mario Draghi, per la formazione del nuovo governo che

dunque dovrebbe poter contare su una maggioranza molto ampia. Al momento, infatti, solo Fratelli d'Italia non ha dato il proprio sostegno all'ex presidente della Bce che domani e martedì terrà un secondo round che coinvolgerà anche le parti sociali. Draghi ha evitato qualsiasi anticipazione sulla squadra dei ministri, sarà un mix di tecnici e di politici ma non sarà oggetto di trattativa.

Barbara Flammeri — a pag. 5

GERMANIA: L'INEDITA ALLEANZA NATA IN UN RISTORANTE ITALIANO



La Pizza Connection avvicina Verdi e Cdu

Attilio Geronzi — a pag. 10



Annalena Baerbock. Guida, con Robert Habeck, i Verdi tedeschi, vicini all'alleanza con la Cdu. A sinistra: il ristorante Sassella a Bonn

— Continua a pagina 8

Reddito di cittadinanza: flop delle assunzioni incentivate

POLITICHE ATTIVE

Gli sconti sono scattati per un numero limitato di datori di lavoro

Le assunzioni con sconto contributivo dei percettori di reddito di cittadinanza sono molte poche. Potrebbero addirittura essere non più di qualche centinaio i datori di lavoro ad aver beneficiato, dal 2019 a oggi, dello sgravo per le assunzioni a tempo indeterminato dei percettori del reddito. Il reddito di cittadinanza ha svolto invece un ruolo importante come misura anti povertà.

Pogliotti, Tucci — a pag. 6

EMERGENZA SANITÀ

Arriva l'ok ufficiale all'utilizzo di anticorpi monoclonali contro il Covid

— Servizio a pagina 6

LETTERA AL RISPARMIATORE

Brembo guarda oltre la pandemia, maggiori investimenti sul fronte hi tech

Vittorio Carlini — pag. 13

MONDIALE DI SCI ALPINO AL VIA

Per Cortina giro d'affari salvo anche senza spettatori

Anche senza spettatori, il Mondiale di sci di Cortina è pronto al decollo. È in programma stasera la cerimonia d'apertura, da domani saranno assegnate le prime medaglie, poi, fino al 21 febbraio, saranno in gara 600 atleti di 70 nazioni. Con giro d'affari «salvo» a quota 50 milio-

ni. Dopo che sono sfumati i proventi per la vendita dei biglietti, stimata tra i 4 e i 6 milioni, gli organizzatori recupereranno l'importo grazie al contributo di Regione Veneto (3 milioni), Provincia di Belluno, Comune di Cortina, Fisi e Impiantisti.

Mario Nicolletto — a pag. 14

SCAMBI E PANDEMIA

EFFETTO CINA SULLA RIPRESA DEI COMMERCII MONDIALI

di Marcello Minenna

Si vede una luce in fondo al tunnel per il commercio internazionale. A gennaio 2021 i volumi delle esportazioni hanno recuperato i livelli pre-pandemia dopo un crollo in primavera che aveva ridotto del -15% le variazioni dei volumi a 12 mesi. In termini assoluti lo shock pandemico del 2020 non è stato il peggiore. La crisi finanziaria del 2008-2009 ha inflitto danni più gravi e prolungati all'economia mondiale, con un declino del -20% dei volumi esportati nel momento di picco ed un ritorno più lento alla crescita (9 mesi invece che 6). Nel 2009 tutte le principali economie subirono un calo sostanzialmente simmetrico, se misurato in proporzione al Pil. Il crollo del 2020 è stato invece asimmetrico perché connesso con la diffusione geografica del virus, l'impatto sui sistemi sanitari e l'intensità dei provvedimenti restrittivi messi in atto dal governo.

— Continua a pag. 13





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Domenica 7 febbraio 2021
Anno LXXVII - Numero 37 - € 1,20
San Riccardo

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

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

Il leader della Lega appoggia convinto il governo di salvezza nazionale aderendo all'appello di Sergio Mattarella
La sua mossa manda in confusione il Pd e il M5s dove scorrazzano bande di guerriglieri pronti a sabotare tutto

Salvini sulle ali del Draghi



È feeling fra Matteo e Mario e quell'idea d'Italia

Il leghista manda in tilt il Pd che fa già agguati

E stasera all'Olimpico c'è Lazio-Cagliari

La Roma gioca ma non segna e la Juve ringrazia: finisce 2-0



Austini, Biafara, Carmellini, Rocca e Zotti da pagina 28 a 30

DI FRANCESCO STORACE

Il feeling è stato immediato. Mario Draghi e Matteo Salvini si sono piaciuti, è scattata la scintilla della simpatia reciproca, che ha facilitato i rapporti tra di loro nella prima vera occasione di incontro. E non è vero, come diceva ieri qualcuno, che i due si conoscessero già. Diversi ma non tanto, al punto che il «sentimento» è stato percepito in modo talmente evidente che ha scatenato un pandemonio a sinistra e tra i grillini. Quelli tra il leader della Lega e il presidente del Consiglio incaricato sono stati una quarantina di minuti cordiali e da quel che si è appreso, caratterizzati anche da una certa informalità di rapporti. (...)

Segue a pagina 2

DI FRANCO BECHIS

Uscendo ieri da una porticina sul retro della Camera dei deputati dopo il suo esordio all'assemblea dei maggiorenti grillini il premier uscente Giuseppe Conte è sembrato finalmente disteso e rilassato. Tanto da strappare qualche risata ad Augusto Minzolini, il retroscenista del Giornale che lo attendeva al varco in solitaria: «Lo sa che è più simpatico ora?». Giuseppe ha sorriso con saggezza: «Eh, certo, quando si lascia il potere si è più simpatici anche per quelli a cui non si era simpatici...». Minzolini ci ha provato: «Allora, entrerà nel nuovo governo come ministro di Mario Draghi?». (...)

Segue a pagina 3

È lui a dettare la linea dei Cinque stelle

Anche Grillo salta sul carro dell'ex presidente Bce

Martini a pagina 5

Agli antipodi di Giuseppe SuperMario il sintetico opposto del prolisso Conte

Bisignani a pagina 7

Il governatore della Banca d'Italia Visco: «I Fondi dell'Europa da soli non basteranno»

Frasca a pagina 9

Tutti a pranzo fuori nel clima primaverile della Capitale

Assalto a bar e ristoranti nel primo weekend giallo



Gobbi e Verucci alle pagine 14 e 15

la S TORACIATA
Chissà se i veti del Pd valgono più per Salvini che per Renzi

L'ansia ingigantisce le tue preoccupazioni?
CATTIVO UMORE
SONNO DISTURBATO
PENSIERI COSTANTI

Dalla ricerca scientifica nasce
LAILA
Nuovo farmaco con formula **Silexan** per combattere i sintomi dell'ansia lieve.
Più spazio alla vita.

Il diario
di Maurizio Costanzo
Fra le tante storie tragiche e malinconiche legate al Covid, quella che vede i destini di due persone anziane incrociarsi definitivamente con il coronavirus, mi fa grande emozione. Pensate ad una coppia, Angiolo Bacci e Nada Benedetti, di 88 e 89 anni, marito e moglie da 56 anni. Erano ricoverati a Cisanello di Pisa, a due camere di distanza e il Covid li ha portati via lo stesso giorno. Incredibile destino. Mi raccontano che, d'estate, Angiolo e Nada partivano col loro camper verso una meta sempre diversa. Anche adesso si sono incamminati, mano nella mano, verso un'altra meta che li vedrà comunque.

LA NAZIONE

DOMENICA 7 febbraio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Il pericolo varianti

Perugia, tutta la provincia passa in zona rossa Toscana, vaccini di massa

Belvedere, Cervino e Ulivelli alle pagine 14 e 15



Le incognite di Draghi

I partiti alla prova di lealtà

Pini a pagina 2

ristora
INSTANT DRINKS

Sì di Lega e 5 Stelle, Draghi accelera

La svolta di Salvini: «Nessun veto e non chiedo posti». Grillo va alle consultazioni, alla fine parla Crimi: «Saremo leali» Il Pd spiazzato dal Carroccio ipotizza l'appoggio esterno, poi ci ripensa. Super Mario agli interlocutori: punterò sugli investimenti

Servizi da p. 3 a p. 9

Uniti contro il virus

Il nostro piano per il vaccino in tutta Europa

Ursula von der Leyen
Paolo Gentiloni

Lo scorso marzo l'Organizzazione mondiale della sanità (OMS) ha dichiarato l'epidemia di coronavirus una pandemia mondiale. Oggi, meno di un anno dopo, nell'Unione europea sono stati autorizzati già tre vaccini contro il virus. Altri ne seguiranno. In condizioni normali lo sviluppo di un vaccino richiede circa 10 anni. Questa volta ci sono voluti solo 10 mesi. Il primo vaccino contro la COVID-19 è stato messo a punto in Europa e viene prodotto su larga scala all'interno dell'UE. I nostri accordi preliminari di acquisto prevedono pagamenti anticipati a favore delle società che hanno sviluppato i vaccini.

Continua a pagina 11

INTERVISTA A RENZI / «È STATA LA BATTAGLIA PIÙ DIFFICILE DELLA MIA VITA ERO SOLO, INSULTATO DA TUTTI. ORA FANNO A GARA A SALIRE SUL CARRO»

Matteo Renzi, 46 anni



COSÌ HO FATTO IL QUARANTOTTO

Brambilla a pagina 7

Firenze

Folla in centro Ed è subito allarme movida

Baldi in Cronaca

Firenze

Lo smart working degli stranieri Vip rilancia gli affitti

Baldi in Cronaca



Il caramella

All'interno il racconto di Marco Vichi



Bologna, torna in libertà l'insegnante arrestata

Ceffoni dalla maestra Il giudice: non è violenza

Orlandi a pagina 19



La Parodi: «Mi disse occhio al marito che scegli»

Cristina, la tv e l'amore «Felice grazie a Lady D»

Degli Antoni alle pagine 20 e 21

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce



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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (OTC), che può essere consegnato solo dal farmacista, a tutela del consumatore. Si consiglia prendere dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico con operatori sanitari qualificati. Aut. Min. 00/00/000.





la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

L'Espresso

Direttore Maurizio Molinari

Anno 46 - N° 32

Domenica 7 febbraio 2021

Oggi con L'Espresso

In Italia € 2,50

Editoriali

La politica coniugata all'arte

di Eugenio Scalfari

La storia del romanzo moderno ha inizio nella seconda metà del Seicento, acquista spessore nel Settecento illuminista e raggiunge piena maturità nell'Ottocento romantico e coincide con l'interiorità del viaggio dentro il proprio Sé esplorando l'inconscio, i comportamenti, le inquietudini, i drammi. Il romanzo è infatti la storia delle trasgressioni compiute da alcuni personaggi che quelle trasgressioni introducono nel costume. La critica letteraria ha indagato a fondo sulla funzione rivelatrice del romanzo, ma non ha dato abbastanza peso a un altro elemento: il modo della lettura, il modo della trasmissione del pensiero che racconta la realtà attraverso l'immaginazione romanzesca. Col passare dei secoli la scrittura cominciò a diffondersi ma ancora in cerchie molto ristrette. L'invenzione della stampa aprì la strada alla produzione dei libri e quindi dei romanzi.

• continua a pagina 29

Il momento dell'interesse nazionale

di Maurizio Molinari

Concluso il primo giro di consultazioni del presidente incaricato Mario Draghi, appare evidente come la decisione di Sergio Mattarella di affidargli il compito di formare "un governo di alto profilo che non si identifichi con alcuna formula politica" stia sottoponendo tutte le forze presenti in Parlamento ad un test senza precedenti: far prevalere l'urgenza della ricostruzione post-pandemia su ogni interesse, posizione o ideologia di questa o quella parte. La descrizione dell'emergenza nazionale fatta da Mattarella nel discorso di martedì sera si ritrova nelle rare parole finora pronunciate in pubblico da Draghi - sulla doppia sfida di pandemia e ricostruzione - ed anche nell'approccio da lui avuto negli incontri con i partiti: seduto da solo, senza collaboratori, davanti alle controparti ha preso appunti su quanto gli dicevano, sugli argomenti più disparati.

• continua a pagina 29

Il dilemma di Draghi tra giallorossi e Salvini

Grillo guida i 5 Stelle nella nuova maggioranza, "anche se non tutti saranno contenti". Ma come i dem è contro la Lega Il segretario del Carroccio pronto a sostenere il premier designato. Che potrebbe varare il suo esecutivo entro giovedì

Il Pd teme l'ingresso dei sovranisti: si rischia l'instabilità

Bankitalia

Visco gli apre la strada "Servono le riforme"

di Puledda • a pagina 8

L'intervista

Bini Smaghi: dovrà riscrivere il Recovery

di Petrini • a pagina 8

Il retroscena

La sorpresa del leader che vuole ascoltare

di Claudio Tito

Io voglio ascoltare». Dietro questa frase ripetuta da Mario Draghi c'è, per i partiti, il riconoscimento della politica.

• a pagina 3

Atlante politico

E la popolarità di SuperMario sorpassa Conte

di Ilvo Diamanti

Nuovo anno, nuovo governo. Guidato da Mario Draghi. Una scelta che può ottenere larghi consensi, in Parlamento e fra i cittadini.

• alle pagine 10 e 11



▲ Le consultazioni Beppe Grillo e Matteo Salvini a Montecitorio ieri mattina per le consultazioni del presidente incaricato. I leader dei Cinque Stelle e della Lega hanno dato il loro sostegno al progetto di Mario Draghi

SCARPA

La svolta



Biden lancia una nigeriana al vertice del Wto

di Pietro Del Re • a pagina 12

Il longform



Così abbiamo perso la guerra dei vaccini

I servizi • alle pagine 19, 20 e 21

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821; Fax 06/4982293 - Soci: Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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



Il Secolo XIX

Primo Piano

L'annuncio di monti

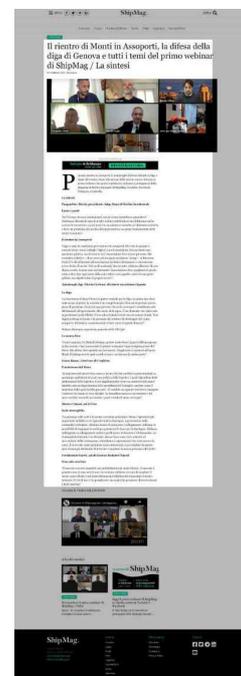
Assoporti, Palermo è pronta al rientro

genova«Ci sono le condizioni per rientrare in **Assoporti**». Lo ha annunciato Pasqualino Monti, presidente del porto di Palermo e già numero uno dell'associazione italiana delle Autorità portuali. Monti, uscito non senza polemica da **Assoporti**, ha spiegato che oggi la situazione è diversa: «Ho visto le ultime nomine, Guerrieri a Livorno e Sommariva alla Spezia, ci sono tanti colleghi che stanno lavorando bene - ha detto in occasione di un evento organizzato da ShipMag - lo non ne faccio una questione politica, ma di centralità dei temi. Soprattutto di quelli legati all'economia reale, come il Recovery Plan». Monti, guardando al recente passato, è stato netto: «Senza essere ipocrita, c'è chi ha deciso di restare in associazione e guardare ad altro e c'è chi, come me, ha preferito uscire. In un anno e mezzo abbiamo avuto due tavoli nazionali: una volta per decidere chi dovesse votare l'organismo di partenariato e una per votare una bozza di schema delle concessioni. Beh, forse la nostra associazione dovrebbe affiancare il ministero in modo diverso. Come prevede la riforma, tra l'altro». Nel corso del webinar l'ammiraglio Nicola Carlone, direttore marittimo della Liguria ha difeso la diga di Genova: «La bocciatura di Enac? Non è la pietra tombale per la diga. La prima fase darà tanta acqua al porto, la seconda è un completamento. Uno degli handicap del porto è la presenza del sentiero di atterraggio. Dobbiamo continuamente tenere conto di questi elementi». --



Il rientro di Monti in Assoportori, la difesa della diga di Genova e tutti i temi del primo webinar di ShipMag / La sintesi

Palermo rientra in **Assoportori**. L'ammiraglio Carlone difende la diga e Garrè diversifica. Sono solo alcune delle notizie emerse dal nostro primo webinar che questa mattina ha radunato i protagonisti dello shipping in diretta sui canali di ShipMag: Youtube, Facebook, Telegram e LinkedIn. La sintesi Pasqualino Monti, presidente **Adsp** Mare di Sicilia Occidentale Tasse e porti Se l'Europa dovesse condannarci, noi poi come intendiamo procedere? Dobbiamo difenderle bene la nostra natura pubblicistica, ma dobbiamo anche evitare di trovarci tra 24/36 mesi con un ministro costretto ad affrontare in fretta e furia un problema che rischia di compromettere un pezzo fondamentale della nostra economia. Il rientro in **Assoportori** Oggi ci sono le condizioni per rientrare in **Assoportori**. Ho visto le nomine e conosco bene i nuovi colleghi. Oggi ci sono le condizioni. Non ne faccio una questione politica, ma di temi su cui l'associazione deve essere presente. Dal contratto collettivo dove serve più forza per accelerare i tempi al Recovery Fund. C'è chi all'interno all'associazione ha deciso di rimanere e chi come me aveva deciso di uscire. Nei tavoli nazionali, due in tutto, abbiamo discusso di cose di poco conto. Io non sono un burocrate: l'associazione deve spogliarsi di questo ruolo e deve fare ogni tanto della sana critica: non significa stare da una parte politica, ma significa fare il proprio lavoro. Ammiraglio Isp. Nicola Carlone, direttore marittimo Liguria La diga La bocciatura di Enac? Non è la pietra tombale per la diga. La prima fase darà tanta acqua al porto, la seconda è un completamento. Non mi sorprende questa presa di posizione. Genova è una palestra: da noi la nave non è considerata solo dal fumaiolo all'opera morta. Ma anche al di sopra. È un elemento che esiste solo in pochissimi porti d'Italia. Forse solo a brindisi esiste una situazione simile. Uno degli handicap del porto è la presenza del sentiero di atterraggio del vicino aeroporto. Dobbiamo continuamente tenere conto di questi elementi. Stefano Malorgio, segretario generale della Filt Cgil La nuova fase Con la ministra De Micheli abbiamo gestito molto bene la parte dell'emergenza: in discussione c'era la necessità di portare a termine l'approvvigionamento del Paese. Ma adesso deve aprirsi una fase nuova. Draghi non ci riporterà all'epoca Monti. Il dialogo con le parti sociali ci sarà e noi faremo la nostra parte. Ivano Russo, direttore di Confetra Il ministero del Mare Il ministero del mare? Non siamo a favore. Perché sarebbe la pietra tombale su qualunque ambizione di avere una politica della logistica. I porti dipendono dalle performance della logistica. Cosa significherebbe avere un ministero del mare? Sarebbe solo un dipartimento della presidenza del Consiglio: sarebbe come il ministero dello sport o della gioventù Ci sarebbe un signore costretto a inseguire i ministri che hanno le vere deleghe. Se domattina nascesse un ministero del mare sarebbe un modo per isolare i porti e renderli meno strategici. Matteo Catani, ad di Gnv Isole strategiche La presenza sulle isole è la nostra vocazione principale. Siamo l'operatore più importante in Sicilia e tra i più rilevanti in Sardegna. A prescindere dalla continuità territoriale, abbiamo deciso di potenziare i collegamenti. Abbiamo la possibilità di impiegare le unità per potenziare le linee per la Sardegna. Abbiamo raddoppiato sia collegamenti storici e quelli nuovi, da Genova e Civitavecchia. La Continuità territoriale è in divenire. Alcune linee sono state sottratte al meccanismo della convenzione, attendiamo i ragionamenti che sono ancora in corso. È ovvio che come operatore siamo interessati. A prescindere da questo però stiamo già decidendo di investire e ampliare la nostra presenza sulle isole. Ferdinando Garrè, ad di Genova Industri Navali Non solo crociere Il mercato crociere ripartirà, ma probabilmente in modo diverso. Il mercato è grande e non ci sono solo le navi da crociera: abbiamo cercato di ampliare il nostro parco clienti e nel 2020 abbiamo incredibilmente aumentato il nostro fatturato. Il Covid non ci ha penalizzato, ma anzi ci ha



Ship Mag

Primo Piano

permesso di essere attenti a tutti i mercati

Il Piccolo

Trieste

intoppi burocratici

Piattaforma logistica: slitta ancora l' arrivo dei traghetti turchi

D.D.A.

trieste Anche questo sabato il previsto arrivo del primo traghetto Ulusoy alla Piattaforma logistica è saltato. Bisognerà attendere un paio di settimane per sbrogliare una serie di problemi burocratici che stanno rallentando il via delle attività di Hhla Plt, a causa della necessità di ottenere i permessi per lo spostamento dei camion tra i diversi punti franchi attraverso la viabilità ordinaria. L' annunciato collegamento ro-ro con la Turchia slitta da due settimane. Da una parte, pesa il divieto a trasferire da un punto franco all' altro le motrici con targa turca, che da adesso in poi cominceranno a spostarsi tra Piattaforma, Riva Traiana e i Moli V e VI. Un fenomeno che si verificherà di frequente, ora che l' Autostrada del mare si allarga alla banchina di Hhla Plt. Il nodo non era stato affrontato dall' **Autorità portuale**, perché non era stato immaginato che le compagnie ro-ro attualmente presenti a Trieste decidessero di servirsi anche della Piattaforma. L' auspicio dell' Authority è di ottenere i permessi in quindici giorni. Il problema sta nel passaggio dei camionisti che dovranno spostare le loro motrici fra i diversi terminal per lasciare o agganciare il proprio semirimorchio. Tra la Piattaforma e l' area operata da Samer e Dfds, il punto franco si interrompe e dunque le motrici si muoveranno in territorio italiano. La questione va risolta sul piano burocratico e l' **Autorità portuale** è al lavoro con ministero dei Trasporti e Motorizzazione civile. Il presidente Zeno D' Agostino si sta inoltre confrontando con il sindaco Roberto Dipiazza, alla ricerca delle modalità migliori per collegare la Piattaforma e l' Interporto di Ferneti attraverso la grande viabilità, in attesa che fra alcuni anni venga realizzata un raccordo autostradale dedicato alla nuova area logistica che prenderà il posto della Ferriera. --D.D.A. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Piccolo

Trieste

Svolta veneziana all' ex Italcementi e futuro logistico, fino a mille addetti

Nuova proprietà per i 105.000 metri quadrati. Una decina di progetti con la regia degli imprenditori Rocelli e Fracasso

MASSIMO GRECO

Aveva chiesto alcuni giorni per chiudere l'operazione con i crismi dell'ufficialità e ha mantenuto l'impegno: Giovanni Rocelli, imprenditore veneziano, ha acquisito, insieme con il suo nuovo alleato Francesco Fracasso (veneziano a sua volta), i 105.000 metri quadrati dell'ex Italcementi in via Caboto. Qualcosa era già stato anticipato in occasione dell'acquisto dell'ex Manifattura Tabacchi, adesso c'è il timbro. A questo punto nella Zona industriale triestina Rocelli, in buona parte d'intesa con Fracasso, controlla oltre 200.000 metri quadrati: 105.000 ex Italcementi, più di 50.000 ex Manifattura, oltre 50.000 (da solo) ex terminal Italcementi sulla riva nord del Canale navigabile (comprati nel 2017). Rocelli gestiva a Marghera uno spazio ancor maggiore, 350.000 metri quadrati, nel quadro delle attività portuali multiservice. Ora nei nuovi possedimenti triestini deve incastrare idee e progetti che in parte sono suoi, in parte giungono da imprese triestine e friulane, in parte da pubbliche amministrazioni. Lui manovra con l'holding Gio2, Fracasso con Htm. Per guarnire l'enormità dell'ex Italcementi il duo Rocelli-Fracasso ha in mente una combinazione logistico-industriale che al

momento ha collezionato una decina di progetti da mettere a sistema. «C'è posto per tutti - spiega Rocelli al telefono - in una logica sinergica. Dall'autotrasporto all'investimento ecoambientale. Sto parlando con l'Università per l'utilizzo di tecnologie avanzate, allo stesso tempo sto valutando la collaborazione con la Piattaforma logistica. Proporrò all'Autorità portuale l'opportunità di un "pre-check in" per i camion, così da non imbottigliare gli accessi allo scalo». «Fino all'aprile 2022 30.000 metri quadrati resteranno affittati alla Wietersdorfer - prosegue - ma su 70.000 si può cominciare a lavorare già durante quest'anno». Ha preso contatto anche con le maggiori presenze manifatturiere sul territorio, come Fincantieri e Wärtsilä. Si è relazionato con Parisi e con Petrucco (Icop). L'imprenditore veneziano, come già aveva detto insieme a Fracasso una decina di giorni fa, ha deciso di puntare su Trieste, perché vede il suo Veneto un po' sulle ginocchia. Svicola sulle domande che riguardano denari e tempistiche, ma lancia un forte messaggio sul piano occupazionale: «Abbiamo la possibilità, sommando le iniziative attivabili nell'area, di creare un migliaio di posti di lavoro». Rocelli si metterà in azione anche sul versante istituzionale. Preferisce coinvolgere e condividere, per non pestare piedi in una realtà suscettibile come quella triestina: «Vorrei coordinare le mie proposte con Comune, Regione, Autorità». Anche perché il "campionario" consente di giostrare più opzioni: per esempio, l'ex Manifattura Tabacchi interessa al Comune per allestirvi i mercati del pesce e dell'ortofrutta. L'altra area ex Italcementi, la prima che Rocelli acquistò nella parte nord del Canale vicino al termovalorizzatore Hera, è un po' da reinventare, perché la prima ipotesi, quella dell'impianto per ripulire le acque inquinate da idrocarburi, è tramontata causa la lunghezza degli iter amministrativi. «La nuova idea - rilancia l'imprenditore - è quella di creare in questo sito Trieste green terminal, incrociando iniziative marittime ed ecoambientali». Insomma, una svolta storica per la vecchia fabbrica cementiera, sorta nell'estate 1954 quando Trieste era ancora soggetta al Gma, ma i primi contatti tra il gruppo Pesenti e la città giuliana datano addirittura



Il Piccolo

Trieste

la fine degli anni Trenta. All' inizio del 2019, quando erano trascorsi quattro anni dal passaggio alla tedesca Heidelberg, lo stabilimento chiuse: si era ridotto a operare con una ventina di dipendenti, al principio del millennio dava ancora lavoro a un centinaio di addetti. La fabbrica aveva conosciuto, nei momenti fulgidi dell' edilizia, momenti prosperi: il terminal sul Canale navigabile aveva movimentato fino a 100.000 tonnellate di materiali, trasportate da una sessantina di navi. Poi sempre meno, fino a che l' **Autorità** non rinnovò la storica licenza "144" per una malinconica, prolungata inattività. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Si Prepara il Bando di Gara

Il Porto avvia il museo virtuale sulla sua storia

Il progetto si chiamerà Virtual Museum e sarà un nuovo museo virtuale dedicato al **Porto** di **Venezia**. L' Autorità Portuale di **Venezia** ha appena avviato la stesura del bando di gara per la realizzazione dell' iniziativa legata alla valorizzazione del sistema portuale veneto, all' interno del progetto Remember, cofinanziato dal programma di cooperazione transfrontaliera Italia-Croazia che si pone l' obiettivo di promuovere il turismo sostenibile e la crescita blu nell' area di cooperazione italo-croata attraverso la valorizzazione dell' importante patrimonio culturale marittimo di 8 porti adriatici, italiani e croati (Ancona, **Venezia**, Trieste, Ravenna, Fiume, Zara, Dubrovnik, Spalato), con un budget complessivo di 2,8 milioni di euro. Il museo virtuale del **Porto** di **Venezia** sarà appunto basato soprattutto sul digitale, con la creazione di contenuti, narrazioni e la fornitura di apparecchiature, software e servizi. Oltre ai contenuti digitali avrà però anche una manifestazione fisica, con due o tre ambienti dedicati, dove i visitatori potranno visionarne i materiali. Il museo virtuale del **Porto** sarà rivolto ai cittadini e ai turisti, con attenzione agli studenti e ai giovani, per valorizzare le attività portuali e il loro contributo economico e sociale al territorio. Filo conduttore dovrà essere la narrazione del ruolo del **Porto** di **Venezia** nei secoli, come luogo di sviluppo della cultura marinaresca, di propulsore di sviluppo economico, di luogo di transito per le merci, le persone e le idee ma anche come patrimonio architettonico e artistico della città. I focus tematici del museo saranno cinque: le origini del **porto**; il **porto** di ieri; le categorie merceologiche; i traffici; il processo portuale. I contenuti dovranno avere un doppio registro narrativo selezionabile per i bambini o per gli adulti e anche una doppia lingua: italiano e inglese. --E.T. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

E.T.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

chioggia

Porto, via ai lavori di escavo Nel 2020 traffici giù del 31%

E. B. A.

CHIOGGIA Partiti i lavori di escavo al **porto** di Val da Rio. L' intervento atteso da anni porterà entro la fine di marzo tutti i pescaggi a sette metri, permettendo allo scalo di recuperare traffici perduti. Il 2020 si è chiuso con un pesante segno negativo, un -31% nei traffici che equivale a 409 tonnellate in meno di merci. I portuali sperano che l' adeguamento dei fondali possa aiutare a ridare ossigeno alle imprese. Dello scavo di canali e banchine si parla da anni, ma la procedura (progetto, reperimento dei fondi e protocollo per lo smaltimento dei fanghi) ha richiesto tempi piuttosto lunghi. «Siamo soddisfatti che l' intervento manutentivo sia partito», spiega Alfredo Calascibetta, presidente del comitato Rilancio del **porto**, «I lavori dovrebbero concludersi entro il 31 marzo e per quella data dovremmo avere su tutte le banchine un pescaggio di 7 metri. Va precisato che sul lato ovest del **porto** attualmente i pescaggi sono veramente ridicoli, siamo sui 5,5, massimo 6 metri. L' azione continua del comitato e di Venezia Port Community per riuscire a ridare competitività al sistema portuale del Veneto comincia finalmente a dare i suoi frutti. Un grazie anche all' Autorità portuale per aver accelerato l' iter nelle ultime settimane». Il **porto** è in crisi da anni, ma il 2020 si è chiuso con un ulteriore calo nelle attività causato dalla pandemia e dalla contrazione generale nella movimentazione delle merci. Rispetto al 2019 il **porto** perde 409 mila tonnellate (-31%) di merci. Le poche rinfuse liquide transitate nel 2019 si sono praticamente azzerate e si è registrata una flessione del 10,4% sulle rinfuse solide, mentre i prodotti per l' edilizia (cemento, calce, malta) hanno perso più di 65 mila tonnellate. Leggero segnale positivo dai prodotti chimici solidi che crescono del 5,7% sebbene, in termini assoluti, la tipologia merceologica rappresenti una realtà limitata. In calo del 59,3% anche il general cargo. «L' obiettivo è cancellare nel 2021 il segno negativo», spiega Calascibetta, «dovuto non tanto alla situazione pandemica, ma alla cronica mancanza di programmazione e di escavi. La confluenza del comitato **Porto** di Chioggia all' interno della Venezia Port Community darà modo di portare avanti in maniera ancora più coesa l' istanza del rilancio del sistema portuale lagunare». --e. b. a.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Rimorchiatori Riuniti Panfido, incontro promosso dalla Prefettura di Venezia

GAM EDITORI

6 febbraio 2021- L' **Autorità** di **Sistema** Portuale del Mar Adriatico Settentrionale, rappresentata dal Segretario Generale Dott. Martino Conticelli all' incontro promosso dalla Prefettura di Venezia al fine di esperire la procedura di raffreddamento e conciliazione ex lege n. 14/06/1990 e smi circa il paventato rischio occupazionale connesso alla procedura di sgombero della società "Rimorchiatori Riuniti Panfido" in Canale Industriale Brentella, ha accolto pienamente l' allarme delle rappresentanze sindacali. In questo senso ha confermato la piena disponibilità, già dimostrata precedentemente, ad incontrare la Società per pervenire ad una soluzione che consenta di tutelare i beni demaniali da un lato - intervenendo ove sono state riscontrate difformità o situazioni non a norma - e l' operatività portuale e i livelli occupazionali connessi alle attività di rimorchio nei Porti di Venezia e Chioggia dall' altro lato. Nel corso dell' incontro, AdSP MAS ha inoltre ribadito come, a tale soluzione, si possa pervenire producendo, così come richiesto dagli enti competenti alla Società "Rimorchiatori Riuniti Panfido", tutta la documentazione necessaria che certifichi, ove necessario, il rispetto delle norme e delle leggi vigenti. In tal senso rileva che alcune attività di rimessa in pristino dei beni demaniali sono ad oggi state avviate dalla Società e tale elemento va considerato positivamente. L' Ente ha ricordato inoltre che, al momento e come comunicato a più riprese, non ultimo il 21 gennaio u.s., al fine di evitare lo sgombero dell' area, è richiesta alla Società stessa come attività necessaria, la presentazione di un programma di ripristino da suddividere in fasi. AdSP MAS ha ribadito poi che ritiene prioritaria, per quanto di competenza, la tutela dei beni demaniali coinvolti in ossequio alle informazioni ricevute dagli Enti competenti a partire dal 2019 così come ha confermato di essere consapevole della complessità delle operazioni necessarie, nonché della centralità del servizio di rimorchio e del contesto di piena operatività portuale e salvaguardia occupazionale che va necessariamente preservato.



Il Piccolo

Venezia

le strategie degli armatori

I big dello shipping di Ocean Alliance confermano l'addio allo scalo di Venezia

L'asse costituito da colossi come Cosco ed Evergreen rinuncia a Marghera e continuerà a fare rotta su Trieste

DIEGO D'AMELIO

Trieste La Ocean Alliance conferma la sua presenza a Trieste per il 2021 e rinuncia per il secondo anno di seguito ai traffici diretti sul porto di Venezia. L'asse dello shipping costituito dai colossi Cosco, Cma Cgm, Oocl ed Evergreen continuerà a fare scalo al Molo VII, rinunciando al ritorno a Marghera, a causa dei bassi fondali. Il nodo è di rilievo per l'evoluzione dei traffici in Nord Adriatico, perché la Ocean Alliance preferisce Venezia a Trieste, per limitare la presenza sulla banchina gestita da Msc, che assieme a Maersk anima la rivale 2M Alliance. Il consorzio armatoriale ha definito la programmazione delle proprie linee per il trasporto container nel 2021. Trieste rimane inserita nella Via della seta commerciale, nell'ambito della tratta Aem6, che collega l'Alto adriatico al Far East attraverso il canale di Suez, toccando a rotazione Shanghai, Ningbo, Pusan, Shekou, Singapore, Malta, Capodistria, Trieste, Fiume, Port Said West, Jeddah, Port Kelang, Shekou e Shanghai. Gli altri porti italiani coinvolti dalla Ocean Alliance sono Genova e La Spezia, interessate da collegamenti fra Asia, Mediterraneo e Stati Uniti. Rimane esclusa Venezia. Nel 2021 la Ocean Alliance movimenterà

sulle sue rotte 333 navi, con una capacità di stiva complessiva da oltre 4 milioni di Teu: il doppio della 2M Alliance. Il sodalizio annuncia numeri in leggera crescita rispetto a quelli del 2020. Per quanto riguarda il Molo VII in concessione a Tmt (Msc e To Delta), l'anno scorso la Ocean Alliance ha movimentato circa 60 mila Teu diretti e altri 7 mila in trasbordo, pari al 18% del totale. Come spiega Tmt, «l'Ocean Alliance rappresenta una parte molto importante delle nostre attività e impiega quotidianamente una media di 75 addetti diretti di Tmt e circa 50 addetti indiretti, pari al 25% dell'intera forza lavoro Tmt». La collaborazione fra Tmt e Ocean Alliance - e in particolare con Evergreen e Cma Cgm - risale al 2004, quando To Delta ha assunto la gestione di Tmt, mentre il legame tra Evergreen e la famiglia Maneschi risale addirittura agli anni Settanta. I traffici generati da Cosco (Cina), Cma Cgm (Francia), Oocl (Hong Kong) ed Evergreen (Taiwan) valgono circa un quarto del fatturato del Molo VII, da cui i container si muovono poi con il treno per e da Germania e Veneto, «in questo secondo caso, con l'obiettivo di favorire l'export nella zona di Venezia», dice Tmt. Non manca poi il settore del "project cargo", con l'imbarco e lo sbarco di strutture speciali: ad agosto il Molo VII ha scaricato ad esempio un albero motore da 90 tonnellate, che rappresenta il più grande pezzo mai movimentato nel terminal. I volumi triestini non hanno mai segnato per la verità numeri altissimi, per la scelta di Ocean Alliance di scalare soprattutto a Capodistria e Venezia, evitando di arricchire il giro d'affari della concorrente Msc. Fa allora notizia che anche quest'anno Marghera non sarà toccata da collegamenti diretti dalle rotte dell'alleanza. Pesa il pescaggio limitato del canale Malamocco-Marghera: a Venezia la Ocean manderà allora soltanto le sue navi più piccole (feeder), che smistano via mare i contenitori trasportati dalle grandi portacontainer in scali di maggiori dimensioni, come il Pireo in Grecia, letteralmente esploso dopo essere stato acquistato dalla Cina attraverso Cosco. Dal 2019 Venezia ha visto interrompersi tanto il flusso settimanale diretto, che la Ocean Alliance gestiva attraverso il terminal container di Pra' Voltri controllato da Vecon-Psa (Singapore), quanto l'arrivo di feeder con minor pescaggio, che però al momento non riescono più a navigare sul canale

I big dello shipping di Ocean Alliance confermano l'addio allo scalo di Venezia

L'asse costituito da colossi come Cosco ed Evergreen rinuncia a Marghera e continuerà a fare rotta su Trieste

PIATTAFORMA LOGISTICA: slitta ancora l'arrivo dei traghetti turchi

SAETTA IN REGIONE: giunta il sindaco di Venezia

SONDAGGIO REGIONALE: un'Ala in ascesa



Il Piccolo

Venezia

Malamocco-Marghera, che solo negli ultimi mesi ha visto cominciare dragaggi attesi da anni. La questione non riguarda solo la rivalità fra porti, ma le prospettive di Trieste. Sul medio periodo, con Venezia che perde posizioni, la Ocean Alliance pare destinata a essere il cliente perfetto per un terminalista indipendente come Hhla Plt. Cosco e Cma Cgm eviterebbero così di ormeggiare all'adiacente Molo VII di Msc, ma è difficile che cinesi e francesi si spostino prima dell'avvio della costruzione del Molo VIII, in grado di ospitare le gru necessarie a movimentare volumi interessanti. È comunque un fatto che proprio la Piattaforma sia stata per anni al centro dell'interesse di China Merchants e che quest'ultima sia in società con Cma Cgm in ben 23 porti per la gestione delle banchine. Facile immaginare che il filo con Hhla non si sia mai interrotto, tanto più visto che Cosco (terza compagnia mondiale dello shipping dopo Maersk e Msc) ha ad Amburgo la sua sede europea. -- © RIPRODUZIONE RISERVATA.

L' intervista Luigi Brugnarò

«Ristori, Mose, grandi navi: ecco cosa chiedo a Draghi»

Il sindaco di Venezia: «Prima di tutto la legge speciale, 150 milioni all' anno»`«Misure particolari per questa città: i nostri conti resistevano grazie ai turisti»

ALDA VANZAN

segue dalla prima pagina In questa vicenda che voto dà a Renzi? «Al di là della simpatia o antipatia che può suscitare, va riconosciuto che è stato lui a cambiare le carte in tavola. Se non fosse stato per lui saremmo restati in quella melma lì. Ma il più grande merito va al Capo dello Stato, ha costruito le condizioni perché Draghi accettasse l' incarico». **Per lei, tutti dentro o no?** «Io farei un governo tecnico, la più larga compagine possibile perché questo è quello che chiede il Paese, gli italiani hanno bisogno dei vaccini, di un piano serio per affrontare la crisi economica. Ora c' è bisogno di una grande alleanza in Parlamento. Non so come finirà, ma mi piacerebbe che Salvini, che con Giorgetti e Zaia sta compiendo un gesto di grande intelligenza politica, partecipasse, direttamente o indirettamente cambia poco. Vale anche per Giorgia Meloni, che comunque non si è tirata fuori del tutto. Io vedo una grande prospettiva per il centrodestra». **La ricomparsa di Beppe Grillo?** «Animi il 32% degli italiani e poi li abbandoni per anni? È da irresponsabili quello che ha fatto, adesso cerca di recuperare, di ricucire nel M5s, ma non ne esce bene».

Amnesso che si formi ed ottenga la fiducia, cosa chiede al governo

Draghi? «Intanto ministri di alto profilo. Non mi interessa se politici o tecnici, io voglio relazionarmi seriamente con persone competenti e capaci cui offro la massima collaborazione per realizzare le cose». **Priorità per Venezia. Al primo posto?** «Chiedo immediatamente il rifinanziamento della legge speciale, 150 milioni all' anno per dieci anni. Sottolineo che il consiglio comunale ha approvato in merito una mozione all' unanimità. Unanimità, capite? Qui si tratta di rifinanziare anche i progetti dei privati, mi riferisco agli impianti delle case che si stanno depauperando».

Acqua Granda del novembre 2019, pandemia dal febbraio 2020. I turisti sono scomparsi, l' economia è ferma. Cosa chiede al governo? «Una misura particolare per un ristoro qualificato rispetto alla strategia della filiera turistica di Venezia che va dal mondo della ricettività a quello delle tante persone collegate in vario persone allo spettacolo e alla cultura, includendo anche un intervento per i trasporti lagunari». Sta chiedendo ristori diversi da quelli per le altre città. Perché? «Perché a Roma non hanno capito una cosa, hanno previsto ristori uguali a tutti gli altri, ma Venezia ha costi altissimi, i nostri conti stavano in piedi con i turisti. L' azienda di trasporti Actv ha avuto minori incassi per oltre 80 milioni di euro nel 2020 e nel 2021 la previsione è di meno 60 milioni. Ma lo capite o no che la gente abita nelle isole e che dei battelli c' è bisogno? Il turismo tornerà,



Il Gazzettino

Venezia

ne sono certo, ma nell' attesa non si può disperdere un patrimonio pubblico. E non dimentichiamo che ci sono anche i trasporti privati». **Di che cifre sta parlando?** «Io ho detto quali sono le perdite per Actv. Semmai ci dicano quelli del governo uscente come hanno speso 150 miliardi. Dove li hanno messi? Dovevano aprire il Parlamento come una scatola di tonno, si sono mangiati anche il tonno?». Capitolo Mose, i soldi per far alzare le paratoie ci sono o non ci sono? «Ci sono e non ci sono. Serve un provvedimento urgentissimo e immediato per liquidare le risorse al commissario del Mose: 500 milioni di euro che il precedente governo non è riuscito a scrivere in un emendamento, è per quello che il commissario Miani non sta firmando per pagare le imprese. Serve una norma per girare i 500 milioni, che ci sono, al commissario, ma questi qui non sono neanche riusciti a scrivere un emendamento, gliel' hanno dichiarato inammissibile». **Il ministro uscente De Micheli ha detto che arriveranno 40 milioni per Venezia e i Comuni della Gronda. Non va bene così?** «Intanto i milioni dovevano essere 60, di cui 45 per Venezia, ma ci sono stati scippati dal senatore Ferrazzi che con un emendamento li ha fatto girare al Provveditorato. Adesso dicono che ci danno 40 milioni? Bene, dove sono? Dov' è il provvedimento che li stanziava?». **Protocollo fanghi, che fine ha fatto?** «Chiuso nelle segrete stanze del ministero dell' Ambiente. Ci dicono: è pronto. Sottolineo che ci serve per poter pulire i canali di Venezia, ma dov' è? E sempre a proposito del ministero dell' Ambiente: dove sono i 157 milioni per i marginamenti e le bonifiche a Marghera? Il ministro Costa ha detto di aver firmato i provvedimenti: dove sono? E vogliamo parlare delle grandi navi? Avevamo detto basta passaggi davanti a San Marco, il ministro è sparito, intanto il porto è in ginocchio». **Recovery Fund, sul piatto ci sono 222 miliardi. Venezia cosa si aspetta?** «Venezia si aspetta prima di tutto una interlocuzione che finora non c' è stata. Rispondendo a una sollecitazione di Anci, come Città Metropolitana abbiamo presentato una lista di progetti per 3,7 miliardi, ovviamente una lista di sogni, ma siccome è tutta roba che va realizzata entro il 2026, vogliamo parlarne o no?». **Non pensa che il nuovo governo dovrà mettere mano alle grandi riforme prima dei sogni dei Comuni?** «E io rilancio: nelle grandi riforme non possono esserci solo la giustizia e la scuola. Deve esserci l' autonomia. L' autonomia del Veneto, l' autonomia dei territori». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Genova, il 2020 l'anno orribile per container e crociere

Authority: flessione pesante sulla merce (10 milioni) Ma da Savona arrivano anche crescite record

Il porto archivia il 2020 e succede che, nella sterminata sequenza di " segni meno", spunti anche qualche più. Fra questi, uno in particolare, la movimentazione dei container nello scalo di Vado Ligure, è da primato nazionale. Grazie soprattutto all' avvio della piattaforma Apm, pur con numeri ancora contenuti, nel 2020 la movimentazione dei container nel polo Savona-Vado è salita a 146mila teu (il teu è l' unità di misura del container pari a un pezzo da venti piedi) contro i 54mila dell' anno precedente. Poco, in valore assoluto, ma tantissimo sul fronte percentuale: 168 punti. Il 2020 degli scali guidati dall' **autorità** di **sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale (Sampierdarena, Pra', Savona e Vado) è sicuramente un anno da dimenticare per quanti riguarda i traffici. D' altra parte, nessuno poteva attendersi il contrario nel paradigma dell' anno orribile, quello devastato dalla pandemia che ha rapidamente ampliato l' emergenza sanitaria in economica e sociale. I porti non possono seguire altre rotte, anzi per certi aspetti sono costretti ad amplificarne gli aspetti negativi. Non può sfuggire, infatti, che circa il 90 per cento delle merci che si spostano per il mondo lo fa utilizzando l' acqua. Se l' economia rallenta, sono proprio i porti a pagare il conto più salato. Se riparte, i primi segnali di ripresa si coglieranno sulle banchine. Palazzo San Giorgio, nel dettaglio, si congeda statisticamente dal 2020 con una flessione complessiva delle merci di quasi 15 punti percentuali, che tradotto in valore assoluto significa 10 milioni di tonnellate in meno, da 68 a 58. Il calo più pesante, quasi 5 milioni, arriva dagli oli minerali, ma il rosso è cupo anche per la merce containerizzata, per convenzionale e rotabili e per rinfuse solide, tutte sopra il milione di tonnellate in meno. Flessione marcata anche per quanto riguarda i teu. Genova è scesa da 2,615 milioni a 2,352, con un calo del 10%. Dopo il primo bimestre del 2020, che si era chiuso in netta ripresa, lo scalo aveva ricominciato a coltivare l' ambizione di puntare a quota 3 milioni, già ipotizzata anche nel 2018, prima del crollo del Ponte Morandi. Ma il Covid ha cancellato ogni speranza di ripresa. Rosso cupo, a Genova e Savona, anche per quanto riguarda le crociere. Genova scivola da 1,349 milioni del 2019 a 131mila (meno 90,3) e Savona passa da da 668mila a 75 (meno 88%). Ma l' avvio della piattaforma che fa capo al 51% ai danesi di ApM ed è partecipata dai soci cinesi (Cosco e porto di Qindao) al 49 fa invece volare le percentuali dei container, con un dato quasi triplicato. - (massimo minella) © RIPRODUZIONE RISERVATA



l' intervista

Bucci "In porto il modello Genova la diga diventerà un Terminal"

di Massimo Minella Sindaco, quale busta sceglie per la nuova diga: la uno, la due o la tre? «Lasciamo che i tecnici facciano il loro lavoro al termine di un dibattito pubblico molto partecipato e vissuto. Ma forse il disegno finale sarà ancora diverso rispetto a quello che abbiamo visto finora». Marco Bucci è appena tornato da cinque ore di vela («Vento a 15 nodi, che spettacolo») ma ritorna subito in acqua per parlare della nuova diga che, spiega, non è solo una barriera contro le onde, per garantire sicurezza, ma è anche una infrastruttura attiva, che produce energia, sa trasformarsi in un terminal per i prodotti liquidi (depositi costieri, petrolio) e potrebbe essere collegata a terra da due ponti girevoli per unire le foci di Bisagno e Polcevera. «Non sono ancora progetti, ma idee. Però è giusto pensare in grande per portare a casa dei risultati. Se si pensa in piccolo si finisce per non portare a casa niente». Sulla produzione di energia, il tema è aperto. Non sarà semplice portare qui Superba e Carmagnani e il Porto Petroli. E ancor meno pensare a un collegamento terra-acqua che sfrutti la diga da percorrere con mezzi veloci. «Ma sì, ogni cosa a suo tempo, ma guardare in là, molto in là non è affatto sbagliato».

Quanto in là, sindaco Bucci? «Cinquant'anni. Quando Raffaele de Ferrari, il marito della duchessa, pensò alla diga attuale non guardò al futuro di qualche anno, ma a un traguardo molto più lontano. Il messaggio di fondo è lo stesso, ieri come oggi, bisogna ragionare in un'ottica di sviluppo generazionale». **Ora c'è stato un dibattito pubblico. Che giudizio ne dà?** «Positivo anche perché in questa vicenda si è capitalizzata l'esperienza del ponte. È stato importantissimo ascoltare anche la voce dei comitati e dei residenti. Da loro arrivano suggerimenti che a volte i tecnici non riescono a vedere. È stato così anche per l'esplosione del Morandi, sa? I loro consigli sono stati preziosi». Il dibattito è chiuso, adesso si lavora alla soluzione... «Siamo andati oltre il dibattito, e questo è un merito del presidente dell'authority Paolo Signorini che ha scelto anche di fare approfondimenti con tecnici e addetti ai lavori, servizi nautici, armatori, terminalisti, riparatori, lavoratori. Tanto materiale di cui tenere conto per una scelta che, come dicevo prima, deve guardare molto in là». C'è chi ha sostenuto che alla fine si vorrebbe fare presto per il terminal Bettolo che ha bisogno di grandi spazi di manovra... «L'ho sentita anch'io, ma le sembra possibile? Su, per favore. Tutto questo per avvantaggiare solo un terminalista? Non ha davvero senso. Guardiamo al progetto nel suo insieme, con tutto il carico innovativo che ne può derivare». Ma lei come se l'immagina la nuova diga? «Partiamo dalle certezze e poi arriviamo alle idee. Intanto, la diga non può essere solo un muro che ci protegge dalle onde. È un aspetto fondamentale, lo so bene, ma bisogna anche andare oltre, perché la diga è una infrastruttura attiva che quindi deve vivere».



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

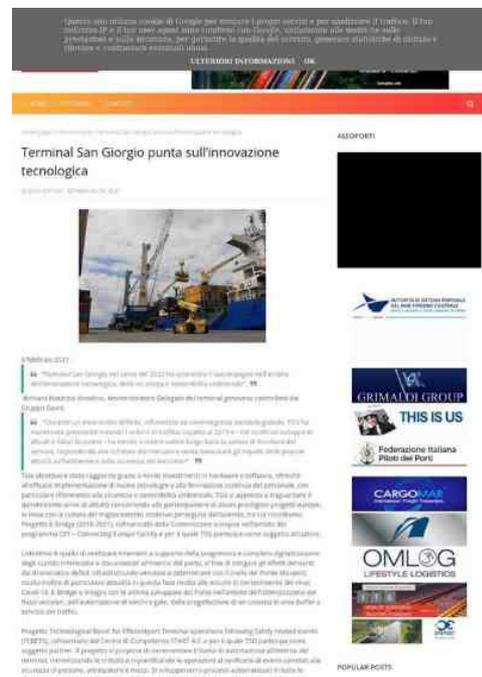
E come? Producendo energia? «Certo, ma non solo. Intanto c'è un aspetto che a volte sfugge. Una diga di protezione costruita a 500 metri da quella attuale amplia lo specchio acqueo, quello delle acque protette dalle onde. E in futuro, potrebbe tornare utile nell'ipotesi di tombare altri spazi. Se il porto deve crescere, non può certo pensare di farlo prendendo spazi alla città. Deve farlo guardando al mare. D'altra parte, lo aveva già capito Renzo Piano, nel cui rammendo c'erano molte di queste idee che ora tornano d'attualità». **Che tipo di energia?** «Produzione da fonti rinnovabili facendo leva sul vento, con le pale, sulle onde, con il moto, e sulla luce, con i pannelli solari». **E poi che altro per renderla attiva?** «Costruendo, attaccata ad essa, un riempimento di terra da 100, 150 metri per farne un terminal, un molo. Succede già a Barcellona e a Marsiglia, andate a vedere». **E che cosa potrebbe attraccare a questo nuovo molo?** «Chiamiamolo pure terminal diga. Sì, io qui vedrei i depositi costieri, il porto petroli, i prodotti liquidi, insomma». **Parlava anche di altre idee?** «Sì, premetto che dal punto di vista progettuale non c'è ancora nulla, ma l'idea quella c'è, eccome. Questo terminal diga potrebbe essere collegato alla terra tramite ponti levatoi da percorrere da mezzi veloci, ma anche da mezzi di servizio legati alle attività. Gli estremi terrestri potrebbero essere le foci dei due torrenti, Bisagno e Polcevera». Sindaco, ma sui tempi si può pensare a un'accelerazione? Se in due anni avete costruito un ponte, forse per fare una diga se ne possono impiegare meno di dieci-dodici... «Lo abbiamo detto anche al convegno sulle infrastrutture del Nord Ovest, bisogna fare leva su un sistema che sia anti-burocratico. Anche per la diga, a mio avviso, si può riproporre il modello Genova». **Ma non era un provvedimento speciale legato alla ricostruzione?** «Abbiamo sempre lavorato nel rispetto più rigido delle norme, senza mai alcun tipo di deroga. L'unica differenza è che abbiamo lavorato con il codice degli appalti europeo, che è più rigido delle norme attuali e soprattutto consente di far lavorare in parallelo più cantieri. Facciamolo anche per la diga, il commissario c'è». ©

RIPRODUZIONE RISERVATA

Terminal San Giorgio punta sull' innovazione tecnologica

GAM EDITORI

6 febbraio 2021 - "Terminal San Giorgio nel corso del 2020 ha accelerato il suo impegno nell' ambito dell' innovazione tecnologica, della sicurezza e sostenibilità ambientale" dichiara Maurizio Anselmo, Amministratore Delegato del terminal genovese controllato dal Gruppo Gavio. "Durante un anno molto difficile, influenzato da un' emergenza sanitaria globale, TSG ha mantenuto pressoché invariati i volumi di traffico rispetto al 2019 e - nel continuo sviluppo di attuali e futuri business - ha mirato a creare valore lungo tutta la catena di fornitura del servizio, rispondendo alle richieste del mercato e senza trascurare gli impatti delle proprie attività sull' ambiente e sulla sicurezza dei lavoratori" Tale obiettivo è stato raggiunto grazie a mirati investimenti in hardware e software, oltreché all' efficace implementazione di nuove tecnologie e alla formazione continua del personale, con particolare riferimento alla sicurezza e sostenibilità ambientale. TSG si appresta a traguardare il quindicesimo anno di attività concorrendo alla partecipazione di alcuni prestigiosi progetti europei, in linea con la cultura del miglioramento continuo perseguita dall' azienda, tra cui ricordiamo: Progetto E-Bridge (2018-2021), cofinanziato dalla Commissione europea nell' ambito del programma CEF - Connecting Europe Facility e per il quale TSG partecipa come soggetto attuatore. L' obiettivo è quello di realizzare interventi a supporto della progressiva e completa digitalizzazione degli scambi informativi e documentali all' interno del **porto**, al fine di mitigare gli effetti derivanti dal drammatico deficit infrastrutturale venutosi a determinare con il crollo del Ponte Morandi; risulta inoltre di particolare attualità in questa fase rivolta alle misure di contenimento del virus Covid-19. E-Bridge si integra con le attività sviluppate dal **Porto** nell' ambito dell' ottimizzazione dei flussi veicolari, dell' automazione di varchi e gate, della progettazione di un sistema di area buffer a servizio dei traffici. Progetto Technological Boost for Efficientport Terminal operations following Safety related events (TEBETS), cofinanziato dal Centro di Competenza START 4.0. e per il quale TSG partecipa come soggetto partner. Il progetto si propone di incrementare il livello di automazione all' interno del terminal, minimizzando le criticità e ri-pianificando le operazioni al verificarsi di eventi correlati alla sicurezza di persone, attrezzature e mezzi. Si svilupperanno processi automatizzati in tutte le situazioni in cui la rapidità di azione è determinante, quali ad esempio l' attuazione del piano di evacuazione e l' attivazione delle squadre di soccorso in caso di emergenza.



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Genova Ponte dei Mille, i giudici fermano i lavori

Genova - L'obiettivo resta quello fissato da tempo: mettere Ponte dei Mille in condizione di accogliere, nel 2022, la Msc "World Europa", la prima nave da crociera 'world class' della compagnia. Un gigante del mare, che il porto genovese potrà ospitare - coronavirus permettendo - solo dopo una serie di dragaggi dei fondali, per consentire l'ingresso di scafi con pescaggio maggiore. Ma il Tribunale amministrativo della Liguria ha tirato il freno a mano su questa operazione, accogliendo il ricorso di chi ha perso la gara di appalto per eseguire quei lavori. E annullando così il documento con cui, lo scorso ottobre, l' **Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale** aveva affidato l'intervento al raggruppamento temporaneo di imprese guidato da Drafinsub srl. Ora è molto probabile che quest'ultima ricorrerà al Consiglio di Stato. L' **Autorità** incrocia le dita, sperando che i lavori, mai iniziati per l'impugnazione, partano il prima possibile. Per far fare un salto di qualità al potenziale turistico di tutta la città. «UN SOLO RICORSO» Al centro del giudizio del Tar Liguria c'è «l'appalto per la progettazione e realizzazione delle opere di consolidamento banchina e abbassamento fondali dell'accosto» a Ponte dei Mille, si legge nel documento dell'esito della gara del 14 ottobre. Il primo di quattro lotti. L'importo base era di quasi cinque milioni di euro. Drafinsub e soci si sono aggiudicati il bando con poco più di tre milioni di offerta. L'operazione rientra nel Programma straordinario di investimenti urgenti del porto, collegato ai fondi per il rilancio dello scalo previsti dal decreto Genova, emesso dopo la strage del Ponte Morandi: «Lo scorso anno abbiamo assegnato lavori per circa 100 milioni di euro, con una ventina di gare - spiega l'ingegner Marco Rettighieri, responsabile di attuazione del Programma - Davanti a questo quadro, un solo ricorso è segno della validità del nostro lavoro». Può slittare l'arrivo a Genova delle World Class nel 2022? «No, piuttosto scavo io - risponde netto, ma con un sorriso, Rettighieri - Il lotto 1 prevede una durata di 12 mesi, i soli dragaggi di sei. Il Consiglio di Stato, negli ultimi anni, così come altre sedi di Tar, hanno avuto un orientamento diverso da quello **ligure** sul punto per il quale è stato accolto il ricorso». È evidente che molto dipenderà dalla decisione del Consiglio di Stato, se verrà chiamato a valutare la sentenza del Tar: «L'impugnazione non è ancora ufficiale, ma direi probabile - spiega l'avvocato di Drafinsub, Emanuela Icardi -. Le pronunce del Consiglio di Stato e la normativa europea vanno in un'altra direzione rispetto a quella presa dai giudici genovesi». Ieri Il Secolo XIX-the MediTelegraph ha cercato i legali di chi ha presentato ricorso al Tar, le società Giuseppe Santoro, Zeta, Icam, Spartacus e Scs. Ma senza avere risposta. IL NODO DEL TAR Il nodo della decisione del tar Tutto ruota attorno a un colosso da 200 mila tonnellate che in questi mesi è in costruzione nei Chantiers de l'Atlantique a Saint-Nazaire, in Francia. La Msc World Europa sarà lunga 333 metri e alta 68. Perché arrivi sino a Ponte dei Mille, i fondali dovranno essere abbassati. Altrimenti lo scafo toccherebbe quelli attuali. Per questo lavoro e per altre operazioni sulla banchina, è stata bandita una gara. Ma il risultato è stato contestato e il 4 dicembre il Tar ha emesso un'ordinanza per sospendere l'aggiudicazione. In attesa di decidere sul contenuto effettivo del ricorso, con il quale le seconde classificate hanno sollevato alcune accuse. Per i giudici, il punto cruciale è racchiuso in un termine tecnico: avalimento. Cercando di semplificare, è un istituto giuridico che riguarda gare e contratti nel settore pubblico. E consente a una società di partecipare a bandi per i quali sono previsti determinati requisiti, anche se questa non li ha. Offrendo quelli messi a disposizione da un altro operatore. Nel caso specifico, questo sarebbe avvenuto per una certificazione di qualità, documento che impegna l'





The Medi Telegraph

Genova, Voltri

ottiene a seguire determinate regole organizzative. Per il Tar Liguria, l'avalimento non può riguardare questo genere di requisito. La certificazione non si può 'prestare' e i lavori deve farli chi la possiede. Per questo i giudici hanno annullato l'aggiudicazione pochi giorni fa.

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Partono le analisi di controprova

Dragaggio del secondo e terzo bacino L' Autorità portuale accelera l' operazione

Investimento da 70 milioni di euro. La pianificazione ruota attorno alla realizzazione della stazione marittima

SONDRA COGGIO

La Spezia Cinque anni fa sui dragaggi del porto spezzino si era accesa l' attenzione nazionale. Sotto i riflettori erano finite le fuoriuscite di fango, che, secondo l' accusa della Procura, che aveva sequestrato l' area di escavo, avevano prodotto un deterioramento dell' ambiente marino, dovuto alla dispersione di fanghi contaminati. Su quelle operazioni, la giustizia ancora non ha definito le presunte responsabilità. L' **autorità portuale**, però, ha bisogno di fondali più accoglienti, per le grandi navi portacontainer. E ha messo in pista una serie di nuovi dragaggi, del costo di quasi 70 milioni di euro, che interesseranno sia il secondo sia il terzo bacino. L' accelerazione rispetta il programma triennale degli investimenti approvato alla fine del 2020 dal comitato di gestione **portuale**. In termini di mitigazione ambientale, il piano prevede lo spostamento a mare delle barriere fra via Della Torre e via San Cipriano, per 7 milioni e mezzo, il secondo lotto della fascia di rispetto fra Canaletto e Fossamastra, per altri 18 milioni e mezzo, e una serie di opere ferroviarie, che, in tre anni, impegneranno 13 milioni di euro. La pianificazione, però, ruota attorno alla realizzazione della nuova stazione marittima, nel primo bacino **portuale**, non appena Contship avrà fatto i lavori al molo Garibaldi, per liberare calata Paita e interrare le marine storiche del Canaletto e di Fossamastra. E uno degli elementi chiave del progetto di ampliamento delle banchine è quello dei dragaggi, che interesseranno un' area molto vasta del golfo. L' **autorità portuale** ha già commissionato una caratterizzazione dei fondali marini antistanti al secondo e al terzo bacino **portuale**, comprensiva dell' esecuzione dei campionamenti e delle analisi chimiche, fisiche, microbiologiche ed ecotossicologiche. La procedura di gara, a base 325 mila euro, si è conclusa con l' affidamento alla associazione temporanea di imprese con capogruppo la società Ambiente, affiancata dalla Col.Mar e dalla Thetis, con un ribasso unico pari al 23.557%, per una somma di 242.266 euro più oneri di sicurezza. L' **autorità portuale** ha ora in mano i risultati. E su questa base ha predisposto un secondo appalto, per la «verifica di controprova», mirata ad accertare i risultati ottenuti, in ragione del «prossimo progetto di dragaggio complessivo del secondo e terzo bacino». Il costo ammonta a 19.150 euro. L' incarico è stato affidato alla Bioscience Research. Sulla base dei nuovi rapporti di prova, saranno predisposti gli interventi di escavo, che risultano già tutti inseriti nella programmazione di quest' anno e dei due anni successivi. Solo l' operazione di dragaggio del terzo bacino **portuale**, primo degli interventi previsti, con creazione del relativo canale di accesso, impegnerà una somma pari a 36 milioni di euro. Dragare i fondali è una pratica comune a tutti i porti. Il problema del porto spezzino sta nella sua conformazione, nel cuore della città, in un golfo in cui convivono tante anime differenti, che spesso faticano a trovare un equilibrio. I traffici mercantili, militari, crocieristici, ma anche il piccolo diporto, le bettoline di rifornimento, i vivai dei muscoli, l' itticultura, le ostriche e la cantieristica navale, militare e civile. È chiedere molto. La convivenza si basa sul rispetto delle regole più serrate. I fatti di cinque anni fa, secondo l' accusa, derivarono da un ancoraggio carente delle palle di protezione e chiusura dell' area di dragaggio. La barriera non bastò a trattenere i fanghi all' interno. E quando arrivarono i subacquei della capitaneria





Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

di porto, di notte, verificarono una torbidità incompatibile con i criteri di sicurezza ambientale. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

continua la copertura dei rischi sui lavori eseguiti

L'inchiesta sulla moria dei muscoli Assicurazioni prorogate fino al 2022

SO.CO.

La Spezia Sono stati estesi fino al febbraio del prossimo anno, da parte dell'**autorità portuale**, i termini di durata delle polizze stipulate all'epoca dei dragaggi al Molo Garibaldi e al Molo Fornelli Est, finite al centro dell'inchiesta giudiziaria. Sarebbero dovute scadere a suo tempo, a fine lavori, a garanzia della corretta esecuzione e del completamento degli interventi, come previsto dagli elaborati progettuali. Le cose sono andate diversamente, per cui l'ente **portuale** ha preferito continuare a farsi carico dei costi annuali, rinnovando le fidejussioni. Una polizza prevede una rata annuale di 16.730 euro, su un valore di progetto di 13 milioni 942 mila euro, l'altra comporta un premio di 11.680 euro, a fronte di un progetto pari a 19 milioni 466 mila euro. Erano stati due, gli esposti che avevano sollevato il caso. Uno l'avevano fatto i muscolai, che una mattina del 2015 avevano trovato i vivai soffocati da una coltre di fango. Avevano puntato il dito contro le draghe, ma il porto aveva allargato le braccia. E Arpal aveva affermato di non poter né confermare né mentire, non potendo escludere che la colpa di quella strage fosse da ricondurre ad una nave mercantile o ad un sottomarino militare. L'altro esposto lo aveva fatto Legambiente, ricordando che quei fondali - certificati come fortemente inquinati già all'epoca del caso Pitelli - non erano mai stati bonificati. E quando il tribunale del riesame aveva dissequestrato tutto, la Cassazione aveva imposto il ritorno dei sigilli, individuando un caso di ecoreato. La storia dei due dragaggi finiti sotto accusa risale al lontano 16 dicembre del 2005, quando fu approvato il progetto definitivo di escavo. Le gare erano state fatte nel 2007, il contratto era stato firmato al 5 dicembre del 2014. I problemi di torbidità erano stati provocati, secondo quanto accertato dalla Procura, dalla modifica dei criteri di dragaggio. Nel capitolato si prevedeva un metodo a panne rigide, ancorate sui fondali. In corso d'opera si era passati ad un sistema a panne mobili. E - nonostante fossero iniziati i fenomeni di torbidità - si era andati avanti con questa scelta, condivisa dal tavolo tecnico istituzionale, per non intralciare i traffici portuali. --so.co.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Porto venerell caso

«Alle Grazie la banchina è a rischio di crolli» Interviene l' Authority

Le mareggiate dei mesi scorsi hanno colpito duramente «Lavori urgenti sui moli, stanziati oltre 215 mila euro» Sversamento davanti alle abitazioni Malessere fra i residenti del borgo

SONDRA COGGIOSO. CO.

Sondra Coggio / Porto Venere «È necessario provvedere all' esecuzione dei lavori di ripristino, per riportare le condizioni di sicurezza». Per questa ragione, l' **autorità portuale** ha disposto un intervento urgente alle strutture di banchina. Si parla della zona del Varignano, nel borgo delle Grazie. La determina sottolinea che le strutture interessate dagli interventi sono di competenza dell' **autorità portuale** e che a seguito delle avverse condizioni meteomarine dei mesi scorsi si sono verificati dissesti e sgrotti su porzioni della banchina di levante. Non c' è un solo metro di costa che non rivesta un valore elevato, nel comprensorio comunale di Porto Venere. Le istituzioni che si incrociano, in termini di competenza, sono più d' una. In alcune tratte interviene direttamente il Comune. In altre scattano i confini dell' utilizzo militare. Il porto antico delle Grazie accoglie pertanto al tempo stesso, una accanto all' altra, strutture demaniali, comunali o riservate alla Difesa. L' intervento approvato dall' **autorità portuale** deriva dall' esigenza di rimettere le cose a posto, dopo l' azione incessante delle mareggiate. I tecnici hanno effettuato sopralluoghi e hanno stabilito che sia necessario effettuare cospicui interventi di manutenzione. La perizia di stima effettuata dall' ufficio tecnico, da porre a base di offerta, risulta pari a 144.613 euro, oltre agli oneri della sicurezza, pari a 4 mila euro, e l' Iva, se dovuta. Il quadro economico complessivo ammonta a 215.103 euro. Trattandosi di una cifra inferiore alla soglia dei 150 mila euro, si procederà come previsto dal codice dei contratti pubblici, con un affidamento diretto, dopo aver consultato tre operatori economici iscritti all' albo, attraverso la piattaforma informatica dell' **autorità** stessa. La determina è firmata dal settore progettazione opere ed infrastrutture portuali. Il segretario generale Francesco Di Sarcina richiama la nota del Mit, arrivata alla fine di dicembre, che autorizza l' ente ad adottare per ogni mese un dodicesimo della spesa prevista per ciascun capitolo, nei limiti degli interventi necessari. La relazione sullo stato di dissesto della banchina è stata curata dal dirigente del servizio lavori, ingegner Fabrizio Simonelli, individuato ora anche come responsabile unico del procedimento. --
coggio@ilsecoloxix.it© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Il batterio nell' impianto dell' Authority

Legionella, bonifica ad azienda di Vezzano

Un' impresa di Vezzano Ligure è stata incaricata dall' **autorità portuale** della Spezia di sanificare la rete idrica della sede spezzina e di quella di Carrara. Era stato trovato nell' impianto docce il batterio della legionella. L' intervento è stato disposto in urgenza, perché il bacillo può provocare una malattia che aggredisce il sistema respiratorio. La legionella sopravvive nell' acqua e anche nel fango e si trasmette per via aerea. L' ente aveva ritenuto opportuno procedere alla verifica, dando incarico per un campionamento con 14 punti nella sede della Spezia e 4 a Marina di Carrara. Il batterio è stato individuato in due punti della rete. La conferma ha fatto scattare la pulizia straordinaria. È intervenuta la Sogespe, impresa vezzanese che si occupa di disinfezioni, igienizzazioni sabbature e bonifiche. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

VEZZANO LIGURE



Confcooperative: l' aumento dei canoni demaniali mette a rischio l' attività dei pescatori spezzini

Confcooperative auspica che l' Asp e il suo nuovo presidente possano ripristinare la situazione precedente all' ordinanza 105/19 riprendendo la 81/13 e la 33/17, quantomeno per l' anno in corso in modo da attendere nuove e necessarie modifiche normative

«Come avvenuto per tutti i concessionari demaniali, anche per i pescatori spezzini il canone minimo delle concessioni è stato aumentato del 700% . Infatti, con l' applicazione dell' art.100, comma 4 del decreto n. 104 del 14 agosto 2020 e delle successive circolari del Ministero, la misura minima di canone è passato da 362 euro a 2.500 a decorrere dal 1° gennaio 2021. Così lo Stato, per aiutare i pescatori a superare le difficoltà contingenti, ha corrisposto circa 1000 euro di ristori Covid e poi in netta contraddizione ha dato la mazzata di 2500 euro annui che forse porterà facilmente alla chiusura delle loro attività. Tutto abbastanza assurdo e incomprensibile». È quanto denuncia in una nota Anna Vivaldi, vicepresidente regionale di Confcooperative . «I pescatori spezzini - si legge ancora nella nota - inoltre subiscono una seconda beffa perché, circa un anno fa, dopo decenni in cui il loro ormeggio era libero e gratuito secondo le ordinanze, prima della Capitaneria e poi dell' **Autorità Portuale**, hanno dovuto dal 2020 regolare i loro ormeggi con atto di concessione sottoponendosi così alla macchina burocratica che ha loro sottratto soldi per spese amministrative e soldi per il canone annuale, circa 1500 euro a peschereccio. Infatti, seguendo le indicazioni nazionali, l' **Autorità del Sistema Portuale** (ex **Autorità Portuale**) ha emanato l' ordinanza 105/19 che modifica la situazione precedente annullando le ordinanze A.P. 81/2013 e 33/2017 che riservavano gratuitamente gli spazi di ormeggio ai pescherecci. I pescatori, assecondati dall' impegno di Confcooperative che ha ottenuto l' applicazione del canone minimo in sostituzione dei 720 iniziali chiesti dall' ente porto, seppure con un po' di mugugno, hanno accettato l' imposizione. Questo però prevedeva, dopo le spese iniziali, un costo di circa 370 euro annui, che è sempre molto ma ovviamente non assimilabile agli attuali ingenti 2500 euro. Secondo Vivaldi, «Quest' aumento non è giustificato da nulla e non è sopportabile da parte di una categoria che è continuamente vessata da provvedimenti che ne riducono l' attività. Con il Fermo Pesca Obbligatorio, Fermo Pesca Aggiuntivo, condizioni meteo sfavorevoli e stop obbligatorio di sabato, domenica e festivi e incombenze amministrative, le nostre barche ormai riescono a pescare al massimo per 100 gg l' anno; veramente poco per mantenere famiglia, barca, equipaggio e oneri vari e senz' altro insufficiente per dare ai nostri concittadini il pesce fresco tanto richiesto, avvantaggiando così l' importazione. Il 31 dicembre 2020 è stata presentata una proposta di legge (atto Camera 2845) che potrebbe riordinare la materia delle concessioni demaniali per la pesca e risolvere il problema canoni, ma l' iter è lungo e considerando la situazione politica attuale il risultato è incerto». «I pescatori - conclude la nota - non possono accettare questo canone e quindi rinunceranno alle concessioni. Questo provocherà tensioni e rimostranze e sarebbe opportuno evitare. Confcooperative auspica quindi che l' **Autorità del Sistema Portuale** e il suo nuovo Presidente possano ripristinare la situazione precedente all' ordinanza 105/19 riprendendo la 81/13 e la 33/17, quantomeno per l' anno in corso in modo da attendere nuove e necessarie modifiche normative».



ZLS Spezia - L' AdSP richiede alla Regione avvio dell' iter

GAM EDITORI

6 febbraio 2021 - L' AdSP del Mar Ligure Orientale ha ufficialmente inviato alla Regione Liguria una richiesta di avvio dell' iter di istituzione della ZLS dell' area logistica spezzina, così come previsto dal Decreto Semplificazioni, convertito in Legge 120/2020. Tale Decreto stabilisce infatti che, qualora in una regione ricadano più **Autorità** di **Sistema** Portuale, e nell' ambito di una di tali **Autorità** ricadano scali siti in regioni differenti, la regione può istituire una seconda Zona Logistica Semplificata. "L' AdSp crede fermamente che la istituzione della ZLS possa conferire un forte impatto positivo alle attività imprenditoriali e logistiche dell' area spezzina e, consapevole del ruolo propulsivo che l' Ente deve e dovrà avere assieme alla Regione ed alle altre istituzioni locali coinvolte, auspica un iter formativo snello ed una rapida istituzione della Zona Logistica Semplificata. Abbiamo assicurato gli uffici regionali che l' Ente collaborerà in tutte le forme possibili per il rapido ed efficace raggiungimento dell' obiettivo", ha dichiarato al riguardo Mario Sommariva, Presidente della AdSP spezzina. "In questo modo si otterrà minore burocrazia, snellimento delle procedure e maggiore efficienza dei servizi, così come auspicato da tutta la comunità portuale".



Il Tirreno

Livorno

Portacontainer non accosta e sbatte contro il fondale

Incidente in **porto** per una nave cargo - la "Msc Aniello" - una portacontainer della compagnia napoletana che poco dopo le 9 di ieri mattina è andata a incagliarsi sotto il faro principale. Si tratta di un cargo battente bandiera panamense, lungo 260 metri e - come spiegano dall' Avvisatore marittimo - stava arrivando da Genova, dopo che nei giorni scorsi aveva fatto tappa a Napoli e Malta. Durante la manovra di ingresso a Livorno, invece di accostare a sinistra imboccando il canale dedicato per raggiungere l' ormeggio, per cause che la guardia costiera dovrà verificare chi manovrava è andato dritto contro gli scogli, che sono a protezione del faro principale, con la nave rimasta incagliata per circa mezz' ora. Sul posto - avvertiti dal comandante e dalla capitaneria di **porto** attraverso il canale di soccorso - sono subito intervenuti tre rimorchiatori della ditta Neri per effettuare le operazioni di disincaglio, concluse senza particolari problemi, con la portacontainer che è stata rimorchiata alla banchina numero 15, al Terminal Lorenzini, per la valutazione dei danni. Su quanto accaduto sta indagando la capitaneria di **porto**, che ha fatto un sopralluogo a bordo della nave con il personale "Psc", acronimo di "Port state control" della direzione marittima della Toscana, guidata dal contrammiraglio Giuseppe Tarzia, che fra pochi giorni lascerà l' incarico. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



S' incaglia in porto durante le manovre

Tre rimorchiatori Neri hanno liberato la fullcontainers Aperta un' inchiesta

LIVORNO La portacontainer "MSC Aniello", bandiera di Panama e appartenente alla Mediterranean Shipping Company svizzera, ha scarrocciato ieri mattina alle 9 nell' entrare in **porto** ed ha urtato contro il cemento armato che delimita il canale navigabile interno. La "strusciata" della fiancata destra della nave contro la meda ha fatto deviare la rotta e la "MSC Aniello" si è incagliata di prora sul bassofondo di fronte alla scogliera di protezione dei bacini di carenaggio. Ogni tentativo di liberarsi con il tutto indietro della macchina è risultato vano. Solo con l' impiego di tre rimorchiatori dell' impresa Neri, agganciati alla poppa dello scafo, la grande fullcontainers è stata liberata e condotta quindi all' ormeggio 15 della Darsena Toscana, (terminal Lorenzini) per essere controllata dai sub. Fortunatamente l' incaglio non ha aperto vie d' acqua nell' opera viva e la nave potrà riprendere oggi la navigazione secondo il suo programma operativo. Nell' incidente non ci sono state vittime a bordo. La "MSC Aniello" è un' unità di 259 metri di lunghezza, in grado di trasportare sia in stiva che in coperta fino a circa 4 mila contenitori Teu, è spinta da un motore diesel a più mancate che aziona un' elica centrale. E' dotata inoltre di bow thruster, ovvero elica di manovra trasversale a prua. Al momento dell' impatto aveva a bordo il pilota livornese per una manovra che è ben conosciuta. La Capitaneria di **porto**, che ha aperto l' inchiesta sull' incidente, dovrà appurare se l' incaglio è stato la conseguenza di un' avaria della timoniera, oppure di un colpo di vento laterale, o infine di un errore di manovra. Già altre volte si sono verificati incidenti di questo tipo in quanto la virata all' ingresso del **porto** comporta di mettere il timone tutto a sinistra e basta una bolla d' aria nel circuito idraulico per far perdere il controllo dell' unità.



Ansa

Livorno

Nave incagliata contro gli scogli del porto di Livorno

(ANSA) - **LIVORNO**, 06 FEB - Incidente nel **porto** di **Livorno** per una nave cargo porta contenitori della compagnia Msc che stamani è andata a incagliarsi sotto il faro principale dello scalo. Si tratta della porta-container 'Msc Aniello', 260 metri di lunghezza che, come spiegano dall' Avvisatore Marittimo del **porto**, era proveniente da Genova e durante la manovra di ingresso invece di accostare a sinistra imboccando il canale dedicato, per cause da verificare è andata dritta contro gli scogli che sono a protezione del faro principale rimanendo, appunto, incagliata. Sul posto sono subito intervenuti tre rimorchiatori della ditta Neri per effettuare le operazioni di disincaglio. La portacontainer è stata tolta dal fondale e rimorchiata alla banchina dove era previsto l' accosto e dove saranno fatte le stime degli eventuali danni a partire dallo scafo. (ANSA).



Valutazione dei danni per MSC Aniello finita sugli scogli nel porto di Livorno

Si trova all'accosto n.15 del porto di Livorno, la portacontainer MSC Aniello, 260 metri di lunghezza e 32 di larghezza, che stamani attorno alle 9,00 durante le manovre di ingresso in porto, é rimasta incagliata sugli scogli all'altezza del faro. La nave, per una capacita di 4056 teu e costruita nel 2000, proveniva da Genova, e durante la manovra di accesso invece che imboccare il canale dedicato è finita, contro gli scogli. Sul posto sono intervenuti tre rimorchiatori della ditta Neri per effettuare le operazioni di disincaglio. Ancora da chiarire le cause dell'incidente, forse dovuto a un possibile errore di manovra o a un malfunzionamento. Nessuno a bordo é rimasto ferito in seguito all'incidente, si stanno valutando i danni riportati dalla nave. Grande preoccupazione in porto alcuni testimoni hanno dichiarato:"Abbiamo capito subito che qualcosa non andava perché la nave stava andando troppo a dritto. La manovra che stava effettuando era sbagliata e infatti in poco tempo è andata a finire contro il biribissolo".



Nuove torri faro per Livorno

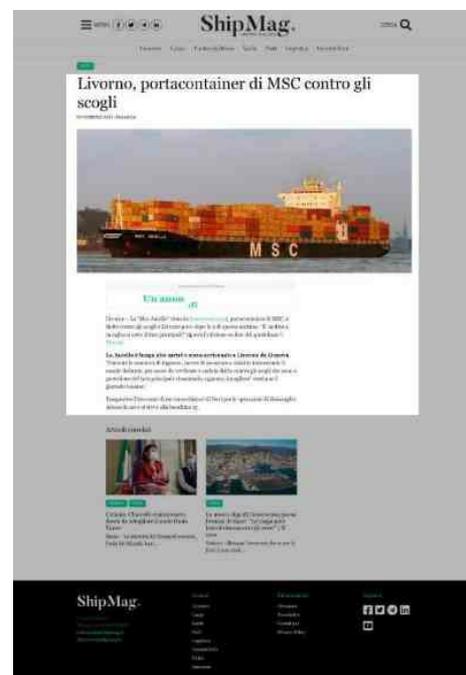
6 febbraio 2021 - L' AdSP del Mar Tirreno Settentrionale si appresta a sostituire le torri faro del porto di Livorno, non più in grado di garantire i coefficienti di sicurezza richiesti dalle normative attuali. Dopo aver parzialmente rinnovato, nel 2019, le vecchie strutture di illuminazione, sostituendone cinque, l' Ente completa il piano di rinnovo degli impianti affidando alla S.b.M. Lavori Portuali, aggiudicataria dei lavori per un valore complessivo di 130 mila euro, l' intervento di sostituzione di ulteriori quattro torri faro. I lavori si completeranno in 120 giorni naturali e consecutivi dalla data di consegna della commessa. Le attività principali consistono nella modifica e adattamento delle linee di alimentazione esistenti e nelle attività di movimento terra ed edili per la demolizione degli attuali plinti e la realizzazione delle nuove fondazioni. Le nuove torri faro avranno un' altezza di 25 metri.

GAM EDITORI



Livorno, portacontainer di MSC contro gli scogli

Livorno La Msc Aniello (foto da fleetmoon.com), portacontainer di MSC, è finita contro gli scogli a Livorno poco dopo le 9 di questa mattina. E' andata a incagliarsi sotto il faro principale riporta l'edizione on line del quotidiano Il Tirreno. La Aniello è lunga 260 metri e stava arrivando a Livorno da Genova. Durante la manovra di ingresso, invece di accostare a sinistra imboccando il canale dedicato, per cause da verificare è andata dritta contro gli scogli che sono a protezione del faro principale rimanendo, appunto, incagliata continua il giornale toscano. Tempestivo l'intervento di tre rimorchiatori di Neri per le operazioni di disincaglio. Adesso la nave si trova alla banchina 15.



Igoumenitsa e Patrasso la linea diretta Grimaldi con quattro nuove navi

Potenziato da venerdì sera il collegamento giornaliero Ancona-Igoumenitsa-Patrasso con un servizio dallo scalo dorico dedicato ad Igoumenitsa e un altro a Patrasso. Le navi impiegate da Grimaldi Group, come anticipato nei giorni scorsi, diventano quattro, il doppio delle attuali, garantendo così servizi ancora più frequenti tra le due sponde dell' Adriatico. Le navi Europa Palace e Zeus Palace copriranno la linea Ancona-Patrasso che avrà frequenza di sei volte alla settimana, con partenze pomeridiane e serali e arrivo dopo 22 ore circa. Anche sulla linea giornaliera Ancona-Igoumenitsa saranno impiegate due navi, la Florencia e la Corfù, che garantiranno partenze da Ancona alle 19.30 con arrivo a Patrasso il giorno dopo alle ore 17 mentre la partenza dalla Grecia sarà alle 21.30 con arrivo al porto dorico il giorno dopo, sempre alle 17. Il raddoppio, per il presidente dell' Ap Rodolfo Giampieri, «è un riconoscimento da parte di uno dei principali operatori mondiali delle autostrade del mare del continuo lavoro di miglioramento complessivo di **Adsp** in sinergia con le istituzioni del sistema porto e con le professionalità delle imprese che ogni giorno lavorano nello scalo e che ne hanno assicurato la piena operatività anche durante la pandemia».

Ancona
19
Corriere Adriatico
Domenica 7 febbraio 2021

LE NOTIZIE di oggi

LA QUOTIDIANA di oggi

Riconoscito l'uccello dei purgatori

LA NOTIZIA

LA NOTIZIA

Fincantieri costruisce il traghetto Viking Mars Consegna tra un anno

E sarà il grande scudo... Fincantieri costruisce il traghetto Viking Mars, una nave da 120 metri di lunghezza, che sarà consegnata tra un anno. La nave sarà utilizzata per il trasporto di passeggeri e merci tra Ancona e Patrasso.

Igoumenitsa e Patrasso la linea diretta Grimaldi con quattro nuove navi

Potenziato da venerdì sera il collegamento giornaliero Ancona-Igoumenitsa-Patrasso con un servizio dallo scalo dorico dedicato ad Igoumenitsa e un altro a Patrasso. Le navi impiegate da Grimaldi Group, come anticipato nei giorni scorsi, diventano quattro, il doppio delle attuali, garantendo così servizi ancora più frequenti tra le due sponde dell' Adriatico. Le navi Europa Palace e Zeus Palace copriranno la linea Ancona-Patrasso che avrà frequenza di sei volte alla settimana, con partenze pomeridiane e serali e arrivo dopo 22 ore circa. Anche sulla linea giornaliera Ancona-Igoumenitsa saranno impiegate due navi, la Florencia e la Corfù, che garantiranno partenze da Ancona alle 19.30 con arrivo a Patrasso il giorno dopo alle ore 17 mentre la partenza dalla Grecia sarà alle 21.30 con arrivo al porto dorico il giorno dopo, sempre alle 17. Il raddoppio, per il presidente dell' Ap Rodolfo Giampieri, «è un riconoscimento da parte di uno dei principali operatori mondiali delle autostrade del mare del continuo lavoro di miglioramento complessivo di **Adsp** in sinergia con le istituzioni del sistema porto e con le professionalità delle imprese che ogni giorno lavorano nello scalo e che ne hanno assicurato la piena operatività anche durante la pandemia».

Soccorso in uno studio odontoiatrico Che ammalia, donna all'ospedale

Poco tempo fa, una donna di 45 anni si è sentita male in uno studio odontoiatrico. I soccorsi sono arrivati in tempo e la donna è stata ricoverata all'ospedale.

PIEMME

NECROLOGIE PARTECIPAZIONI

Servizio telefonico
Tutti i giorni ore 10.00-18.00
Numero Verde
800 893 426
Fax 06 377 68 483
E-mail: info@piemme.it

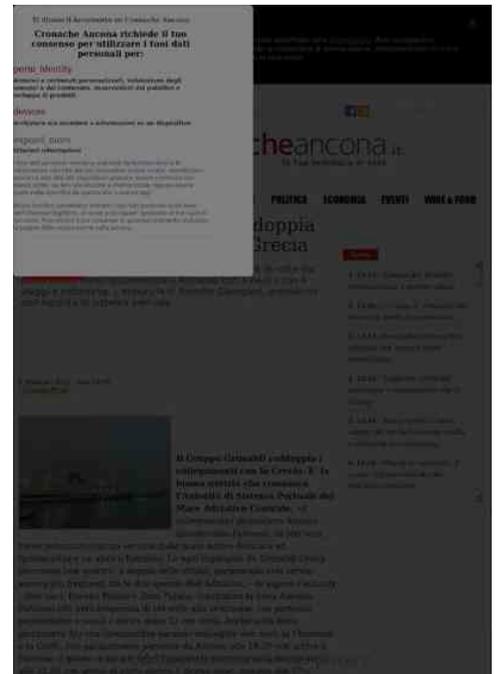
Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Traghetti, Grimaldi raddoppia i collegamenti con la Grecia

ANCONA - La compagnia rafforza il proprio network di rotte dal porto dorico verso Igoumenitsa e Patrasso con 4 navi e con 6 viaggi a settimana. L'annuncio di Rodolfo Giampieri, presidente dell'Autorità di sistema portuale

Il Gruppo Grimaldi raddoppia i collegamenti con la Grecia. E' la buona notizia che comunica l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale. «Il collegamento giornaliero Ancona-Igoumenitsa-Patrasso, da ieri sera, viene potenziato con un servizio dallo scalo dorico dedicato ad Igoumenitsa e un altro a Patrasso. Le navi impiegate da Grimaldi Group diventano ben quattro, il doppio delle attuali, garantendo così servizi ancora più frequenti tra le due sponde dell'Adriatico. - fa sapere l'autorità - Due navi, Europa Palace e Zeus Palace, copriranno la linea Ancona-Patrasso che avrà frequenza di sei volte alla settimana, con partenze pomeridiane e serali e arrivo dopo 22 ore circa. Anche sulla linea giornaliera Ancona-Igoumenitsa saranno impiegate due navi, la Florencia e la Corfù, che garantiranno partenze da Ancona alle 19.30 con arrivo a Patrasso il giorno dopo alle ore 17 mentre la partenza dalla Grecia sarà alle 21.30 con arrivo al porto dorico il giorno dopo, sempre alle 17». Il raddoppio, per il presidente dell'Autorità di sistema portuale Rodolfo Giampieri, «è un riconoscimento da parte di uno dei principali operatori mondiali delle autostrade del mare del continuo lavoro di miglioramento complessivo di Adsp in sinergia con le istituzioni del sistema porto e con le professionalità delle imprese che ogni giorno lavorano nello scalo e che ne hanno assicurato la piena operatività anche durante la pandemia. Un segnale importante per il settore traghetti, da sempre vocazione strategica per Ancona, che conferma il ruolo del porto come snodo determinante per collegare i mercati nord e centro europei con il Mediterraneo sud orientale e dell'essere hub principale dei collegamenti marittimi passeggeri della Macroregione Adriatico Ionica. Il porto di Ancona continuerà a lavorare per essere punto di riferimento centrale per lo sviluppo e l'occupazione per tutte le Marche e il centro Italia».



Civitavecchia ospita Miss Italia Martina Sambucini

CIVITAVECCHIA - La Miss Italia in carica Martina Sambucini è stata ospite ieri di Civitavecchia. La 19enne di Frascati, studentessa universitaria di psicologia del marketing - eletta a dicembre, in un pomeriggio lontano dallo splendore delle celebri serate televisive, senza pubblico e senza forme di spettacolo per via della pandemia - affiancherà Roberto Onofri nella conduzione del nuovo format televisivo 'Port to port', programma pronto ad accendere le telecamere sull' ambiente marittimo e portuale italiano, raccontando al pubblico le peculiarità del settore, girando per tutti i più importanti scali portuali alla ricerca di notizie e curiosità. Ieri la prima tappa è stata Civitavecchia, per girare lo spot della trasmissione pronta a sbarcare oltre che su Amazon Prime anche e soprattutto su CiburTv. La ragazza è stata prima affidata alla sapienti mani del 'maestro' Salvatore Palmeri, nel salone di Mulini. Poi, insieme a Roberto Onofri, è arrivata in porto dove ha avuto modo di incontrare anche il presidente dell' **Adsp** Pino Musolino per un breve saluto di benvenuto. A quel punto le telecamere si sono azionate per la registrazione dello spot del nuovo programma «che, diretto da Giuseppe Sciacca - spiegano gli autori - compie un percorso all' interno di un settore, quello dei porti italiani, nel quale operano tante figure ed è animato da molte situazioni, dagli ufficiali ai militari, ai pescatori e al mercato marittimo. Intendiamo accendere un faro su di loro, ascoltarli e venire a conoscenza delle peculiarità di un mondo vivo e attivissimo, ma poco noto, al di là delle immagini consuete, come le grandi navi da crociera o i romantici pescherecci».



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Affiancherà Roberto Onofri nella conduzione del nuovo format televisivo "Port to port", programma pronto ad accendere le telecamere sull' ambiente marittimo e portuale italiano

Riflettori su Miss Italia: Martina Sambucini al porto di Civitavecchia

CIVITAVECCHIA - Civitavecchia ha ospitato ieri mattina Martina Sambucini, Miss Italia in carica, che affiancherà Roberto Onofri nella conduzione del nuovo format televisivo "Port to port", programma pronto ad accendere le telecamere sull' ambiente marittimo e portuale italiano, raccontando al pubblico le peculiarità del settore, girando per tutti i più importanti scali portuali alla ricerca di notizie e curiosità. Ieri la prima tappa è stata Civitavecchia, per girare lo spot della trasmissione pronta a sbarcare oltre che su Amazon Prime anche e soprattutto su CiburTv. La giovane miss, 19 anni di Frascati, studentessa universitaria di psicologia del marketing - eletta a dicembre, in un pomeriggio lontano dallo splendore delle celebri serate televisive, senza pubblico e senza forme di spettacolo per via della pandemia - è stata prima affidata alla sapienti mani del "maestro" Salvatore Palmeri, nel salone di Mulini. Poi, insieme a Roberto Onofri, è arrivata in porto dove ha avuto modo di incontrare anche il presidente dell' **Adsp** Pino Musolino per un breve saluto di benvenuto. A quel punto le telecamere si sono azionate per la registrazione dello spot del nuovo programma «che, diretto da Giuseppe Sciacca - spiegano gli autori - compie un percorso all' interno di un settore, quello dei porti italiani, nel quale operano tante figure ed è animato da molte situazioni, dagli ufficiali ai militari, ai pescatori e al mercato marittimo. Intendiamo accendere un faro su di loro, ascoltarli e venire a conoscenza delle peculiarità di un mondo vivo e attivissimo, ma poco noto, al di là delle immagini consuete, come le grandi navi da crociera o i romantici pescherecci». Condividi.



Porto, armatori al fianco di Annunziata: meno burocrazia e più spazio ai privati

LA STRATEGIA Antonino Pane Le opportunità del Recovery Plan, il ruolo dei privati, le strategie da approntare per rilanciare i porti campani. Gli armatori e gli imprenditori non hanno dubbi: il nuovo presidente dell' **Adsp** del mare Tirreno centrale, Andrea Annunziata, dovrà sfruttare tutte le risorse disponibili, private e pubbliche, per rendere più competitivi gli scali. «I porti del Mezzogiorno - dice Mario Mattioli, presidente di Confitarma - grazie alla loro posizione geografica al centro del Mediterraneo, possono giocare un ruolo molto importante nella fase di ripartenza post-Covid. Basti dire che le merci movimentate nei porti del Mezzogiorno rappresentano il 42% di tutto il traffico italiano. In particolare, i porti della Campania, nonostante il 2020 sia stato un anno molto difficile, sono riusciti a contenere i danni mantenendo una certa stabilità dei traffici. Ma ciò non basta: un porto moderno ed efficiente - ha sottolineato Mattioli - deve essere in grado di rispondere sia alle esigenze dell' industria sia dei suoi principali utenti e cioè le navi: solo così potrà attirare investimenti indispensabili al suo sviluppo, contribuendo anche alla crescita economica e occupazionale del territorio. La portualità campana deve quindi saper cogliere le opportunità che deriveranno dall' attuazione del Recovery plan per essere competitiva e in grado di fronteggiare la concorrenza di nuove realtà presenti sull' altra sponda del Mediterraneo che in breve tempo hanno impostato strategie nuove e vincenti. Oggi la partita si gioca su intermodalità, sostenibilità, internazionalizzazione, e valorizzazione delle Zone Economiche Speciali. I nostri porti sono ancora caratterizzati da carenze strutturali, dovute anche a normative troppo farraginose che allungano i tempi di realizzazione delle opere, e dall' insufficiente integrazione dei porti con la filiera dei trasporti su strada e su ferrovia». IL RUOLO DEI PRIVATI Gli investimenti privati una risorsa irrinunciabile. «Annunziata - dice Stefano Messina, presidente di Assarmatori - ci sembra sia partito con il piede giusto, affermando che con la sua gestione ci sarà più spazio per i privati, si punterà su una maggiore sinergia e si lavorerà per lo snellimento della burocrazia. Tutti obiettivi che da imprenditori condividiamo in pieno. C' è un grande bisogno di investimenti e di interventi radicali, soprattutto a Napoli, e c' è sicuramente la necessità di una grande opera di semplificazione e di sburocratizzazione, che riduca i tempi per l' implementazione dei progetti. Scendendo nel merito delle questioni più urgenti - ha detto Messina - vanno ripresi rapidamente i dragaggi e completati i lavori di sistemazione e ammodernamento del Molo Beverello e della Stazione della metropolitana all' interno del complesso portuale. Basta con i cantieri infiniti, che aggiungono degrado a degrado. Sono lavori urgenti e indispensabili, ma non fini a se stessi, perché bisogna anche realizzare finalmente il Terminal di Levante. In questo quadro gli armatori - aggiunge - sono pronti a fare la loro parte per ridare a Napoli un sistema portuale efficiente, integrato con la città e rispettoso dell' ambiente. Lo stesso discorso vale anche per Salerno, dove qualche passo avanti c' è già stato e per Castellammare, dove c' è bisogno di una spinta per recuperare la grande tradizione cantieristica». Più spazio e nuove rotte. Guido Grimaldi, presidente di Alis, guarda al futuro. «Il nostro Gruppo Grimaldi a Napoli ha la sua sede principale, eppure non abbiamo uno spazio nel porto. Annunziata ha ben operato a Salerno e a Catania. Speriamo che, finalmente, affronti anche la questione delle rendite di posizione che bloccano l' ingresso di nuovi collegamenti nel porto di Napoli». Il terminal di levante e il ruolo degli interporti. Pasquale Legora De Feo, presidente di Conateco



Il Mattino

Napoli

e Soteco, chiede interventi rapidi su questi fronti. «Aspettiamo da anni interventi decisi ma abbiamo avuto solo promesse. La nuova darsena attrezzata farà crescere il movimento dei contenitori, lavorare più intensamente con gli interporti è essenziale». Francesco Tavassi, vicepresidente dell' Unione industriali con la delega al mare, annuncia massima collaborazione con Annunziata. «Il Gruppo tecnico Economia del Mare dell' Unione Industriali, che coordino, è pronto - dice - a collaborare con il nuovo presidente. Massima convergenza sui temi dell' intermodalità tra porti e interporti e dei partenariati pubblico-privato per valorizzare le infrastrutture». Alla nomina di Annunziata plaude anche il direttivo cittadino del Gruppo Giovani Imprenditori dell' Unione Industriali. Il presidente Alessandro Di Ruocco evidenzia le necessità d' intervento nel segmento: «Per la nostra città la nautica è un valore aggiunto sotto il profilo produttivo industriale e turistico, senza dimenticare l' indotto che genera. Motivo dunque per affrontare le problematiche del settore e le potenzialità inesprese». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Anteprima 24

Napoli

Annunziata: 'Napoli e Salerno, nessuna rivalità in porto!'

A pochi giorni dalla sua nomina, il neo presidente dell' autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale, Andrea Annunziata è venuto a Salerno per incontrare il sindaco Vincenzo Napoli ed il deputato salernitano Piero De Luca, per un saluto ma anche per una prima e rapida disamina su quelle che saranno le priorità da affrontare

Tempo di lettura: 1 minuto A pochi giorni dalla sua nomina, il neo presidente dell' **autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale**, **Andrea Annunziata** è venuto a Salerno per incontrare il sindaco Vincenzo Napoli ed il deputato salernitano Piero De Luca , per un saluto ma anche per una prima e rapida disamina su quelle che saranno le priorità da affrontare per lo scalo salernitano che non è una semplice infrastruttura per la città di Salerno, ma elemento strategico per l' economia e il turismo. Un aspetto che **Annunziata** conosce bene avendo guidato già l' **Autorità Portuale** di Salerno. Originario di San Marzano sul Sarno, l' ex sottosegretario ai trasporti del Governo Prodi, ha ribadito nell' incontro che si è svolto, questa mattina, presso la Stazione Marittima di Salerno, l' importanza delle Zes, le zone economiche speciali che prevedono incentivi fiscali per le aree portuali, alla presenza del deputato salernitano che è tra i sostenitori del percorso in parlamento, si è soffermato anche in modo particolare sulla rivalità da sempre esistente tra Napoli e Salerno.' I due porti possono coesistere e collaborare perché c' è spazio e domanda per entrambi ' ha chiarito il presidente **Annunziata** che ritiene una fortuna l' **autorità** unica per guidare i due scali.



Porti, prima uscita di Annunziata a Salerno: Spinta su logistica e semplificazione

Logistica e semplificazione. Nella prima uscita pubblica da presidente dell'**Autorità** di Sistema **Portuale** del Mar Tirreno Centrale, Andrea Annunziata illustra quello che può essere definito come il manifesto della sua azione amministrativa e politica. Alla Stazione Marittima di Salerno, in compagnia del sindaco Vincenzo Napoli e del deputato Piero De Luca, il nuovo capo dell'Authority portuale campana parla di "posizione strategica delle nostre infrastrutture". Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia possono giocare un ruolo fondamentale nell'ambito del Corridoio 5. "Un collegamento che parte da Helsinki - spiega Annunziata - e arriva fino alla Valletta, a Malta. Pensate che questo Corridoio incrocia il mare per la prima volta proprio in Campania, assegnando alla nostra regione una posizione strategica fondamentale dal punto di vista logistico. Una posizione che, combinata con l'entrata in funzione delle Zes, ci deve vedere protagonisti perché significa rilancio economico, occupazione, nuova impresa". Aziende che nell'**Autorità Portuale** troveranno, ad ascoltare Annunziata, un sostegno e non un ostacolo. "Le risorse a disposizione ci daranno la possibilità di selezionare i progetti e dare slancio alla ripresa. Saremo al fianco degli imprenditori che vorranno investire e ci batteremo per semplificare al massimo le procedure". Una storica nota dolente. "Io sono per il massimo dei controlli e della trasparenza però bisogna viaggiare veloci con le autorizzazioni e le pratiche burocratiche. Non è possibile che ancora oggi ci sia una sovrapposizione di pareri e nulla ostacoli per cui a volte bisogna avere 50 permessi per poter dare via ai lavori. Un esempio lampante di ciò che dico, su Salerno, sono le operazioni di dragaggio dei fondali e di realizzazione del nuovo Molo Manfredi. Non è tenero, invece, con Autostrade per l'Italia. I fatti recenti hanno dimostrato che avevamo ragione noi, all'epoca - dice parlando del periodo in cui era presidente dell'**Autorità Portuale** di Salerno - quando ci opponevamo a questa società che, peraltro, con la sua azione aveva bloccato i lavori di realizzazione del progetto Porta Ovest'. Un rapido passaggio anche sul possibile nuovo Governo Draghi. 'C'è fiducia - dice - anche se i fondi per la logistica e la portualità sono stati già appostati nel Recovery Plan sottoposto all'UE, quindi bisogna solo proseguire su questa strada e fare presto perché ci sono dei treni che non possiamo perdere'. Nel corso della visita alla Stazione Marittima il presidente Annunziata si intrattiene a lungo con i vertici della società di gestione, Antonio Brigantino e Orazio De Nigris. 'Ad aprile - dichiara - ripartono le crociere e questa struttura è uno snodo nevralgico sia da un punto di vista dei trasporti che per quanto riguarda la promozione del territorio, un obiettivo a cui tutti dobbiamo guardare'. Di progetti futuri parla il deputato De Luca, che non risparmia stocche alla precedente gestione dell'Adsp Mar Tirreno Centrale. 'Con Annunziata si apre una stagione di rilancio del **sistema portuale** salernitano, purtroppo del tutto trascurato dalla governance che è appena andata via. Oltre al completamento dei lavori che sono già in corso si darà seguito a progetti come il parcheggio multipiano, che attendiamo da tempo, e altre opere di miglioramento e riqualificazione'. Sul fronte turistico, invece, 'sarà completata, con l'approdo presso Piazza della Libertà, una delle più belle passeggiate fronte mare d'Europa', aggiunge De Luca. La consegna del piazzale antistante la Stazione Marittima, il completamento di Piazza della Libertà e il rifacimento del Molo Manfredi sono 'obiettivi ormai prossimi - dichiara il sindaco Napoli - che daranno un nuovo volto all'area e rilanceranno gli investimenti, con la gestione Annunziata la nostra città torna ad essere protagonista dell'economia **portuale**'. Intanto tra un paio di settimane, stando a quanto ha riferito proprio Annunziata, dovrebbero terminare le operazioni di





Ildenaro.it

Napoli

Salerno nelle lororotte internazionali.

Porti: neo presidente Authority Mar Tirreno centrale al lavoro =

"Gia' nelle prossime ore, organizziamo un confronto con le parti sociali, con gli imprenditori, con i sindacati, chi lavora in un porto che sono i lavoratori della banchina che sono quelli che conoscono per davvero il porto". A dirlo, nella sua prima uscita pubblica, e' il neo presidente dell' Autorita' di Sistema Portuale Mar Tirreno Centrale, **Andrea Annunziata**. Dopo aver guidato l' Autorita' di Sistema Portuale della Sicilia Orientale, **Annunziata**, originario del Salernitano, torna in Campania, dove e' stato, tra l' altro presidente dell' Autorita' portuale di Salerno. "Il rapporto serrato con i Comuni di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia e con il 'governatore' della Regione Campania - sottolinea a margine di un sopralluogo alla Stazione Marittima di Salerno - mi consentira' di avere un quadro chiaro e le prioritari' sulle quali intervenire". Premettendo di non avere "nessuna ricetta in tasca", rimarca che, "con molta umilta', parlo con il territorio, la migliore parte del territorio e collaboriamo a una impresa importantissima e che ci dara' grandi frutti". Ma, avverte che "bastoni tra le ruote non ne sopportero' mai" e, al contempo, pero', "tutti i suggerimenti ben vengano, purché vadano nella direzione del progresso, dello sviluppo e dell' occupazione". "Salerno - ragiona - e' integrata in un sistema importantissimo che incrocia il quinto corridoio, quello scandinavo-mediterraneo. Insieme a Napoli e a Castellammare e a tutta la portualita' campana, l' Autorita' di Sistema ha un ruolo importantissimo nel Mediterraneo. Salerno svolge e svolgera' un ruolo sempre piu' importante". Da qui, **Annunziata** rivela la necessita' di "creare nuovi spazi, un porto piu' ordinato con tutti i lavori in corso per dare spazio alle crociere. Poi, la possibilita' di crescere sempre di piu' in termini di investimenti che impegneranno e incroceranno le Zone economiche speciali (Zes)". Per lui, Zes e corridoio scandinavo-mediterraneo "sono le due grandi possibilita' che ha il Mezzogiorno e la Campania in particolare". E spiega: "Con queste due direttrici, dobbiamo solamente sfruttare bene le risorse che abbiamo e che arriveranno e che ci sono e che ci saranno e dobbiamo investirle bene. Pero', che si riescano a fare le cose in tempi rapidi. Qui, tutti denunciano la semplificazione. Adesso, e' necessario correre". Ricordando il periodo di pandemia, il neo-presidente dell' AdSP chiarisce che "questo momento cosi' brutto ci deve consentire di risolvere questi problemi perche' diamo spazio, quanto piu' possibile, alla buona impresa, ai privati che devono lavorare sempre di piu' nelle nostre realta' logistiche, parlo di porti, interporti, aeroporti, ferrovie, la stessa strada che deve essere sempre piu' agevole in termini di sicurezza e di tutela dell' ambiente. Questo significa pure anche cercare di chiudere e finire i tunnel di Porta Ovest, cercare di dare respiro alla citta'". E conclude ribadendo che "Salerno e' pronta a fare la sua parte importantissima, in termini crocieristici e in termini di merci".



Annunziata, debutto in casa «Porta Ovest, serve lo sprint»

Diletta Turco

La passeggiata, complice anche la giornata di pieno sole, è stata anche occasione per osservare come il «profilo blu» della città sia cambiato negli ultimi anni. Non solo per i lavori, non solo per l'urbanistica. Sta di fatto che ieri mattina, nella sua prima visita ufficiale alla stazione marittima, il neo nominato presidente dell'**autorità di sistema** del mar Tirreno Centrale, Andrea Annunziata, ha guardato «la sua terra» con la consapevolezza che, dopo il 2020 terribile anche da un punto di vista economico, «c'è tanto lavoro da fare». GLI OBIETTIVI Sono due le sfide a cui la portualità salernitana e quella campana in generale deve guardare. Da un lato la centralità dei traffici commerciali e turistici del Mediterraneo, dall'altro lato «il posizionamento nel quinto corridoio Helsinki-La Valletta. Siamo in una fase particolare dice Annunziata - che ci consente di impegnare al meglio le risorse che ci saranno per via di questo momento difficile. Siamo in una posizione di grande vantaggio non solo per la posizione dei porti campani rispetto al Mediterraneo, ma anche perché siamo al centro del corridoio scandinavo-mediterraneo. E questi due elementi possono fare tanto per il sud. Dobbiamo, però, realizzare una logistica moderna. La cosa importante è fare presto: si parla di semplificazione da una vita, ma adesso serve tanta velocità e trasparenza assoluta». Immane un'analisi del delicato momento che la blue economy ha vissuto in Campania e a Salerno durante i mesi di lockdown. «La speranza aggiunge Annunziata è che riprendano le crociere al più presto. La parte commerciale ha retto l'urto della crisi, e ora dobbiamo capire come fare presto i lavori di Porta Ovest perché la città è oggettivamente bloccata. Noi qui siamo stati i primi a sollevare il problema autostrade che non faceva manutenzione alle proprie infrastrutture, ci voleva il ponte Morandi a dare la sterzata necessaria. Così come ricordo quando sempre autostrade denunciò lo scavo delle gallerie, perché per loro dava problemi di stabilità ai viadotti, dimenticando che tra i viadotti e l'autostrada passava la ferrovia che non aveva subito problemi. Tutti questi sono sì ricordi che, però, ben fanno capire quanto sia importante investire nell'infrastrutturazione dei territori. E Salerno è inserita in un contesto importante, soprattutto adesso con l'avvio delle zone economiche speciali». LE VOCI Di una vera e propria rivalutazione delle potenzialità e degli strumenti del porto di Salerno ha parlato Piero De Luca, parlamentare salernitano del Partito Democratico: «L'autorevolezza di Andrea Annunziata come neo presidente dell'**autorità di sistema** dice De Luca consentirà innanzitutto di mettere in sicurezza l'area portuale e tornare a dare attenzione al porto di Salerno che era stato oggettivamente abbandonato negli ultimi anni. Si potrà, quindi, accelerare su alcuni progetti infrastrutturali importanti decisivi per il futuro del territorio, come ad esempio il parcheggio multipiano di cui si sta parlando da tempo, o Porta Ovest che cambierà completamente la viabilità della città. I lavori di dragaggio si completeranno tra poche settimane e, secondo i dati che ci rappresentano, avremo circa un milione e 500mila visitatori l'anno tra vie del mare e traffico crocieristico. Salerno potrà diventare un hub del turismo crocieristico, in modo da guardare con maggiore fiducia il futuro». Dello stesso avviso anche il primo cittadino di Salerno, Vincenzo Napoli, che ha sottolineato come in città si stia procedendo con i «lavori sulle grandi infrastrutture. Non solo il molo Manfredi puntualizza Napoli ma anche piazza della Libertà e Porta Ovest che stanno procedendo. Sono tutti elementi che servono per avere tutte le carte in regola per una ripresa crocieristica importante. Ma le sole



carte in regola non bastano: stiamo anche lavorando sul fronte delle zone economiche speciali affinché la zona industriale



Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

e il porto diventino un fulcro su cui fondare ipotesi di sviluppo e lavoro della città». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Città di Salerno

Salerno

Annunziata detta la linea «Ultimare subito le opere»

Prima uscita ufficiale del neo-presidente dell' Autorità del Mar Tirreno Centrale «Sono pronto al dialogo con tutti, ma bastoni tra le ruote non li sopporterò mai»

Sfruttare tutte le risorse e completare gli interventi in tempi rapidi. Il neo presidente dell' **Autorità** di **sistema** portuale del Mar Tirreno Centrale, Andrea Annunziata, ieri alla sua prima uscita ufficiale, detta le linee guida della sua presidenza. Ed è convinto che il porto di Salerno sia «pronto a fare la sua parte importantissima, sia in termini crocieristici che in termini di merci». Accompagnato dal deputato del Pd, Piero De Luca, e dal sindaco Enzo Napoli, "visita" la stazione marittima e controlla i lavori in corso. «Il porto di Salerno - evidenzia - è integrato in un **sistema** importantissimo, che incrocia il corridoio scandinavo mediterraneo. E insieme a Napoli e Castellammare e a tutta la portualità campana ha un ruolo fondamentale nel Mediterraneo. Il rapporto serrato con i Comuni di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia e con il governatore della Regione mi consentirà di avere un quadro chiaro e le priorità sulle quali intervenire». E promette: «Parlo con il territorio, la migliore parte del territorio e collaboriamo a una impresa importantissima che ci darà grandi frutti». Ma, avverte che «bastoni tra le ruote non li sopporterò mai», mentre sono graditi «tutti i suggerimenti, purché vadano nella direzione del progresso, dello sviluppo e dell' occupazione ». Le priorità per Salerno. In quest' ottica il porto cittadino «avrà un ruolo - spiega Annunziata sempre più importante». Per centrare l' obiettivo, tuttavia «occorre solo creare - puntualizza il numero uno dell' Authority - nuovi spazi, per avere uno scalo più ordinato in grado di dare sempre più spazio alle crociere ». L' impulso all' ulteriore crescita, a detta di Annunziata, sarà dato dalle Zone economiche speciali. «Le Zes - rimarca - assieme al corridoio scandinavo mediterraneo sono le due grandi possibilità che ha il Mezzogiorno e la Campania. Ma la cosa più importante è che si riescano a fare gli interventi in tempi rapidi». sempre di più nelle nostre realtà logistiche». «E si devono chiudere - aggiunge - le opere in corso, a partire da Porta Ovest che darà respiro non solo al porto ma anche alla città ». Annunziata ricorda che proprio l' **Autorità** portuale di Salerno è stata «la prima a denunciare Autostrade che non effettuava manutenzione, tant' è che è dovuto cascare purtroppo il ponte Morandi a Genova perché si sollevasse il problema». «Per fortuna - sottolinea - hanno messo mano pure qui. Allora, Accelerare le procedure. Per Annunziata è fondamentale «correre, perché questo momento particolare ci deve consentire di risolvere i problemi». E, pertanto, si deve «dare spazio alle buone imprese, che devono lavorare però, ci fecero sequestrare un cantiere, perché presumevano che lo scavo delle gallerie stava dando problemi di stabilità ai viadotti, dimenticando che tra il viadotto e lo scavo passava la linea ferroviaria che, al contrario, non aveva avuto nessun problema. Per fortuna trovammo la magistratura pronta a risolvere il problema. Lo stop forzato, tuttavia, è stato deleterio, perché ha fatto perdere tempo fondamentale». Le polemiche sul dragaggio. Annunziata interviene anche sulle polemiche sollevate dal gruppo delle "Chiancarelle", relative al dragaggio e sullo sversamento della sabbia aspirata in Costiera amalfitana. «Non conosco bene la questione - precisa -ma credo che siano stati effettuati tutti i controlli. Le perplessità sono legittime ma vanno supportate da elementi concreti e seri. Sennò, ai ritardi della burocrazia aggiungiamo quelli delle inutili polemiche». Gaetano de Stefano ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Città di Salerno

Salerno

il retroscena

Messineo, Porta Ovest e quegli "appetiti" napoletani

Chiusa la "partita" del presidente dell' **Autorità** di **sistema** portuale del Mar Tirreno Centrale , con la nomina dell' avvocato salernitano Andrea Annunziata , adesso se ne apre un' altra: quella del nuovo segretario generale dell' Authority. Un ruolo quest' ultimo attualmente ricoperto da Francesco Messineo che, tra le altre cose, è anche il responsabile unico del procedimento di Porta Ovest, il **sistema** di gallerie che dovrà collegare il porto all' autostrada. La scelta del segretario generale spetta proprio al presidente che "propone la nomina" che poi deve essere ratificata dal comitato di gestione. In pratica il segretario generale è un uomo di fiducia del presidente dell' **Autorità** di **sistema** portuale, il braccio destro e operativo del manager. Annunziata conosce bene Messineo e, pertanto, non è escluso che possa anche riconfermarlo, tenuto pure conto di come il segretario generale uscente conosca a menadito le dinamiche e i problemi del porto di Salerno. Ma proprio la sua origine salernitana potrebbe essere un ostacolo. Perché da Napoli potrebbero rivendicare un segretario generale partenopeo, visto che la presidenza dell' Asp è andata, appunto, ad un salernitano. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



ZONA FRANCA DOGANALE UNA SPERANZA PER IL FUTURO

di ADRIANO GUADALUPI RAPPR. FEDERSPEDI IN A La notizia comunicata in questi giorni da parte dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale circa l' ufficialità dell' ap provazione perimetrale della Zona Doganale Interclusa da parte dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli in seno all' area portuale di Brindisi, denominata «Capo bianco», è una notizia che per noi operatori portuali è di grande respiro, ma soprattutto di speranza per il futuro. Il Comitato di indirizzo Zes, come sappiamo, a norma di legge, formula la proposta di istituzione delle zone franche. Da quel momento ciascun gestore interloquisce direttamente con l' Agenzia delle Dogane che deve verificare la sussistenza dei presupposti previsti dal Regolamento UE: titolarità delle aree, esistenza di una recinzione, vigilanza, programma di sviluppo e sistema di amministrazione del flusso delle merci che prevenga frodi comunitarie. L' AdSP, come ente gestore, propone la propria candidatura, che possedendo tutti i requisiti di legge, l' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli approva. «Capobianco» per il porto di Brindisi è un riferimento ideale e molto importante che si avvia alla risoluzione in prospettiva di «vero» sviluppo marittimo -portuale. Un' area realizzata in buona parte dalla British gas per un impianto di rigassificazione per accogliere navi gasiere. Nel complesso, tale progetto, legato alla catena del freddo, avrebbe dato alla città/porto lavoro ed economia. Ora tale struttura, riqualificata, porterà un aumento della capacità infrastrutturale del nostro porto ed efficienza nella nuova funzione di zona doganale interclusa.



GUADALUPI

Zona franca doganale a Brindisi una speranza per il futuro

SEGUE DA PAGINA I Infatti, ritornando alla nuova destinazione dell' area di Capobianco, tra gli attori principali, oltre all' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, l' Adsp Mam, c' è il Comune di Brindisi che per le sue competenze dovrà elaborare canoni ed agevolazioni fiscali attrattivi per indurre quelle imprese extra Cee che hanno voglia di investire su Brindisi. Le Zone Doganali intercluse, lo ricordiamo, si sviluppano attraverso un virtuoso partenariato pubblico privato e rappresentano la svolta per l' economia di un territorio, orientato da questa opportunità di internazionalizzazione, in grado di generare, in maniera sostenibile, numerosi nuovi posti di lavoro. Inoltre, occorre ricordare che le ZFD, sono anzitutto uno strumento importante di politica di sviluppo con la quale si può lavorare anche alla sburocratizzazione della Pubblica Amministrazione, un passo necessario sulla via della ripresa e della modernizzazione del sistema Paese. Tale progetto, ZFD a Capobianco, (altri siti non sono candidabili e quindi non candidati) per noi operatori portuali, autotrasportatori con relativo impiego di manodopera e non, sarà un valore aggiunto a quanto già esiste a motivo di intervento doganale/marittimo e non solo per lo scopo prefissato. Si aprono con la ZFD grandi opportunità per le imprese che, attraverso la possibilità di stoccare, manipolare e trasformare le merci in sospensione dei diritti doganali, potranno sfruttare al massimo le potenzialità del sistema portuale e della ZES adriatica. Si sviluppa così, per Brindisi, un' area a forte capacità produttiva, in cui si instaurano regimi economico -giuridici favorevoli in deroga alla normativa ordinaria, strettamente connesse con i principali poli logistici (porti, retroporti) del Mediterraneo. Un' ul tima osservazione va fatta: chi ritiene di considerare come ZFD l' area di Costa Morena significa non comprendere gli obiettivi specifici di una zona franca; infatti è solo strumentale anteporre Costa Morena all' area di Capobianco; proporre Costa Morena comprometterebbe la fruibilità e la natura pubblica di area e di banchine, compromettendone totalmente i traffici, contro la volontà degli operatori brindisini. Per una zona franca significa privatizzare l' area, dopo essere stata recinta e dotata di safety e chiusa al traffico. Se questo si vuole per Costa Morena, privatizzarla e chiuderla al traffico di navi, lo si dica chiaramente. Mentre su Capobianco non si incorre in nessun conflitto marittimo/portuale. La notizia, come dicevo, è importante! Ma ora il compito di completarla e renderla produttiva spetta ad altri Enti. Gli altri, compresa l' Enel se effettivamente vorrà rendere Brindisi partecipe di una decarbonizzazione e transizione energetica favorevole all' occupazione, dovrà relazionarsi con l' AdSPMAM, dimostrando di avere i requisiti di legge cui sopra ad iniziare dalla segregazione (recinzione) dell' area. Ed ancora una volta, a Brindisi, anche una notizia positiva diventa occasione per continuare ad affermare sempre e comunque un «no!».



PORTO IL MOVIMENTO «NO TAP» CRITICA DURAMENTE LA FATTIBILITÀ DEL PROGETTO

«Deposito di gas costiero riecco i fantasmi del passato»

«Qualche... benpensante lo vorrebbe a Capo Bianco»

«Deposito di gas nel porto di Brindisi: a ritenerla una idea brillante è solo chi, nella politica brindisina, ha sempre vissuto di espedienti». Sulla vicenda legata al progetto presentato dalla "Edison spa" interviene il movimento "No Tap" della provincia di Brindisi: «Addirittura - prosegue la nota tra i "benpensanti" c'è anche chi va oltre e propone di farlo realizzare sulla colmata di Capo Bianco che è stata, nella metà degli anni 2000, il simbolo della lotta al rigassificatore della Lng British Gas. Proprio la localizzazione di Capo Bianco mise in evidenza il problema, sia per la sicurezza del traffico marittimo ma soprattutto per la stretta vicinanza ad 11 impianti ad alto rischio di incidente rilevante, al netto, naturalmente, delle procedure autorizzative viziata dalle tangenti. Nonostante le arcinote vicende giudiziarie che hanno riguardato la Lng British Gas, pare che qualcuno si sia dimenticato che per diverso tempo la cittadinanza e le Istituzioni locali hanno portato avanti un' aspra battaglia per impedire la costruzione di un enorme "mau soleo" a Capo Bianco che avrebbe portato solo mortificazione del porto, ulteriore devastazione ambientale e un ulteriore grosso rischio di incidente rilevante. Ci fanno sorridere le dichiarazioni di alcuni esponenti politici locali e regionali che intravedono una irrinunciabile possibilità di sviluppo dell' area portuale con un grosso deposito di gas costruito proprio nello stesso identico luogo dal quale fu cacciata la multinazionale inglese. Questi "soliti pochi" sono abili nel perverso gioco al ribasso del ricatto occupazionale, economico e sociale e poco importa a costoro se ancora una volta a pagare le conseguenze di scelte scellerate come questa è l' intero territorio brindisino». I "No Tap", dunque, sono contrari al progetto e, nella nota, aggiungono: «E' vero, Zes, zone franche doganali, recovery found, next generation UE, e altro ancora stanno facendo luccicare gli occhi a molti "approfitatori" improvvisati dell' ultima ora. La disgrazia vera è che tra questi ci sono anche i nostri bravi "ben pensanti" che sono così convinti di aver ragione tanto da arrivare a credere di poter fare affari approfittando, appunto, del buio della mancanza di una idea di un modello di sviluppo alternativo e fatto a misura dei bisogni della città. Non è una coincidenza che la Commissione bilancio e programmazione del Consiglio Regionale presieduta da Fabiano Amati di recente ha previsto di candidare al finanziamento di ben 100 milioni di euro, tramite il recovery found, proprio Capo Bianco per il rifacimento delle banchine. Ci viene allora spontaneo immaginare che le bitte lungo le banchine e le catene dei parabordi da banchina saranno certamente in oro massiccio 24 carati!». Ed ancora: «Nella stesura del piano regionale di proposte progettuali da candidare al finanziamento tramite il recovery found per il settore ambiente - scrivono ancora i "No Tap" - è previsto uno stanziamento di circa 2 miliardi e mezzo di euro, buona parte dei quali saranno destinati alle bonifiche dei siti inquinati. Ma guai a destinare un solo centesimo alla vera bonifica di Micorosa, la più grande discarica abusiva mai realizzata in Europa, estesa per una superficie di 50 ettari, con una profondità media di 9 metri nella quale ci sono stoccati circa un milione e mezzo di metri cubi di rifiuti tossici, nocivi e cancerogeni! Invece, Brindisi per il prossimo futuro ha bisogno di una progettazione più organica e coerente indirizzata al raggiungimento dei traguardi della Unione Europea di eliminare del 55% le emissioni climalteranti per renderle neutre entro il 2050. Non è da molto che il Comune di Brindisi ha dichiarato l' emergenza climatica con un atto politico



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Brindisi

ben preciso che guarda al futuro, verso una transizione energetica che deve vedere il progressivo abbandono delle fonti fossili. **Brindisi** ha subito i drammi e le devastazioni in nome di un modello di sviluppo portato in dote dalle multinazionali della chimica e dell' energia che hanno imposto solo la logica del profitto a prescindere. **Brindisi** ha bisogno di cambiare direzione per scrollarsi di dosso un trascorso infelice, segnato dalle storture di un sistema deleterio. E purtroppo, vuoi per la memoria corta e vuoi per la cattiva abitudine di arraffare tutto l' arraffabile di questi nostri "ben pensanti" - conclude la nota - a **Brindisi** stanno tornando i fantasmi del passato».

Pescatori di frodo in azione in zona «A» messi in fuga dalla Guardia di Finanza

Il militari si erano appostati per coglierli in flagrante: indagini per risalire agli autori

Sventato l'ennesimo tentativo fraudolento di prelievo di pesce nell'area marina protetta di Torre Guaceto. Provvidenziale si è rivelato l'intervento degli uomini del reparto navale della Guardia di Finanza di Brindisi che hanno ingaggiato un inseguimento, recuperando il natante ma non i due che erano a bordo e che sono riusciti a fuggire e a far perdere le loro tracce. «In questo periodo - si legge in una nota del Consorzio di Gestione - il sospetto che i soliti noti sarebbero tornati a fare mattanza di fauna ittica nell'area protetta ha tenuto sulla corda il personale del Consorzio di Gestione di Torre Guaceto. Acquisite tutte le informazioni utili ai fini di scongiurare la reminiscenza del fenomeno, l'ente di gestione si è rivolto alle Autorità. E nelle ultime ore, i finanzieri di Brindisi hanno condotto un'operazione sul campo che ha permesso di evitare che venisse portata a segno una battuta di pesca illegale. Una squadra del reparto navale - prosegue la nota descrittiva dell'episodio - si è appostata in uno dei punti più delicati e tutelati di Torre Guaceto, la zona A della riserva, un'area tanto sensibile a tal punto che vi è vietata persino la balneazione. Arrivato l'imbrunire, gli uomini della guardia di finanza hanno ottenuto riscontro all'ipotesi di reato. Una piccola imbarcazione è arrivata in Zona A e due uomini si sono apprestati a salpare le reti, pronti a concludere l'ennesima battuta di pesca di frodo. A questo punto, i finanzieri sono entrati in azione. Alla vista delle forze dell'ordine, i soggetti a bordo del natante hanno tagliato la rete e si sono dati alla fuga. Recuperato quanto più tramaglio possibile, gli uomini del reparto navale delle Fiamme Gialle hanno ingaggiato l'inseguimento dei due uomini che si è poi concluso con lo spiaggiamento della barca e la fuga a piedi dei pescatori di frodo». Approdati a terra, i finanzieri hanno quindi sottoposto a sequestro il natante, la rete ed il pescato, successivamente donato all'ente Caritas, contestualmente hanno avviato gli accertamenti necessari ad assicurare alla legge i due soggetti responsabili del reato. «Alertato - si evidenzia ancora nella nota - il personale del Consorzio di Gestione di Torre Guaceto ha provveduto a rimuovere la restante parte della rete che, ad operazione in corso, gli uomini della guardia di finanza non avevano potuto salpare. Intervento necessario e di fondamentale importanza per scongiurare che si verificasse il fenomeno del "ghost fishing", ossia che la rete rimasta in mare continuasse ad intrappolare gli animali marini». «Nonostante l'alto livello di guardia che abbiamo sulla riserva - ha commentato al riguardo il presidente del Consorzio, Corrado Tarantino -, subiamo ancora casi di pesca di frodo. Senza la solerzia e la dedizione delle forze dell'ordine, non potremmo lottare contro il fenomeno. Ringraziamo gli uomini del reparto navale di Brindisi per l'importante azione». Adriano Guadalupi Rappresentante Fedespedi iln seno al Tavolo di partenariato **AdSP** MAM.



S' incendia gru al porto, nessun ferito

L'operatore della ditta Ecologica che manovrava il mezzo è riuscito a mettersi in salvo

Tragedia sfiorata al **porto**. Una gru dell' impresa Ecologica, appaltatrice del siderurgico, ha preso fuoco ieri mattina nell' area del terzo sporgente gestita da ArcelorMittal. Non si registrano feriti perché il lavoratore che manovrava il mezzo, che era a circa 25 metri di altezza nella cabina di guida, è riuscito a mettersi in salvo. L' incendio ha provocato una colonna di fumo denso e nero visibile anche a chilometri di distanza. Due giorni prima un lavoratore dell' ufficio tecnico dell' area ghisa di ArcelorMittal, durante un controllo nella zona dell' Afo2, in seguito al cedimento di una lamiera era caduto in una botola restando ferito. Questa volta prendere fuoco è stata una gru che stava caricando coke da una nave. Sono in corso le verifiche per accertare le cause dell' incendio. Sul posto sono intervenuti i Vigili del Fuoco del distacco interno allo stabilimento per domare l' incendio e mezzi della Guardia Costiera. In passato si sono verificati due infortuni mortali sul lavoro nell' area degli sporgenti portuali dell' ex Ilva, in sigla Ima, Impianti marittimi. Nei giorni scorsi la procura ha chiuso l' inchiesta sull' incidente costato la vita al gruista Cosimo Massaro, morto nel crollo di una gru al quarto sporgente durante la tromba d' aria del 10 luglio 2019. Sette anni prima, a causa di un altro tornado, sulla stessa gru era morto Francesco Zaccaria. Per la pubblica accusa, quella di Massaro, è stata una morte annunciata. Era chiaro che con l' allerta meteo, le gru, giudicate pericolose e ammalorate, erano delle trappole mortali ma nessuno fermò i lavoratori per metterli in salvo. Sono otto gli indagati che hanno ricevuto l' avviso di conclusione delle indagini preliminari. Tra questi capi area, il direttore Van Campe e la stessa ArcelorMittal, responsabile amministrativa dei reati contestati agli imputati, che sono omissione dolosa di cautele sul lavoro e cooperazione in omicidio colposo. Reati che i pubblici ministeri Filomena Di Tursi e Raffaele Graziano contestano a Stefan Michel Van Campe, direttore dell' area a caldo dello stabilimento fino a gennaio 2020 e top manager del gruppo Arcelor, Vincenzo De Gioia e Carmelo Lucca, rispettivamente capo divisione e capo area, i capi reparto Giuseppe Dinoi, Mauro Guitto e Andrea Dinoi e il capoturno Teodoro Zezza. Il colosso franco-indiano è accusato di non aver adottato adeguate misure per prevenire l' incidente e anche di aver ottenuto un ingiusto profitto, derivante dal risparmio sui costi della sicurezza e dalla mancata fermata degli impianti.



Prende fuoco la gru al porto durante lo scarico del coke

Incidente ieri mattina fortunatamente senza feriti nello sporgente di ArcelorMittal «Giorni di ferie trasformati in cassa covid» Denuncia dei sindacati, proclamato lo sciopero

Una gru dell' impresa Ecologica, appaltatrice dello stabilimento siderurgico di Taranto, si è incendiata nella tarda mattinata di ieri al terzo sporgente, una parte dell' area portuale gestita da ArcelorMittal. Non si registrano feriti perché il lavoratore che manovrava il mezzo, che era a circa 25 metri di altezza nella cabina di guida, è riuscito a mettersi in salvo. L' incendio ha però provocato una colonna di fumo denso e nero visibile anche a chilometri di distanza. Ancora una volta l' incidente di ieri, dunque, ha coinvolto le operazioni agli impianti marittimi ed in particolare ha coinvolto una delle macchine che scaricano e caricano materie prime o prodotti finiti dello stabilimento siderurgico di Taranto. A prendere fuoco in particolare ieri mattina è stata una gru che stava caricando coke da una nave, materia prima necessaria alla produzione di acciaio. Sul posto sono intervenuti i Vigili del Fuoco del distaccamento interno allo stabilimento che sono riusciti a domare l' incendio. Allo sporgente immediatamente sono anche giunti i mezzi e i militari della Guardia Costiera. Sono quindi state avviate immediatamente verifiche per accertare le cause dell' incendio, ancora in fase di analisi da parte degli esperti. Quello di ieri è il secondo incidente che si è verificato nel corso della settimana. Qualche giorno fa infatti un lavoratore dell' ufficio tecnico dell' area ghisa di ArcelorMittal, durante un controllo nella zona dell' Afo2, in seguito al cedimento di una lamiera è caduto in una botola restando ferito. Ma mentre si alimentano le polemiche per la sicurezza fuori e dentro lo stabilimento e in attesa dell' avvio del confronto sul piano industriale, non si placano neppure le polemiche per la decisione dell' azienda, riferita dai sindacati, di tramutare in Cassa integrazione per Covid le assenze dei lavoratori. Fim, Fiom, Uilm e Usb hanno indetto 24 ore di sciopero venerdì nei reparti Area energia, Trattamento acqua e Produzione gas, contestando «la non possibilità del corretto utilizzo delle ferie e della programmazione delle stesse» in base a decisioni ritenute unilaterali e «contro le norme previste dal Ccnl». L' astensione di venerdì sarà preceduta mercoledì 10 febbraio nello stabilimento siderurgico dall' incontro per il piano industriale. Il confronto di merito sul programma quinquennale di ArcelorMittal partirà a breve. Il piano industriale prevede una risalita produttiva fino agli 8 milioni di tonnellate d' acciaio nel 2025, di cui 2,5 milioni da forno elettrico, partirà a breve. L' azienda, ottenuto il via libera dall' Unione europea sull' accordo con Invitalia, ha proposto alle organizzazioni sindacali un calendario di incontri tematici. Si parte dunque mercoledì dalle ore 9.30, nell' Area Ghisa, a seguire giovedì 11 febbraio, allo stesso orario, Area Acciaieria; venerdì 12 febbraio Area Laminazione; lunedì 15 febbraio Area Logistica, Magazzini, Energia e Qualità. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



QUELLE 8 MILA NAVI CHE TRANSITANO DAVANTI AL PORTO DI MANFREDONIA

Ogni anno davanti al Golfo di Manfredonia transitano 8 mila navi (cargo e passeggeri), ma la maggior parte di queste imbarcazioni non è diretta al porto sipontino bensì ad Ancona, Venezia e Trieste in particolare, in misura minore a Ravenna e Pescara. Ora, cercare di intercettare con una serie di servizi adeguati ad un vero porto industriale una percentuale anche minima di questo «traffico marittimo», significherebbe per davvero rilanciare uno scalo che continua ad essere solo una promessa, un po' come è stato per l' aeroporto Gino Lisa di Foggia (grazie ad una perfida strategia regionale attuata 10 anni fa) in questi mesi finalmente adeguato agli standard internazionali. In questa direzione va l' atti vità messa in campo dall' Auto rità marittima del basso Adriatico che coltiva contatti per favorire l' utilizzo delle infrastrutture, nuovi investimenti (come quello dela Seasif holding, 300 milioni senza benefit pubblico) ed ovviamente aumentare il traffico marittimo che, tradotto, significa aumento del pil locale e posti di lavoro in una zona che soffre e non poco dal punto di vista sociale ed economico. Un rilancio in grande stile del porto di Manfredonia potrebbe addirittura far ricadere effetti benefici anche sulla zona industriale di Foggia, il secondo retroporto dell' area sipontina come quello di Alessandria per Genova. E' evidente tuttavia che con le ipotesi lasciate fluttuare in aria si fanno poche miglia. Occorre decidere se e come far diventare grande questa infrastruttura e affidarle un ruolo nel «sistema» economico della Capitanata e della Puglia. La discussione è stata aperta proprio dalla volontà della multinazionale Seasif, ma ora tocca agli altri attori politici e sociali (esclusa l' **Autorità portuale** che ha le idee chiare in tal senso) uscire allo scoperto, mettere fine alle ambiguità e trovare la bussola che indichi il tragitto per lo sviluppo.



Avvenire (Diocesane)

Gioia Tauro Crotono Corigliano Palmi

TERRITORI E DIRITTI

Recovery, Calabria tradita sui trasporti

DI LUCA TAVERI Lo hanno propinato in tutte le salse: il Recovery Fund ridisegnerà il volto del Paese. In verità - al momento - è servito per rispolverare la "rottamazione" con l' addio di Giuseppe Conte (l' uomo dei 209 miliardi dall' Europa, ora diventanti 224) e l' incarico a Mario Draghi, l' italiano che salvò l' Euro. Uscendo dalla dinamiche politiche - che, però, oggi determinano la vera variabile impazzita - dobbiamo concentrarci sul Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr) che è "la lista della spesa" che l' Italia presenterà all' Europa. Tra questi desideri, per rilanciare il Belpaese, una larga fetta è destinata alle infrastrutture - «per una mobilità sostenibile» pari a 31,9 miliardi di euro. Inoltre, il Piano individua tre priorità trasversali, che sono parità di genere, giovani e Sud e riequilibrio territoriale. Insomma, tutto lascerebbe presagire in un doveroso cambio di ritmo per le infrastrutture e i collegamenti tra la Calabria e il resto del Paese e dell' Europa. Anche perché quest' estate l' ormai ex responsabile del Mit, il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, Paola De Micheli aveva annunciato «4,1 miliardi per la Calabria». Un investimento mai visto prima: il Governo che stanziava per la regione più povera d' Italia oltre il 10% delle risorse destinati all' intera mobilità nazionale. Il passaggio dalle parole ai fatti, però, cela un disimpegno del Governo. «Il Pnrr ha spiegato l' assessore regionale ai trasporti, Mimma Catalfamo - prevede investimenti per una Alta velocità di rete per la velocizzazione della Napoli- Salerno-Reggio Calabria e l' upgrading ed elettrificazione della linea Ionica Sibari-Catanzaro Lido-Reggio Calabria che, tra l' altro, in parte risultavano già finanziati. La carenza di indicazioni, tra l' altro, si collega in maniera evidente allo studio di fattibilità che, sulla base degli annunci del Mit, discordanti dalle notizie fornite da Rfi, doveva essere pronto per fine novembre e che la Regione Calabria sta ancora attendendo di esaminare nonostante le reiterate richieste. Lo studio non c' è ancora ma le scelte vanno avanti». «Anche gli interventi del progetto Green Port - ha proseguito Catalfamo - non riguardano la Calabria e si concentrano sulle nove **Autorità di sistema** portuale nel Centro-Nord. Non ci sono interventi per il porto di Gioia Tauro, tra i più importanti al mondo». «Non ci sono interventi specifici - ha aggiunto ancora - per gli aeroporti in generale - per i quali sembra essere prevista la sola digitalizzazione - mentre è ormai evidente da anni l' impossibile gestibilità economica degli aeroporti minori. Non c' è la realizzazione del Ponte sullo Stretto, rivendicato dalla Calabria e anche dalla Sicilia su tutti i tavoli istituzionali perché ritenuto infrastruttura necessaria per garantire il collegamento tra l' Europa e il Mediterraneo. Purtroppo, come per l' Av ferroviaria, anche questa assenza era ampiamente prevedibile se non addirittura preannunciata dal Mit». Nessuna indicazione per la SS106, detta la Statale della morte in virtù del rischio altissimo di incidenti lungo il percorso che congiunge tutta la jonica calabrese, né dei tre aeroporti e men che meno del **sistema** ferroviario. Come investimento sicuro, in fondo, resta lei. L' immarcescibile Salerno-Reggio Calabria. Seppure sono negli occhi di tutti i calabresi le immagini dei politici in elmetto (giallo-Anas) per "l' inaugurazione" dell' ex A3 (oggi si chiama A2, autostrada del Mediterraneo), è dato per scontato che altri milioni



Avvenire (Diocesane)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

verranno investiti nell' autostrada più costosa della storia. Ora la palla passa al premier incaricato Draghi. D' altronde secondo il rottamatore Renzi «per riscrivere un Pnrr decoroso bastano tre giorni». Staremo a vedere. La bozza del piano cela un disimpegno Meridione e mobilità sono stati annunciati come punti cardine dei fondi straordinari Dagli atti non emerge lo scatto in avanti atteso dai cittadini Tra gli investimenti mancanti sulla SS106 e gli annunci estivi mai concretizzati Adesso la palla passa al nuovo governo Ma serve attenzione dai parlamentari locali Un treno percorre la vetusta linea ferroviaria sul litoraneo ionico reggino.

«Momento negativo» per lo scalo di Gioia

Malgrado il terminalista stia «rispettando alla lettera un robustissimo piano di investimenti» Dalla Regione si vuole un supporto per la formazione delle maestranze iscritte in Agenzia

Domenico LatinoGIOIA TAURO «Dopo un 2020 straordinario nonostante l'emergenza sanitaria, e in assoluta controtendenza nel panorama nazionale, in queste prime settimane del 2021 i traffici portuali hanno registrato un brusco calo, e importantissime linee di navigazione trans-oceaniche sono state temporaneamente dirottate altrove». Lo scrive, in una lettera ai lavoratori e agli operatori dello scalo, Andrea Agostinelli, commissario straordinario dell'**Autorità portuale**. «Congestione delle banchine, lavori portuali cui contribuisce - aggiunge - anche questa **Autorità**, una parziale inoperatività dei mezzi meccanici e un' eccessiva lentezza delle operazioni portuali: queste le cause del momento negativo che il porto sta attraversando. Non sarà inutile ricordare come il terminalista stia rispettando alla lettera un robustissimo piano di investimenti, e ulteriori 3 gru di ultima generazione saranno posizionate in banchina durante il 2021, e come l' **Autorità portuale** stia supportando questo sforzo sotto il profilo dell' agibilità dei fondali e nell' adeguamento tecnico-funzionale delle banchine. Così come non dobbiamo dimenticare - prosegue - come il terminal - con l' impegno e il sacrificio di tutti, maestranze in primis - sia rimasto operativo anche nei momenti peggiori della pandemia e non un' ora di cassa integrazione sia stata richiesta». Allo stesso tempo, Agostinelli afferma: «Dobbiamo sapere con assoluta chiarezza - e le circostanze di questi giorni lo confermano con durezza -, come Gioia Tauro non sia il terminal contenitori al centro del mondo dello "shipping" e, soprattutto, non sia il riferimento imprescindibile per le esigenze dell' armatore, tutt' altro; altre soluzioni sono ben possibili, al di là del Mediterraneo, dove se non il costo del lavoro, la speditezza delle operazioni portuali è un fattore decisivo nelle scelte degli armatori. E lo stesso vale, a maggior ragione, anche per il terminal automobilistico, per il quale l' alternativa è anche più prossima e si chiama Salerno». L' **Autorità**, spiega l' ammiraglio, «ha messo a disposizione del porto un nuovo gateway ferroviario, una nuova, strategica opportunità, al prezzo di inenarrabili difficoltà burocratiche, dovute a nodi irrisolti fin dai tempi della costruzione del porto e ad atavici contenziosi che stiamo faticosamente cercando di portare a soluzione con il supporto della Regione e il dialogo con il commissario del Consorzio regionale per lo sviluppo delle attività produttive. E abbiamo, in ogni modo e in ogni circostanza, sollecitato la "politica" nazionale a sciogliere quei nodi infrastrutturali che ad oggi impediscono al porto di Gioia Tauro di esprimere e mettere a frutto la strategicità della sua posizione al centro del Mediterraneo». Il commissario annuncia che «fra due settimane, l' impresa aggiudicataria inizierà i lavori di completamento della banchina di ponente, primo passo per l' insediamento di un polo per le riparazioni navali nel porto di Gioia Tauro, fino a 5 anni fa un sogno proibito chiuso in un cassetto». Ma, precisa Agostinelli, «è sul "capitale umano" che mi voglio conclusivamente soffermare. Se è vero che non mancano, da parte dei terminalisti e dell' **Autorità portuale**, investimenti assai importanti e cospicui nei mezzi e nelle infrastrutture, credo che ci sia un percorso ancora da compiere sulla qualificazione e sulla valorizzazione delle maestranze. Investimenti "immateriali", nella forma dell' attenzione alla "formazione" ma anche a processi finalizzati a farli sentire "comunità **portuale**", la chiave a mio parere per far funzionare bene e in continuità il nostro porto. Noi per primi chiederemo alla Regione un indispensabile supporto per la formazione delle maestranze attualmente iscritte in Agenzia, in vista di una possibile trasformazione





Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

dalla legge costitutiva della stessa. Ai lavoratori portuali e alle organizzazioni sindacali che li rappresentano chiediamo di avere la nostra stessa visione, di sentirsi parte di un progetto che fino a due anni, fra crisi e licenziamenti, sembrava una chimera irrealizzabile e che oggi fa di Gioia Tauro un "paradosso" nazionale. Chiediamo loro impegno, responsabilità, abnegazione, assicurando loro il nostro impegno, la nostra responsabilità, la nostra abnegazione. Quel sogno oggi è davanti a noi, è il sogno antico di questo territorio. Aspetta solo - conclude Agostinelli - di essere tradotto in investimenti, produttività, retro-porto, ferrovia, nuovi posti di lavoro. Non perdiamo quest' occasione irripetibile».

Mai attivate le tre grandi gru giunte dalla Cina

Non si è fatto in tempo a brindare per i nuovi record del porto che arrivano i primi problemi. A dire il vero che il traffico incrementi o si riduca è fisiologico, ma a Gioia Tauro il traffico viene deciso da un'unica società che, in regime di monopolio, decide in totale autonomia e senza concorrenza, C'è un caso passato sotto traccia che va avanti dal novembre del 2019 (e se si considera la partenza dalla Cina, da agosto di quell'anno). Le nuove gru di ultima generazione acquistate dal terminalista Til-Msc per il rilancio dell'infrastruttura gioiese, alle 11 del 27 novembre 2019, dopo 90 giorni di navigazione via Africa, avevano varcato la grande bocca d'entrata dello scalo calabrese. Da allora, oltre la posa niente più: quelle gru non sono mai entrate in funzione. Abbiamo provato più volte a chiedere il motivo della mancata attivazione delle tre nuove grandi gru acquistate con un imponente investimento del monopolista. Non ci è, però, mai arrivata una risposta dalla società Msc. E quindi riportiamo la voce più diffusa che da sempre circola nello scalo, ovvero che quelle gru non erano adatte per il terminal gioiese e che addirittura erano state originariamente pensate per un altro terminal. Ovviamente non c'è certezza su ciò, ma qualcosa sicuramente non è andata per il verso giusto. Pare anche che per uno di questi nuovi lunghissimi bracci potrebbe arrivare presto la messa in esercizio (queste gru sarebbero fondamentali per aumentare la produttività del terminal potendo operare su navi di grandi dimensioni andando al tempo stesso a sostituire mezzi vetusti e non più del tutto funzionali). Un team di esperti ci sta lavorando da tempo per poter adattare queste gru allo scalo gioiese. Ma come si diceva in precedenza durante tutto questo periodo (sono passati quasi 15 mesi dal loro arrivo) la situazione è passata inosservata. Così come sono passati inosservati gli spostamenti di alcuni servizi in altri porti, oppure i casi di Covid venuti a galla nella società di movimentazione automobili. E questo nonostante i pur timidi richiami delle organizzazioni sindacali. Del resto Msc ha salvato il porto dal baratro, porta le sue navi, ma così come le fa arrivare a Gioia Tauro, le fa deviare in altri scali. Adesso il commissario dell' **Authority** Agostinelli alza la voce e chiede una rapida inversione di rotta, ma il pallino del gioco ce l'ha in mano sempre e soltanto la società guidata da Gianluigi Aponte. Il traffico verrà nuovamente incrementato? Prima rigaseconda riga Qui comincia il testo della scheda e delle brevi Qui comincia il testo della scheda e delle brevi Qui comincia il testo della scheda e delle brevi La compagnia di Apontedecide tutto avendosalvato lo scalo dal baratro.



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Domenica 7 febbraio 2021 info@quotidianodelsud.it Per il comandante l'infrastruttura è prontissima ma le navi sono poche

L'armatore crede in Gioia Tauro?

Il commissario Agostinelli in una lettera aperta lamenta gli scarsi volumi di traffico

GIOIA TAURO - Le banchine del porto stranamente vuote, con pochissime navi e con i volumi che scendono ha portato il Commissario Straordinario dell'**Autorità Portuale** Andrea Agostinelli a scrivere una lettera aperta al board portuale in genere anche se il vero destinatario è la Mct e quindi Msc ma anche Automar per chiedere chiarezza. «Dopo un 2020 straordinario nonostante l'emergenza sanitaria, ed in assoluta controtendenza nel panorama nazionale, in queste prime settimane del 2021 i traffici portuali hanno registrato un brusco calo, e importantissime linee di navigazione trans-oceaniche sono state temporaneamente dirottate altrove». Agostinelli non lo dice ma sembra che molte navi siano state destinate per ragioni misteriose a Malta o Tangeri. «Congestione delle banchine, lavori portuali cui contribuisce anche questa **Autorità**, una parziale inoperatività dei mezzi meccanici ed una eccessiva lentezza delle operazioni portuali: queste le cause - secondo il Commissario - del momento negativo che il porto sta attraversando». Agostinelli premettendo che «il terminal sta stia rispettando alla lettera un robustissimo piano di investimenti, ed ulteriori 3 grues di ultima generazione saranno posizionate in banchina durante il 2021, e come l' **Autorità Portuale** Andrea Agostinelli stia supportando questo sforzo sotto il profilo della agibilità dei fondali e nell' adeguamento tecnico funzionale delle banchine e l' impegno ed il sacrificio di tutti, maestranze in primis che hanno consentito al porto di rimanere operativo anche nei momenti peggiori della pandemia» chiede chiarezza e intende sapere «con assoluta chiarezza come mai Gioia Tauro non sia il terminal contenitori al centro del mondo dello "shipping", e soprattutto non sia il riferimento imprescindibile per le esigenze dell' armatore, tutt' altro; altre soluzioni sono ben possibili, al di là del Mediterraneo, dove se non il costo del lavoro, la speditezza delle operazioni portuali è un fattore decisivo nelle scelte degli armatori. E lo stesso vale, a maggior ragione, anche per il terminal automobilistico, per il quale l' alter nativa è anche più prossima e si chiama Salerno». Poi ricorda che la Port Authority abbuia messo a disposizione del porto «un nuovo gateway ferroviario, una nuova, strategica opportunità, al prezzo di inenarrabili difficoltà burocratiche, dovute a nodi irrisolti fin dai tempi della costruzione del porto e ad atavici contenziosi che stiamo faticosamente cercando di portare a soluzione con il supporto della Regione Calabria ed il dialogo con il Commissario del Corap, Consorzio Regionale per lo Sviluppo delle Attività Produttive. Fra due settimane l' impresa aggiudicataria inizierà i lavori di completamento della banchina di ponente, primo passo per l' in sediamento di un polo per le riparazioni navali nel porto di Gioia Tauro, fino a 5 anni fa un sogno proibito chiuso in un cassetto». «Ma -aggiunge il Commissario - è sul "capitale umano" che mi voglio conclusivamente soffermare. Se è vero che non mancano, da parte dei terminalisti e della **Autorità Portuale**, investimenti assai importanti e cospicui nei mezzi e nelle infrastrutture, credo che ci sia un percorso ancora da compiere sulla qualificazione e sulla valorizzazione delle maestranze. Investimenti "immateriali", nella forma della attenzione alla "formazione" ma anche a processi finalizzati a farli sentire "comunità portuale", la chiave a mio parere per far funzionare bene e in continuità il nostro porto». Una sorta di tirata di orecchie ai manager dei terminal. «Noi per primi -continua il Commissario - chiederemo alla Regione Calabria un indispensabile supporto per la formazione



delle maestranze attualmente iscritte in Agenzia, in vista di una possibile trasformazione della Agenzia in Impresa allo spirare dei termini previsti dalla legge costitutiva della stessa». Infine, ha chiesto «ai lavoratori portuali



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

ed alle organizzazioni sindacali che li rappresentano di avere la nostra stessa visione, di sentirsi parte di un progetto che fino a due anni, fra crisi e licenziamenti, sembrava una chimera irrealizzabile e che oggi fa di Gioia Tauro un "paradosso" nazionale. Chiediamo loro impegno, responsabilità, abnegazione, assicurando loro il nostro impegno, la nostra responsabilità, la nostra abnegazione».

Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

GIOIA T. Dopo la querelle sulla sede dell' Agenzia delle dogane si apre un altro fronte

«Ora basta delegittimare il porto»

Alessio contro la soppressione della polizia frontiera: «Lo scalo non va impoverito»

GIOIA TAURO - «Adesso basta». Con un imperativo che sembra essere indiscutibile, il sindaco di Gioia Tauro Aldo, Alessio lancia un appello alla Regione Calabria, alla Città Metropolitana, all' **Autorità Portuale** e ai sindaci della Piana, per difendere il porto dalle azioni «maldestre». Il primo cittadino parla di «tentativi di delegittimazione dello scalo gioiese attraverso azioni che lo impoveriscono anziché potenziarlo e rilanciarlo», richiamando tutti i rappresentanti istituzionali regionali e nazionali affinché, «assieme, difendiamo gli interessi della Calabria e del suo grande porto internazionale e mondiali qual è appunto il porto di Gioia Tauro che non può più essere oggetto di impoverimento, ma bensì un importante volano di sviluppo dell' intera Calabria» afferma Alessio, scandendo: «In alcuni livelli istituzionali non è ancora entrato in testa che il porto di Gioia Tauro è un grande porto nazionale ed europeo al servizio del Paese e della Comunità Europea e che quindi va difeso e tutelato dando la giusta attenzione che merita». Nella sua disamina, l' amministratore di Palazzo Sant' Ippolito, elenca poi tutte le criticità del porto, soffermandosi sulla riduzione del personale. «Si riscontrano oggi quotidiane difficoltà nel garantire l' espletamento della totalità dei servizi ordinari, tra cui il servizio di vigilanza e sicurezza **portuale** che, oramai, da tempo, risulta pressoché inesistente e che negli anni passati ha contribuito notevolmente a contrastare la criminalità organizzata e i traffici illeciti» asserisce Alessio, spiegando: «Adesso l' inserimento nello schema di decreto del Capo di Polizia -Direttore Generale della Pubblica Sicurezza che prevede la soppressione della Polizia frontiera Il porto di Gioia Tauro liera nel Porto di Gioia Tauro, che nel corso degli ultimi anni ha subito un notevole decremento di personale passando dalle 54 unità del 2013 alle circa 20 odierne, nonostante l' aumento dei traffici marittimi dopo che lo scalo di transhipment è passato nelle mani della Msc e quindi di Aponte». Infine, il sindaco del centro **portuale** ricorda il tentativo di impedire il trasferimento della sede della direzione regionale dell' agenzia delle dogane e monopoli della Calabria nel suo luogo naturale, cioè nel porto di Gioia Tauro che «rappresenta oltre il 90% dell' atti vità doganale di sdoganamento delle merci provenienti in Calabria da tutto il mondo». Va ricordato che nei giorni scorsi la stessa sede contesa da più parti è stata rivendicata anche dal sindaco Abramo di Catanzaro, sostenendo che l' Adm deve essere ubicata nella sua città per ragioni pratiche che attengono alle relazioni istituzionali di enti e uffici coinvolti nella gestione di tale materia.



Porti:Gioia T.; Agostinelli,frenata dopo 2020 straordinario

"Sciogliere nodi infrastrutture e condividere visione comune"

(ANSA) - GIOIA TAURO, 06 FEB - "Le continue, talvolta assillanti, procedure sindacali di 'raffreddamento', la cui gestione è devoluta alla **Autorità Portuale**, mi impongono una riflessione, tanto più necessaria quanto più è stridente l'immagine delle banchine del porto di Gioia Tauro in questi giorni desolatamente vuote. Dopo un 2020 straordinario nonostante l'emergenza sanitaria, ed in assoluta controtendenza nel panorama nazionale, in queste prime settimane del 2021 i traffici portuali hanno registrato un brusco calo, e importantissime linee di navigazione trans-oceaniche sono state temporaneamente dirottate altrove". Lo afferma il commissario straordinario dell'**Autorità portuale** di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli in una lettera aperta alla comunità **portuale**. "Congestione delle banchine, lavori portuali cui contribuisce anche questa **Autorità**, una parziale inoperatività dei mezzi meccanici ed una eccessiva lentezza delle operazioni portuali: queste le cause - prosegue Agostinelli - del momento negativo che il porto sta attraversando. Non sarà inutile ricordare come il terminalista stia rispettando alla lettera un robustissimo piano di investimenti, ed ulteriori 3 grues di ultima generazione saranno posizionate in banchina durante il 2021, e come l'**Autorità Portuale** stia supportando questo sforzo sotto il profilo della agibilità dei fondali e nell'adeguamento tecnico-funzionale delle banchine. Così come non dobbiamo dimenticare come il terminal, con l'impegno ed il sacrificio di tutti, maestranze in primis, sia rimasto operativo anche nei momenti peggiori della pandemia e non un'ora di Cassa Integrazione sia stata richiesta. Ma allo stesso tempo dobbiamo sapere con assoluta chiarezza - e le circostanze di questi giorni lo confermano con durezza - , come Gioia Tauro non sia il terminal contenitori al centro del mondo dello 'shipping', e soprattutto non sia il riferimento imprescindibile per le esigenze dell'armatore, tutt'altro; altre soluzioni sono ben possibili, al di là del Mediterraneo, dove se non il costo del lavoro, la speditezza delle operazioni portuali è un fattore decisivo nelle scelte degli armatori". "E lo stesso vale, a maggior ragione - sottolinea il commissario dell'**Autorità portuale** - anche per il terminal automobilistico, per il quale l'alternativa è anche più prossima e si chiama Salerno. Abbiamo messo a disposizione del porto un nuovo gateway ferroviario, una nuova, strategica opportunità, al prezzo di inenarrabili difficoltà burocratiche, dovute a nodi irrisolti fin dai tempi della costruzione del porto e ad atavici contenziosi che stiamo faticosamente cercando di portare a soluzione con il supporto della Regione Calabria ed il dialogo con il Commissario del Corap, Consorzio Regionale per lo Sviluppo delle Attività Produttive. Ed abbiamo, in ogni modo ed in ogni circostanza, sollecitato la 'politica' nazionale a sciogliere quei nodi infrastrutturali che ad oggi impediscono al porto di Gioia Tauro di esprimere e mettere a frutto la strategicità della sua posizione al centro del Mediterraneo. E ancora. Fra due settimane l'impresa aggiudicataria inizierà i lavori di completamento della banchina di ponente, primo passo per l'insediamento di un polo per le riparazioni navali nel porto di Gioia Tauro, fino a 5 anni fa un sogno proibito chiuso in un cassetto". "Ma è sul 'capitale umano' - rileva ancora Agostinelli - che mi voglio conclusivamente soffermare. Noi per primi chiederemo alla Regione un indispensabile supporto per la formazione delle maestranze attualmente iscritte in Agenzia, in vista di una possibile trasformazione della Agenzia in Impresa allo spirare dei termini previsti dalla legge costitutiva della stessa. Ai lavoratori portuali ed alle organizzazioni sindacali che li rappresentano chiediamo di avere la nostra stessa visione, di sentirsi parte di un progetto che fino a due anni, fra crisi e



licenziamenti, sembrava una chimera irrealizzabile e che oggi fa di Gioia Tauro un 'paradosso' nazionale. Chiediamo loro impegno, responsabilità, abnegazione, assicurando loro



Ansa

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

il nostro impegno, la nostra responsabilità, la nostra abnegazione". (ANSA).

Il Lametino

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Porto Gioia Tauro, commissario Agostinelli: "Brusco calo traffici nel 2021"

Gioia Tauro (Reggio Calabria) - "Dopo un 2020 straordinario nonostante l'emergenza sanitaria, ed in assoluta controtendenza nel panorama nazionale, in queste prime settimane del 2021 i traffici portuali hanno registrato un brusco calo, e importantissime linee di navigazione trans-oceaniche sono state temporaneamente dirottate altrove". Lo scrive, in una lettera ai lavoratori e agli operatori dello scalo, **Andrea Agostinelli**, commissario straordinario dell'**Autorità portuale** di **Gioia Tauro**. "Congestione delle banchine, lavori portuali cui contribuisce - aggiunge - anche questa **Autorità**, una parziale inoperatività dei mezzi meccanici ed una eccessiva lentezza delle operazioni portuali: queste le cause del momento negativo che il porto sta attraversando. Non sarà inutile ricordare come il terminalista stia rispettando alla lettera un robustissimo piano di investimenti, ed ulteriori 3 grues di ultima generazione saranno posizionate in banchina durante il 2021, e come l' **Autorità Portuale** stia supportando questo sforzo sotto il profilo della agibilità dei fondali e nell' adeguamento tecnico-funzionale delle banchine. Così come non dobbiamo dimenticare - prosegue - come il terminal - con l' impegno ed il sacrificio di tutti, maestranze in primis - sia rimasto operativo anche nei momenti peggiori della pandemia e non un' ora di Cassa Integrazione sia stata richiesta". Ma allo stesso tempo, afferma, "dobbiamo sapere con assoluta chiarezza - e le circostanze di questi giorni lo confermano con durezza -, come **Gioia Tauro** non sia il terminal contenitori al centro del mondo dello "shipping", e soprattutto non sia il riferimento imprescindibile per le esigenze dell' armatore, tutt' altro; altre soluzioni sono ben possibili, al di là del Mediterraneo, dove se non il costo del lavoro, la speditezza delle operazioni portuali è un fattore decisivo nelle scelte degli armatori. E lo stesso vale, a maggior ragione, anche per il terminal automobilistico, per il quale l' alternativa è anche più prossima e si chiama Salerno". L' **Autorità**, spiega **Agostinelli**, ha "messo a disposizione del porto un nuovo gateway ferroviario, una nuova, strategica opportunità, al prezzo di inenarrabili difficoltà burocratiche, dovute a nodi irrisolti fin dai tempi della costruzione del porto e ad atavici contenziosi che stiamo faticosamente cercando di portare a soluzione con il supporto della Regione Calabria ed il dialogo con il Commissario del CORAP, Consorzio Regionale per lo Sviluppo delle Attività Produttive. Ed abbiamo, in ogni modo ed in ogni circostanza, sollecitato la "politica" nazionale a sciogliere quei nodi infrastrutturali che ad oggi impediscono al porto di **Gioia Tauro** di esprimere e mettere a frutto la strategicità della sua posizione al centro del Mediterraneo". Il commissario aggiunge che "fra due settimane l' impresa aggiudicataria inizierà i lavori di completamento della banchina di ponente, primo passo per l' insediamento di un polo per le riparazioni navali nel porto di **Gioia Tauro**, fino a 5 anni fa un sogno proibito chiuso in un cassetto". Ma, dice **Agostinelli**, "è sul "capitale umano" che mi voglio conclusivamente soffermare. Se è vero che non mancano, da parte dei terminalisti e della **Autorità Portuale**, investimenti assai importanti e cospicui nei mezzi e nelle infrastrutture, credo che ci sia un percorso ancora da compiere sulla qualificazione e sulla valorizzazione delle maestranze. Investimenti "immateriali", nella forma della attenzione alla "formazione" ma anche a processi finalizzati a farli sentire "comunità portuale", la chiave a mio parere per far funzionare bene e in continuità il nostro porto. Noi per primi chiederemo alla Regione Calabria un indispensabile supporto per la formazione delle maestranze attualmente iscritte in Agenzia, in vista di una possibile trasformazione della Agenzia in Impresa allo spirare dei termini previsti dalla legge costitutiva della stessa. Ai lavoratori portuali ed alle organizzazioni sindacali che li



Il Lametino

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

rappresentano - continua - chiediamo di avere la nostra stessa visione, di sentirsi parte di un progetto che fino a due anni, fra crisi e licenziamenti, sembrava una chimera irrealizzabile e che oggi fa di Gioia Tauro un "paradosso" nazionale. Chiediamo loro impegno, responsabilità, abnegazione, assicurando loro il nostro impegno, la nostra responsabilità, la nostra abnegazione. Quel sogno oggi è davanti a noi, è il sogno antico di questo territorio. Aspetta solo - conclude - di essere tradotto in investimenti, produttività, retro-porto, ferrovia, nuovi posti di lavoro. Non perdiamo questa occasione irripetibile". © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Lettera aperta di Agostinelli alla Comunità portuale

Buoni spesa, arriva la proroga per le richieste

di Andrea Agostinelli * **Gioia Tauro** (Reggio Calabria) - Le continue, talvolta assillanti, procedure sindacali di 'raffreddamento', la cui gestione è devoluta alla **Autorità Portuale**, mi impongono una riflessione, tanto più necessaria quanto più è stridente l'immagine delle banchine del porto di **Gioia Tauro** in questi giorni desolatamente vuote. Dopo un 2021 straordinario nonostante l'emergenza sanitaria, ed in assoluta controtendenza nel panorama nazionale, in queste prime settimane del 2021 i traffici portuali hanno registrato un brusco calo, e importantissime linee di navigazione trans-oceaniche sono state temporaneamente dirottate altrove. Congestione delle banchine, lavori portuali cui contribuisce anche questa **Autorità**, una parziale inoperatività dei mezzi meccanici ed una eccessiva lentezza delle operazioni portuali: queste le cause del momento negativo che il porto sta attraversando. Non sarà inutile ricordare come il terminalista stia rispettando alla lettera un robustissimo piano di investimenti, ed ulteriori 3 grues di ultima generazione saranno posizionate in banchina durante il 2021, e come l' **Autorità Portuale** stia supportando questo sforzo sotto il profilo della agibilità dei fondali e nell'adeguamento tecnico-funzionale delle banchine. Così come non dobbiamo dimenticare come il terminal - con l'impegno ed il sacrificio di tutti, maestranze in primis - sia rimasto operativo anche nei momenti peggiori della pandemia e non un'ora di Cassa Integrazione sia stata richiesta. Ma allo stesso tempo dobbiamo sapere con assoluta chiarezza - e le circostanze di questi giorni lo confermano con durezza -, come **Gioia Tauro** non sia il terminal contenitori al centro del mondo dello 'shipping', e soprattutto non sia il riferimento imprescindibile per le esigenze dell'armatore, tutt'altro; altre soluzioni sono ben possibili, al di là del Mediterraneo, dove se non il costo del lavoro, la speditezza delle operazioni portuali è un fattore decisivo nelle scelte degli armatori. E lo stesso vale, a maggior ragione, anche per il terminal automobilistico, per il quale l'alternativa è anche più prossima e si chiama Salerno. Abbiamo messo a disposizione del porto un nuovo gateway ferroviario, una nuova, strategica opportunità, al prezzo di inenarrabili difficoltà burocratiche, dovute a nodi irrisolti fin dai tempi della costruzione del porto e ad atavici contenziosi che stiamo faticosamente cercando di portare a soluzione con il supporto della Regione Calabria ed il dialogo con il Commissario del CORAP, Consorzio Regionale per lo Sviluppo delle Attività Produttive. Ed abbiamo, in ogni modo ed in ogni circostanza, sollecitato la 'politica' nazionale a sciogliere quei nodi infrastrutturali che ad oggi impediscono al porto di **Gioia Tauro** di esprimere e mettere a frutto la strategicità della sua posizione al centro del Mediterraneo. E ancora. Fra due settimane l'impresa aggiudicataria inizierà i lavori di completamento della banchina di ponente, primo passo per l'insediamento di un polo per le riparazioni navali nel porto di **Gioia Tauro**, fino a 5 anni fa un sogno proibito chiuso in un cassetto. Ma è sul 'capitale umano' che mi voglio conclusivamente soffermare. Se è vero che non mancano, da parte dei terminalisti e della **Autorità Portuale**, investimenti assai importanti e cospicui nei mezzi e nelle infrastrutture, credo che ci sia un percorso ancora da compiere sulla qualificazione e sulla valorizzazione delle maestranze. Investimenti 'immateriali', nella forma della attenzione alla 'formazione' ma anche a processi finalizzati a farli sentire 'comunità portuale', la chiave a mio parere per far funzionare bene e in continuità il nostro porto. Noi per primi chiederemo alla Regione Calabria un indispensabile supporto per la formazione delle maestranze attualmente iscritte in Agenzia, in vista di una possibile trasformazione della Agenzia in Impresa allo spirare dei termini

NEWZ IT

Lettera aperta di Agostinelli alla Comunità portuale

Il commissario straordinario dell'autorità portuale di Gioia Tauro



di Andrea Agostinelli *

Gioia Tauro (Reggio Calabria) - Le continue, talvolta assillanti, procedure sindacali di "raffreddamento", la cui gestione è devoluta alla Autorità Portuale, mi impongono una riflessione, tanto più necessaria quanto più è stridente l'immagine delle banchine del porto di Gioia Tauro in questi giorni desolatamente vuote. Dopo un 2021 straordinario nonostante l'emergenza sanitaria, ed in assoluta controtendenza nel panorama nazionale, in queste prime settimane del 2021 i traffici portuali hanno registrato un brusco calo, e importantissime linee di navigazione trans-oceaniche sono state temporaneamente dirottate altrove. Congestione delle banchine, lavori portuali cui contribuisce anche questa Autorità, una parziale inoperatività dei mezzi meccanici ed una eccessiva lentezza delle operazioni portuali: queste le cause del momento negativo che il porto sta attraversando.

Non sarà inutile ricordare come il terminalista stia rispettando alla lettera un robustissimo piano di investimenti, ed ulteriori 3 grues di ultima generazione saranno posizionate in banchina durante il 2021, e come l'Autorità Portuale stia supportando questo sforzo sotto il profilo della agibilità dei fondali e nell'adeguamento tecnico-funzionale delle banchine.

Così come non dobbiamo dimenticare come il terminal - con l'impegno ed il sacrificio di tutti, maestranze in primis - sia rimasto operativo anche nei momenti peggiori della pandemia e non un'ora di Cassa Integrazione sia stata richiesta.

Ma allo stesso tempo dobbiamo sapere con assoluta chiarezza - e le circostanze di questi giorni lo confermano con durezza -, come Gioia Tauro non sia il terminal contenitori al centro del mondo dello "shipping", e soprattutto non



Newz

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

che li rappresentano chiediamo di avere la nostra stessa visione, di sentirsi parte di un progetto che fino a due anni, fra crisi e licenziamenti, sembrava una chimera irrealizzabile e che oggi fa di **Gioia Tauro** un 'paradosso' nazionale. Chiediamo loro impegno, responsabilità, abnegazione, assicurando loro il nostro impegno, la nostra responsabilità, la nostra abnegazione. Quel sogno oggi è davanti a noi, è il sogno antico di questo territorio. Aspetta solo di essere tradotto in investimenti, produttività, retro-porto, ferrovia, nuovi posti di lavoro. Non perdiamo questa occasione irripetibile. * Commissario straordinario **Autorità portuale** di **Gioia Tauro**.

Reggio Tv

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Sviluppo del Porto di Gioia Tauro, lettera aperta del Commissario Agostinelli

Redazione ReggioTV

Le continue, talvolta assillanti, procedure sindacali di "raffreddamento", la cui gestione è devoluta alla **Autorità Portuale**, mi impongono una riflessione, tanto più necessaria quanto più è stridente l'immagine delle banchine del porto di **Gioia Tauro** in questi giorni desolatamente vuote. Dopo un 2021 straordinario nonostante l'emergenza sanitaria, ed in assoluta controtendenza nel panorama nazionale, in queste prime settimane del 2021 i traffici portuali hanno registrato un brusco calo, e importantissime linee di navigazione transoceaniche sono state temporaneamente dirottate altrove. Congestione delle banchine, lavori portuali cui contribuisce anche questa **Autorità**, una parziale inoperatività dei mezzi meccanici ed una eccessiva lentezza delle operazioni portuali: queste le cause del momento negativo che il porto sta attraversando. Non sarà inutile ricordare come il terminalista stia rispettando alla lettera un robustissimo piano di investimenti, ed ulteriori 3 grues di ultima generazione saranno posizionate in banchina durante il 2021, e come l'**Autorità Portuale** stia supportando questo sforzo sotto il profilo della agibilità dei fondali e nell'adeguamento tecnico-funzionale delle banchine. Così come non dobbiamo dimenticare come il terminal - con l'impegno ed il sacrificio di tutti, maestranze in primis - sia rimasto operativo anche nei momenti peggiori della pandemia e non un'ora di Cassa Integrazione sia stata richiesta. Ma allo stesso tempo dobbiamo sapere con assoluta chiarezza - e le circostanze di questi giorni lo confermano con durezza -, come **Gioia Tauro** non sia il terminal contenitori al centro del mondo dello "shipping", e soprattutto non sia il riferimento imprescindibile per le esigenze dell'armatore, tutt'altro; altre soluzioni sono ben possibili, al di là del Mediterraneo, dove se non il costo del lavoro, la speditezza delle operazioni portuali è un fattore decisivo nelle scelte degli armatori. E lo stesso vale, a maggior ragione, anche per il terminal automobilistico, per il quale l'alternativa è anche più prossima e si chiama Salerno. Abbiamo messo a disposizione del porto un nuovo gateway ferroviario, una nuova, strategica opportunità, al prezzo di inenarrabili difficoltà burocratiche, dovute a nodi irrisolti fin dai tempi della costruzione del porto e ad atavici contenziosi che stiamo faticosamente cercando di portare a soluzione con il supporto della Regione Calabria ed il dialogo con il Commissario del CORAP, Consorzio Regionale per lo Sviluppo delle Attività Produttive. Ed abbiamo, in ogni modo ed in ogni circostanza, sollecitato la "politica" nazionale a sciogliere quei nodi infrastrutturali che ad oggi impediscono al porto di **Gioia Tauro** di esprimere e mettere a frutto la strategicità della sua posizione al centro del Mediterraneo. E ancora. Fra due settimane l'impresa aggiudicataria inizierà i lavori di completamento della banchina di ponente, primo passo per l'insediamento di un polo per le riparazioni navali nel porto di **Gioia Tauro**, fino a 5 anni fa un sogno proibito chiuso in un cassetto. Ma è sul "capitale umano" che mi voglio conclusivamente soffermare. Se è vero che non mancano, da parte dei terminalisti e della **Autorità Portuale**, investimenti assai importanti e cospicui nei mezzi e nelle infrastrutture, credo che ci sia un percorso ancora da compiere sulla qualificazione e sulla valorizzazione delle maestranze. Investimenti "immateriali", nella forma della attenzione alla "formazione" ma anche a processi finalizzati a farli sentire "comunità portuale", la chiave a mio parere per far funzionare bene e in continuità il nostro porto. Noi per primi chiederemo alla Regione Calabria un indispensabile supporto per la formazione delle maestranze attualmente iscritte in Agenzia, in vista di una possibile



L'ESPORAZIONE RIVOLTA A TUTTA LA COMUNITÀ PORTUALE

Sviluppo del Porto di Gioia Tauro, lettera aperta del Commissario Agostinelli

Le continue, talvolta assillanti, procedure sindacali di "raffreddamento", la cui gestione è devoluta alla Autorità Portuale, mi impongono una riflessione, tanto più necessaria quanto più è stridente l'immagine delle banchine del porto di Gioia Tauro in questi giorni desolatamente vuote. Dopo un 2021 straordinario nonostante l'emergenza sanitaria, ed in assoluta controtendenza nel panorama nazionale, in queste prime settimane del 2021 i traffici portuali hanno registrato un brusco calo, e importantissime linee di navigazione transoceaniche sono state temporaneamente dirottate altrove. Congestione delle banchine, lavori portuali cui contribuisce anche questa Autorità, una parziale inoperatività dei mezzi meccanici ed una eccessiva lentezza delle operazioni portuali: queste le cause del momento negativo che il porto sta attraversando. Non sarà inutile ricordare come il terminalista stia rispettando alla lettera un robustissimo piano di investimenti, ed ulteriori 3 grues di ultima generazione saranno posizionate in banchina durante il 2021, e come l'Autorità Portuale stia supportando questo sforzo sotto il profilo della agibilità dei fondali e nell'adeguamento tecnico-funzionale delle banchine. Così come non dobbiamo dimenticare come il terminal - con l'impegno ed il sacrificio di tutti, maestranze in primis - sia rimasto operativo anche nei momenti peggiori della pandemia e non un'ora di Cassa Integrazione sia stata richiesta. Ma allo stesso tempo dobbiamo sapere con assoluta chiarezza - e le circostanze di questi giorni lo confermano con durezza -, come Gioia Tauro non sia il terminal contenitori al centro del mondo dello "shipping", e soprattutto non sia il riferimento imprescindibile per le esigenze dell'armatore, tutt'altro; altre soluzioni sono ben possibili, al di là del Mediterraneo, dove se non il costo del lavoro, la speditezza delle operazioni portuali è un fattore decisivo nelle scelte degli armatori. E lo stesso vale, a maggior ragione, anche per il terminal automobilistico, per il quale l'alternativa è anche più prossima e si chiama Salerno. Abbiamo messo a disposizione del porto un nuovo gateway ferroviario, una nuova, strategica opportunità, al prezzo di inenarrabili difficoltà burocratiche, dovute a nodi irrisolti fin dai tempi della costruzione del porto e ad atavici contenziosi che stiamo faticosamente cercando di portare a soluzione con il supporto della Regione Calabria ed il dialogo con il Commissario del CORAP, Consorzio Regionale per lo Sviluppo delle Attività Produttive. Ed abbiamo, in ogni modo ed in ogni circostanza, sollecitato la "politica" nazionale a sciogliere quei nodi infrastrutturali che ad oggi impediscono al porto di Gioia Tauro di esprimere e mettere a frutto la strategicità della sua posizione al centro del Mediterraneo. E ancora. Fra due settimane l'impresa aggiudicataria inizierà i lavori di completamento della banchina di ponente, primo passo per l'insediamento di un polo per le riparazioni navali nel porto di Gioia Tauro, fino a 5 anni fa un sogno proibito chiuso in un cassetto. Ma è sul "capitale umano" che mi voglio conclusivamente soffermare. Se è vero che non mancano, da parte dei terminalisti e della Autorità Portuale, investimenti assai importanti e cospicui nei mezzi e nelle infrastrutture, credo che ci sia un percorso ancora da compiere sulla qualificazione e sulla valorizzazione delle maestranze. Investimenti "immateriali", nella forma della attenzione alla "formazione" ma anche a processi finalizzati a farli sentire "comunità portuale", la chiave a mio parere per far funzionare bene e in continuità il nostro porto. Noi per primi chiederemo alla Regione Calabria un indispensabile supporto per la formazione delle maestranze attualmente iscritte in Agenzia, in vista di una possibile

trasformazione della Agenzia in Impresa allo spirare dei termini previsti dalla legge costitutiva della stessa. Ai lavoratori portuali ed alle organizzazioni sindacali che li rappresentano chiediamo di avere la nostra stessa visione, di sentirsi parte di un



Reggio Tv

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

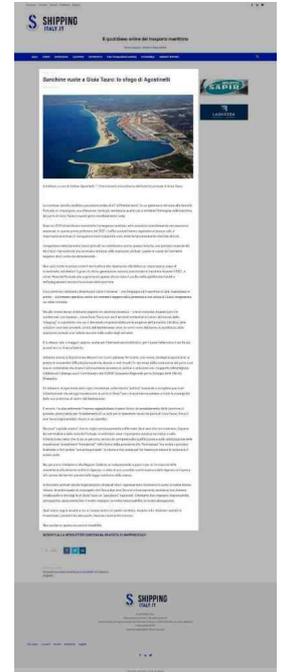
progetto che fino a due anni, fra crisi e licenziamenti, sembrava una chimera irrealizzabile e che oggi fa di Gioia Tauro un "paradosso" nazionale. Chiediamo loro impegno, responsabilità, abnegazione, assicurando loro il nostro impegno, la nostra responsabilità, la nostra abnegazione. Quel sogno oggi è davanti a noi, è il sogno antico di questo territorio. Aspetta solo di essere tradotto in investimenti, produttività, retro-porto, ferrovia, nuovi posti di lavoro. Non perdiamo questa occasione irripetibile. Andrea Agostinelli Commissario straordinario Autorità portuale di Gioia Tauro
06-02-2021 16:18.

Shipping Italy

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Banchine vuote a Gioia Tauro: lo sfogo di Agostinelli

Contributo a cura di Andrea Agostinelli * * Commissario straordinario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro Le continue, talvolta assillanti, procedure sindacali di raffreddamento, la cui gestione è devoluta alla Autorità Portuale, mi impongono una riflessione, tanto più necessaria quanto più è stridente l'immagine delle banchine del porto di Gioia Tauro in questi giorni desolatamente vuote. Dopo un 2020 straordinario nonostante l'emergenza sanitaria, ed in assoluta controtendenza nel panorama nazionale, in queste prime settimane del 2021 i traffici portuali hanno registrato un brusco calo, e importantissime linee di navigazione trans-oceaniche sono state temporaneamente dirottate altrove. Congestione delle banchine, lavori portuali cui contribuisce anche questa Autorità, una parziale inoperatività dei mezzi meccanici ed una eccessiva lentezza delle operazioni portuali: queste le cause del momento negativo che il porto sta attraversando. Non sarà inutile ricordare come il terminalista stia rispettando alla lettera un robustissimo piano di investimenti, ed ulteriori 3 gru di ultima generazione saranno posizionate in banchina durante il 2021, e come l'Autorità Portuale stia supportando questo sforzo sotto il profilo della agibilità dei fondali e nell'adeguamento tecnico-funzionale delle banchine. Così come non dobbiamo dimenticare come il terminal con l'impegno ed il sacrificio di tutti, maestranze in primis sia rimasto operativo anche nei momenti peggiori della pandemia e non un'ora di Cassa Integrazione sia stata richiesta. Ma allo stesso tempo dobbiamo sapere con assoluta chiarezza e le circostanze di questi giorni lo confermano con durezza -, come Gioia Tauro non sia il terminal contenitori al centro del mondo dello shipping, e soprattutto non sia il riferimento imprescindibile per le esigenze dell'armatore, tutt'altro; altre soluzioni sono ben possibili, al di là del Mediterraneo, dove se non il costo del lavoro, la speditezza delle operazioni portuali è un fattore decisivo nelle scelte degli armatori. E lo stesso vale, a maggior ragione, anche per il terminal automobilistico, per il quale l'alternativa è anche più prossima e si chiama Salerno. Abbiamo messo a disposizione del porto un nuovo gateway ferroviario, una nuova, strategica opportunità, al prezzo di inenarrabili difficoltà burocratiche, dovute a nodi irrisolti fin dai tempi della costruzione del porto e ad atavici contenziosi che stiamo faticosamente cercando di portare a soluzione con il supporto della Regione Calabria ed il dialogo con il Commissario del CORAP, Consorzio Regionale per lo Sviluppo delle Attività Produttive. Ed abbiamo, in ogni modo ed in ogni circostanza, sollecitato la politica nazionale a sciogliere quei nodi infrastrutturali che ad oggi impediscono al porto di Gioia Tauro di esprimere e mettere a frutto la strategicità della sua posizione al centro del Mediterraneo. E ancora. Fra due settimane l'impresa aggiudicataria inizierà i lavori di completamento della banchina di ponente, primo passo per l'insediamento di un polo per le riparazioni navali nel porto di Gioia Tauro, fino a 5 anni fa un sogno proibito chiuso in un cassetto. Ma è sul capitale umano che mi voglio conclusivamente soffermare. Se è vero che non mancano, da parte dei terminalisti e della Autorità Portuale, investimenti assai importanti e cospicui nei mezzi e nelle infrastrutture, credo che ci sia un percorso ancora da compiere sulla qualificazione e sulla valorizzazione delle maestranze. Investimenti immateriali, nella forma della attenzione alla formazione ma anche a processi finalizzati a farli sentire comunità portuale, la chiave a mio parere per far funzionare bene e in continuità il nostro porto. Noi per primi chiederemo alla Regione Calabria un indispensabile supporto per la formazione delle maestranze attualmente iscritte in Agenzia, in vista di una possibile trasformazione della Agenzia in Impresa allo spirare dei termini previsti dalla legge costitutiva della stessa. Ai lavoratori portuali ed alle organizzazioni sindacali che li rappresentano chiediamo di avere la nostra stessa visione, di sentirsi parte di un



Shipping Italy

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

progetto che fino a due anni, fra crisi e licenziamenti, sembrava una chimera irrealizzabile e che oggi fa di Gioia Tauro un paradosso nazionale. Chiediamo loro impegno, responsabilità, abnegazione, assicurando loro il nostro impegno, la nostra responsabilità, la nostra abnegazione. Quel sogno oggi è davanti a noi, è il sogno antico di questo territorio. Aspetta solo di essere tradotto in investimenti, produttività, retro-porto, ferrovia, nuovi posti di lavoro. Non perdiamo questa occasione irripetibile.

La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

l' intervento

COSÌ IL PORTO È RIMASTO SENZA TRENI

Era prevedibile. L' amministrazione attualmente in carica passerà per essere stata quella che ha "inventato" il collegamento ferroviario tra il **porto** commerciale e il centro città. E, siccome può sembrare poco, anche con l' aeroporto. Tutte le città europee (ricordate: Olbia, città d' Europa, Piano strategico. 2007) hanno costruito da tempo sistemi di connessione intermodale in modo da affiancare le diverse offerte di trasporto merci e passeggeri e generare gli snodi per facilitarne la distribuzione sul territorio. In Sardegna, regione portuale per eccellenza, nessun **porto** se si esclude Golfo Aranci, è raggiunto dalla linea ferroviaria. Olbia lo era ma il decisionismo insensato della politica dei primi anni 2000 lo ha cancellato e con esso una delle qualità richieste a una città che vuol dirsi, appunto, europea. Il Piano strategico, scritto dopo lo tsunami che ha abbattuto la ferrovia per l' Isola Bianca e il **Porto** turistico al molo Brin finanziato con denari Interreg, ne parla diffusamente al punto 4.1.4, pagina 38. E, già: il Piano strategico, quel bellissimo libro dei sogni costato un mucchio di euro e del quale si sono perse le tracce. «Potenziare l' integrazione fra i sistemi di trasporto in chiave intermodale e a scala regionale». E si legge ancora testualmente: «Favorire l' integrazione intermodale tra **porto**, ferrovia, aeroporto, nel rispetto della qualità urbana e ambientale». Tutto scritto poco dopo avere cancellato la linea ferroviaria Olbia Centro - Olbia Isola Bianca favorendo il trasporto su gomma e allontanando gli utilizzatori del treno da sottobordo. Solo Sergio Prontu, segretario della Filt-Cgil, ha la memoria e rammenta all' intervistatore che non si tratta di una novità ma del ripristino (eventuale) di un' infrastruttura cancellata dalla politica. E che dire del **porto** turistico? Le Sponde reali che si sono avvicinate nell' attesa di assumere la gestione del **porto** per maxi yacht e che oggi potrebbero vedere vicina la meta saranno mica state loro la concausa di quanto riportato sul Programma di iniziativa comunitaria Interreg II nel rapporto annuale di esecuzione (delle opere) 1999 dove, a pagina 32, nel descrivere lo stato della misura 3.1 - Valorizzazione bacino nautico - Portualità turistica, declina l' inserimento di ulteriori progetti «in seguito ai ritardi nella realizzazione registrati per i progetti inizialmente individuati che interessavano i porti di Olbia, La Maddalena e Cannigione, che hanno reso necessario inserire altri progetti coerenti con i contenuti, ecc.»? Val la pena di chiedersi, al riguardo, chi abbia assecondato la cancellazione dell' infrastruttura ferroviaria durante l' esecuzione di un progetto a caratterizzazione nazionale (tunnel, svincoli e parcheggi interrati ancora chiusi) e a qual fine l' amministrazione civica di allora abbia rinunciato alla realizzazione di un **porto** turistico urbano avvantaggiando, tra l' altro la costruzione di quello privato a Sa Marinedda, del quale è in corso di approvazione il raddoppio in una area a forte caratterizzazione ambientale. Prestiamo attenzione alle svendite in corso nella nostra città: non lasciamola nelle mani di potentati dalle compagini sconosciute. Italo FaraOlbia.



L'Unione Sarda

Cagliari

Porto Canale. Protesta dei lavoratori

Deiana: con gli arabi la trattativa c'è stata

Porto canale: parla Massimo Deiana, presidente dell' **Autorità portuale**. «La trattativa con gli arabi c'è stata. Altre società in lizza? Sì, ma nessuna poi conclude». Ieri la manifestazione dei lavoratori: «La pazienza è finita, occuperemo lo scalo». Nell' inchiesta, le comunicazioni con DP world, la compagnia di Dubai fra le 4 più importanti del mondo, e i misteri sullo scalo cagliaritano. ALLE PAGINE 12, 13.



L'Unione Sarda

Cagliari

Il presidente dell' Autorità portuale e i misteri sulla crisi del porto canale

Deiana: «Con gli arabi la trattativa c'è stata Altre società? Sì, ma nessuno conclude»

Presidente, perché avete ignorato la proposta di Dp World per la gestione del Porto canale? «E chi dice che non abbiamo risposto? » Ci sono le prove: risulta una mail di richiesta ma non risultano mail di risposta alla società con sede a Dubai che manifestava il suo interesse per Cagliari. «Il fatto che qualcuno sia venuto in possesso in modo poco ortodosso di una mail a me indirizzata e non delle mail con le mie risposte non significa che non esistano ma solo che questo qualcuno non ne è entrato in possesso. Ma le dirò di più». Prego. «Non solo ci sono state con loro interlocuzioni via mail, che per prassi sono sempre riservate, e non solo quando abbiamo fatto il bando lo abbiamo fatto tradurre anche in arabo, ma rappresentanti di Dp World sono venuti anche a Cagliari e assieme a noi hanno visitato le infrastrutture e hanno ottenuto tutte le informazioni che hanno richiesto». **Perché scrivevano alla sua mail privata?** «È successo nel periodo di ferragosto quando non ero in ufficio». **E poi perché non è accaduto più niente?** «Bisognerebbe chiederlo a loro. Ci hanno detto che avrebbero valutato, poi non li abbiamo più sentiti». Massimo Deiana, presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** Mare di Sardegna, respinge ogni ipotesi di disegni sotterranei per affossare il porto industriale di Cagliari. Ma la realtà è che nonostante solo sei mesi fa sia stata accolta trionfalmente la notizia dello sblocco dei vincoli della sovrintendenza che impedivano di utilizzare 130 milioni di euro per rilanciare l' infrastruttura, ad oggi lo scalo è desolatamente vuoto e centinaia di famiglie vivono con la paura che gli ammortizzatori sociali finiscano lasciandole sulla strada. **Perché avete impiegato cinque mesi a rigettare la proposta di Pifim, che era parsa subito non rispondere ai requisiti di legge, al vostro regolamento sulle concessioni demaniali e ai requisiti posti dal bando internazionale?** «Perché dopo averla esaminata abbiamo sondato ogni possibilità di riprenderla in considerazione chiedendo integrazioni. Ma alla fine nonostante alcune aggiunte, restavano lacune non superabili di carattere amministrativo, finanziario, operativo e tecnico» Quali? «Non posso dire di più perché la società ha 60 giorni di tempo per ricorrere al Tar contro il nostro diniego». **Avete trattato con altri operatori?** «Abbiamo fatto un bando in varie lingue, pubblicizzato il nostro compendio negli 80 desk dell' Ice in tutto il mondo, pubblicato annunci nei giornali più importanti del pianeta ma l' unica domanda che ci è arrivata è stata quella della Pifim». I vecchi concessionari hanno sempre detto di voler rilanciare lo scalo poi hanno scaricato Cagliari a favore di Tangeri, come emerge dall' inchiesta giornalistica pubblicata su questo giornale. Come lo spiega? «Non posso parlare delle dinamiche interne al cda della Cict. Posso confermare che nelle nostre comunicazioni



L'Unione Sarda

Cagliari

formali loro hanno sempre sostenuto di voler rilanciare lo scalo ma non lo hanno fatto e per questo, nel settembre del 2019, siamo stati costretti a revocare la concessione. Nel frattempo abbiamo sondato la disponibilità di altri gestori ma senza successo». È un fatto che dopo l'abbandono di Cagliari siano state rafforzate le attività in Marocco. «Ripeto, con noi parlavano di rilancio. Vero è che in quel periodo Contship lasciò anche Gioia Tauro ma la questione era più ampia: gestivano il porto calabrese con Msc a cui hanno ceduto quote del porto di Gioia Tauro in cambio di quote di Tangeri». Ora state trattando con altre società? «Ce ne sono alcune interessate, ci sono interlocuzioni, scambi di informazioni, visite, ma nessuno conclude». **Per quale misteriosa ragione un porto come quello di Cagliari non trova gestori interessati?** «Credo che dipenda dallo tsunami che attraversa il mondo del transhipment. Ci sono centinaia di navi ferme, il mercato è incerto, non si sa come andrà la crisi, i costi di trasporto sono aumentati». **Crede nell'Agenzia che si faccia carico dei lavoratori del porto?** «Non solo ci credo ma sono disponibile a farla il giorno dopo che ci sarà una norma che ce lo consenta. Anzi, sono pronto a contribuire alla scrittura della norma». Fabio Manca.

L'Unione Sarda

Cagliari

La protesta. Sit-in dei lavoratori sotto le finestre della sede dell' Authority

«La pazienza è finita, occuperemo lo scalo»

«Il transhipment non è certo morto, al contrario è vivo e vegeto e da lui dipende il futuro del porto canale». Le mani stringono l' Unione Sarda , mostrano l' articolo-inchiesta sullo scalo industriale. Sulla loro storia di lavoratori senza più lavoro e sul futuro incerto, precario. Sotto le finestre dell' **Autorità di sistema portuale** hanno deciso di organizzare un sit-in improvvisato, spontaneo. Ma avvertono: «E solo l' inizio, riprenderemo la nostra battaglia fino a quando non sarà fatta chiarezza». Neppure una bandiera, nessuna sigla sindacale. «Da lunedì occupiamo. Abbiamo solo rimandato di due giorni per attendere che la Sardegna ridiventi "gialla", vogliamo evitare problemi con le disposizioni anti covid, ma d' ora in poi sarà battaglia dura», annunciano. «Il terminal non è morto, lo è ancora di meno il transhipment», ribatte Raffaella Manigas, portavoce dei dimostranti. «L' inchiesta ha rivelato ciò che noi lavoratori abbiamo sempre sostenuto, e cioè che transhipment non è anti economico. Il fatto che un operatore così grosso, quarto a livello mondiale, abbia manifestato interessi su Cagliari dimostra che il problema non è strutturale o fisico dello scalo, ma che esistono evidentemente ben altre responsabilità». La voglia è quella di riprendere in mano la matassa «della lunga e brutta crisi». Sbotta Alessandro Floris, altro storico lavoratore del porto canale: «Lo scalo non è un bene privato, è patrimonio pubblico che se un privato gestisce il pubblico deve controllare». Lo dice mentre vorrebbe sfogare rabbia e parole contro «la politica corresponsabile del disastro». Sono 192 i lavoratori del porto canale. «Diretti, ben altri sono quelli dell' indotto che sfiora le 700 unità», raccontano, mettendo l' accento sull' età ormai avanzata della categoria. «Molti di noi sono cinquantenni, "vecchi" per un' altra occupazione, troppo giovani per restare senza lavoro. Qui, con la nostra professionalità, abbiamo formato colleghi marocchini. Loro sono tornati a Tangeri e lavorano nei terminal dove Contship ha trasferito i propri interessi». A. Pi.



L' editoriale

Solo nebbia all' orizzonte

Emanuele Dessì

Christian Solinas: «Ecco le basi per il rilancio di questa importante infrastruttura». Paolo Truzzu: «Oggi possiamo finalmente avviare il lavoro per fare di Cagliari una città leader nel bacino del Mediterraneo e in Europa». Massimo Deiana: «Un risultato fondamentale per il porto di Cagliari». Frasi in un contesto, va detto subito. Gli altri toni sono persino più trionfalistici. È il 23 luglio dell' anno della pandemia, il premier Giuseppe Conte, dopo un lungo lavoro della diplomazia politica sarda (gli va reso merito), spezza a sua firma (e senza invocare il Covid) i lacci e laccioli del ministero dei Beni culturali sui lavori al Porto canale di Cagliari. Salta il tappo. Ed è un' esplosione di bollicine (in tutti i comunicati stampa, maggioranza, opposizione, sindacati) quella che accompagna la notizia dello sblocco di 130 milioni di euro per ammodernare il nostro terminal container nel cuore del Mediterraneo. Serve un nuovo appeal per attrarre i giganti (le multinazionali e le loro navi) del transhipment. Su queste colonne, a inizio agosto, paragonammo le reazioni dei nostri politici al provvedimento di Conte, il 22 luglio 2020, a uno scudetto che si pensava di aver vinto senza aver nemmeno sudato la maglia. Domandammo: cosa si sta facendo, realmente, per far partire i lavori? Quanto ci vorrà? E nella rotta dei contenitori - Far East, Stati Uniti, Europa - chi si sta ponendo il problema di trovare partner affidabili? Nel silenzio di Palazzo arrivò di lì a poco (il 28 agosto) una proposta di concessione marittima. (...) **SEGUE A PAGINA 12.**

Emanuele Dessì



L'Unione Sarda

Cagliari

Dalla Prima

Solo nebbia all' orizzonte

Emanuele Dessì

(...) A presentarla, in nome e per conto della cordata Pifim-Port of Amsterdam, l' imprenditore sardo Davide Pinna, "sedi" a Bolotana e a Londra. Mauro Pili, con le sue inchieste sull' Unione Sarda, aveva messo in evidenza da subito l' inconsistenza della proposta. Un campanello d' allarme? Macché, dalle parti di via Roma avevano vissuto con fastidio gli approfondimenti giornalistici. Salvo chiudere la partita giovedì scorso con una pec indirizzata alla Pifim Company Ltd. L' **Autorità di sistema portuale** del mare di Sardegna (sì, sì, si chiama proprio così), a firma del presidente Massimo Deiana, alle 12.09 ha rigettato in modo «definitivo» la richiesta di concessione. L' Aspd ha impiegato cinque mesi abbondanti per dire no, 11 (u-n-d-i-c-i) pagine fitte fitte per elencare progetti e documenti mai presentati. Cinque mesi abbondanti. Sei e passa da quell' entusiastica reazione («Un risultato fondamentale per il porto di Cagliari») seguita alla firma con cui Conte bocciava la Sovrintendenza. Politici (di tutti i colori) e burocrati, ognuno per la sua parte di responsabilità, hanno contribuito a trasformare la grande banchina di Macchiareddu nel deserto dei tartari. Solo nebbia all' orizzonte. Non risponderanno mai dei costi sociali. Così come non pagherà dazio chi ha sedotto e abbandonato il Porto canale di Cagliari, quella Conship Italia (tricolore nel nome e nei manager, tedesca nel cervello e nel cuore) che ha preferito fallire in Sardegna pur di favorire altri terminal nello scacchiere dei suoi interessi. Un atteggiamento spregiudicato e impunito. Dov' era la politica sarda quando il terminalista Cict (Cagliari international container terminal) riduceva il traffico verso il Golfo degli Angeli? Chi vigilava sul rispetto dei contratti? Chi marcava stretto Conship per garantire il mantenimento di rotte e posti di lavoro? Perché la concessione è stata revocata solo a fine 2019? Certo, dai rassicuranti comunicati stampa, mollata Pifim, si apprende che «ora guardiamo avanti». E con una grande motivazione. Eccola: «La certezza del potenziale dello scalo, avvertendo tutta la responsabilità nei confronti di centinaia di lavoratori che aspirano ad una risposta chiara e concreta per il loro futuro». Chi lo scrive? Chi ha impiegato cinque mesi abbondanti per rigettare un progetto apparso da subito lacunoso. In attesa di capire se e perché altre proposte siano rimaste inascoltate (l' inchiesta di Mauro Pili continua), può far ridere (e piangere) rilevare che in questo momento i lavori al Porto canale (i famosi 130 milioni) sono comunque bloccati dal nuovo Piano casa, approvato un mese fa dal Consiglio regionale. Sì, certo. «Ora guardiamo avanti». EMANUELE DESSÌ.



L'Unione Sarda

Cagliari

Il colosso mondiale della DP World conferma le comunicazioni con l' Autorità del Mare di Sardegna **Porto Terminal, mail, silenzi e muro di gomma**

Il quarto gruppo internazionale non chiude le porte alla Sardegna. Il rischio "de profundis"

Mauro Pili Rashid Abdulla non ha preferenze. Con la leggerezza del manager senza confini passa dal "kandura", l' abito arabo che indossa a Dubai, al british style nelle vie della city di Londra. E' uomo di mondo. Da venticinque anni solca gli Oceani per collegare Oriente con Occidente. Navi ciclopiche cariche di container da caricare e scaricare lungo le rotte più disparate. E' lui il capo assoluto della DP World, una delle quattro più grandi società al mondo di porti e trasporto marittimo. Il quartier generale a Dubai, la governance finanziaria a due passi dalle sponde del Tamigi. Le carrozze della Regina Al numero sedici di Palace Street, a Londra, nel cuore delle Royal Mews, museo delle carrozze reali di Buckingham Palace, c' è la sede del colosso mondiale. Qui si pianifica il grande risiko della portualità transoceanica. E' da questo palazzo moderno, in uno dei quartieri più antichi di Londra, che è partita la mail che doveva restare blindata nei segreti del muro di gomma. Quello che da anni respinge e allontana ogni possibile sviluppo del Porto Terminal Container di Cagliari. Le parole di Rashid Abdulla per il porto sardo, messe nero su bianco, hanno rischiato di far saltare per aria la pretesa e la missione della Contship di eliminare, con il silenziatore, la più grande infrastruttura portuale del Mediterraneo occidentale dai traffici commerciali internazionali. Ammissioni imbarazzate Guarda caso l' interesse di una società di questo livello è rimasto senza riscontri, nessuna comunicazione, solo una tardiva quanto imbarazzata ammissione dopo la pubblicazione della nostra inchiesta. Anzi, nei verbali del Ministero dello Sviluppo economico, il 19 novembre del 2019, il Presidente in persona dell' **Autorità** di **Sistema** del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, affermava che il tracollo del Porto Canale di Cagliari, «è dimostrato dall' attuale assenza di interesse da parte del mercato». Pifim e Dp World Peccato che, tre mesi prima, la DP World aveva spontaneamente cercato di avviare una trattativa diretta proprio con il Presidente dell' Authority e non solo. E' la comparazione dei tempi che non convince. E lascia aperti interrogativi inquietanti. Cinque inutili mesi di trattativa con la Pifim, una società che a Londra aveva un ufficio ad ore, senza sedie e scrivania, tre mesi per liquidare con un muro di gomma il quarto gruppo al mondo di transhipment. Quel messaggio dai codici segreti che ha solcato la Manica sino al Molo Ichnusa ha raggiunto con certezza assoluta il vertice dell' **Autorità** Portuale. Ricevuto, registrano i server di Londra e Dubai. Parole messe nero su bianco con un preciso significato nello scacchiere mondiale. Il messaggio era tutto un programma: "Caro Presidente Deiana, di seguito il mio contatto per esplorare le opportunità sul Porto Canale di Cagliari". Parole come macigni A scriverlo è il numero uno di DP World per l' Europa e la Russia. Rashid Abdulla conosce Cagliari, sa perfettamente dove si trova e cosa transiti in quel corridoio tra Gibilterra e lo stretto di Suez. Il porto sardo è lì, nel bel mezzo. L' uomo dal saio bianco e il cerchio nero sul capo non si perde in mare. Ha gestito in prima persona, sempre come amministratore delegato della DP, l' area dell' Asia e il Pacifico, ha supervisionato i rapporti con la Cina, la Corea e il Sud-est asiatico. Geografia marittima E non è un caso che sia laureato in geografia e gestione marittima e portuale all' Università di Singapore. Quella missiva era una straordinaria ammissione di interesse strategico per il Porto terminal di Cagliari, una piattaforma logistica nel cuore del Mediterraneo, in grado di impensierire,





L'Unione Sarda

Cagliari

e non poco, il dominio della Contship su quella rotta. I vertici della DP avevano individuato Cagliari per una scelta strategico-geografica, non in base alle condizioni del porto, che del resto andava ammodernato con nuove gru, oltre alla piena fruibilità della doppia banchina. Il muro di gomma ha fatto il resto. Trattative mai iniziate, mai perseguite realmente. A partire dalla società tedesca che aveva la concessione del Porto. Tutti sapevano, Contship e **Autorità**, dell'interesse di DP World ma nessuno ha cercato di stringere la trattativa, anzi. Il bluff tedesco I vertici della società tedesca hanno persino bluffato dichiarando che per loro Cagliari «era strategico» e che non lo avrebbero ceduto. La nostra inchiesta ha messo a nudo, con atti e documenti inoppugnabili, quello che realmente era accaduto su una vicenda così delicata. Risvolti non solo amministrativi ed erariali, perché dietro questa vicenda si è giocata una partita a perdere che merita di essere valutata, non solo dalla Corte dei Conti. Segreti verificati Carte riservate che abbiamo pubblicato solo dopo averle riscontrate proprio con la Dp World. La conferma delle interlocuzioni è esplicita. La rendiamo pubblica perché ognuno possa valutarla. Non appena i documenti, mail e pizzini, entrano in nostro possesso utilizziamo gli indirizzi telematici di Rashid Abdulla e di Patrick Bol, gli stessi con i quali i due manager avevano scritto a Deiana. Conferme a Dubai L'obiettivo è chiaro: avere conferme di quell'interesse e di quel tentativo di interlocuzione rimasto senza risposta. Patrick Bol, che da giovane scortava le armi nucleari dell'esercito degli Stati Uniti, è il capo del settore strategico per l'espansione dei Porti e dei progetti speciali di Dp World. E' lui il primo che ha scritto a Deiana annunciando il contatto e l'interesse di Dubai per il porto di Cagliari. La nostra richiesta di chiarimenti è esplicita: confermate le mail inviate al Presidente dell'**Autorità** portuale della Sardegna? Il capo di Dubai è uomo sveglio. Non vuole turbare i mercati con una affermazione esplicita. Conferma senza smentita Nella sua risposta, però, non smentisce. E si affida alla formula di rito: «Sono dispiaciuto ma non posso fare alcun commento alla stampa». La strada delle interlocuzioni, a quel punto, ci porta direttamente al numero uno. Le domande sono messe nero su bianco alla volta della mail personale di Rashid Abdulla. La risposta non è fulminea ma dopo 24 ore sulla scena compare il capo della comunicazione mondiale della Dp World, Brian Lewis, il portavoce del capo. Ufficio a Londra, a un tiro di schioppo dal quartiere generale di Abdulla. E' venerdì 29 gennaio, secondo anno della pandemia, in piena variante inglese. Il messaggio di risposta arriva per conoscenza ai vertici del colosso mondiale. Parliamo Scrivono all'Unione Sarda: «Grazie per la email che avete inviato a Rashid Abdulla. Siamo il partner di comunicazione di DP World e volevo farvi sapere che abbiamo preso in considerazione la vostra richiesta. Avete una scadenza fissa che sperate di rispettare per queste domande?». La DP World, dunque, non solo non smentisce ma accetta di parlare e chiede i tempi per fornire una risposta ai nostri quesiti. Non possiamo parlare Passano altre 24 ore e Brian Lewis ricompare: «Ho verificato con Dp World che, per politica aziendale, non farà alcun commento su operazioni di mercato e comunicazioni private». Anche in questa risposta emerge una conferma: comunicazioni private e operazioni di mercato. Nel gioco del gatto e il topo, nel mondo del transhipment, occorre non far conoscere le proprie mosse e i propri obiettivi strategici, tutto questo per evitare di elevare il prezzo delle possibili speculazioni sulla nuova missione. Una risposta, che tradotta, potrebbe, però, far trapelare il flebile tentativo di lasciare aperto un margine per la trattativa per il porto sardo, depistando altri competitor. Porte chiuse Di certo a Cagliari non hanno trovato le porte aperte. E altri documenti potrebbero far emergere ulteriori ostacoli all'arrivo di veri competitor per la concessione dell'infrastruttura. Il rischio che incombe sul Porto Canale è che tutto finisca in uno spezzatino, senza strategia e con operazioni di basso cabotaggio, che finiranno per segnare il "de profundis" del porto terminal della Sardegna. Di certo la nostra inchiesta ha smascherato il persistente tentativo di far apparire il porto di Giorgino privo di interesse da parte dei grandi gruppi armatoriali del mondo. Una strategia dissuasiva messa in campo per anni funzionale solo ad allontanare, piuttosto che attrarre nuovi soggetti di livello

L'Unione Sarda

Cagliari

internazionale. Liquidazione clandestina Quella liquidazione sottobanco della società di gestione del Porto Canale, secretata e non verbalizzata, pubblicata dal nostro giornale, è la prova regina del piano segreto. I documenti hanno scopercchiato con una chiarezza assoluta un disegno a cui nessuno si è opposto. Con molti complici pubblici e privati. Premeditazione Nel pizzino manoscritto era, infatti, riportata una decisione funzionale a creare l' alibi dell' estrema unzione: «Inviare mensilmente al Pres. Collegio sindacale (Pacciani) i risultati di CICT. Il dottor Fumelli è incaricato di questo compito». Una strategia per distruggere, pianificata in ogni dettaglio per cancellare Cagliari dallo scenario internazionale. Figuriamoci se c' era tempo e interesse per trattare con il quarto colosso al mondo del transhipment. La missione era chiara: far morire il Porto Canale di Cagliari e tenere alla larga il colosso di Dubai. Un muro di gomma.

Il porto si trasforma e guarda al turismo

Il sindaco Falcomatà e il deputato di Forza Italia rilanciano un impegno comune per la città Ma un avvicinamento politico tra i due è da escludere: «Si tratta di una sinergia istituzionale»

Alfonso Naso Una sinergia istituzionale per il rilancio del porto. L' emendamento Cannizzaro mette tutti d' accordo. E questa svolta si concretizza direttamente sulle banchine dello scalo che potranno essere riqualificare con 15 milioni di euro. Si guarda al turismo e si pensa al diporto, alle crociere, agli yacht. Ma per realizzare questo disegno servono interventi infrastrutturali imponenti. A questo serviranno i 15 milioni di euro della legge di stabilità oltre a quello già messi sul piatto dall' **Autorità** di sistema. A sancire l' importante dell' evento anche la presenza del sindaco Giuseppe Falcomatà che alla precedente manifestazione sul finanziamento dell' aeroporto non era stato invitato dall' ex presidente della Sacal, Arturo De Felice. Sul punto Falcomatà dice: «Non è sorpresa che io sia qui. Qui nessuno si salva da solo. I risultati portati a casa da un rappresentante politico devono essere accolti con entusiasmo. I lavori del water-front sono completi e grazie ai 23 milioni di euro stanziati dal Ministero delle Infrastrutture riusciremo a riqualificare il quartiere Candeloro, e realizzare il museo del mare di Zaha Hadid e adesso questi 15 milioni per il porto. Con queste attività». Il primo cittadino ricorda che nei prossimi giorni sarà sottoscritto il protocollo con l' **Autorità** per la gestione delle aree portuali. «La politica deve dimostrare responsabilità e questo metodo può essere da traino» ha concluso il primo cittadino. E che il clima- oltre a quello meteorologico con una giornata quasi estiva- fosse diverso, lo testimonia anche la presenza bipartisan di rappresentanti politici di opposte fazioni. Presenti Luca Morrone per il Consiglio regionale e il comandante del porto Ranieri: «Sono felice per i finanziamenti : nello scorso anno abbiamo avuto 500mila passeggeri verso la Sicilia e 100mila tir e con i 10 milioni a Villa l' area portuale calabrese dello Stretto è un unicum». E davanti agli spettatori protagonisti tra i quali la Camera di Commercio e Confindustria, il deputato di Forza Italia, Cannizzaro esulta: «Questo successo non è solo di Cannizzaro ma è un risultato della città e della Calabria. Il porto è baricentrico ma abbandonato. Questi fondi sono destinati per legge al fine di riqualificare banchine, servizi e anche gli immobili fatiscenti che ancora insistono nell' area». E sull' iniziativa di ieri che ha visto Falcomatà e Cannizzaro seduti vicini, il parlamentare precisa: «Non ci sono simboli di partito in questa iniziativa. Questa è una sinergia istituzionale ma ognuno rimane con le proprie idee politiche». Come a dire: con Falcomatà resiamo distanti politicamente ma collaboriamo per la città. Anche questa è una svolta.



Mega: lo scalo deve diventare più bello

La protagonista principale del cambiamento del porto è sicuramente l'**Autorità portuale**. E il suo presidente Mario Mega ricorda il cammino fatto fino a ora da quando è stato nominato alla guida dell'Authority dello Stretto: «Sono arrivato nello Stretto con molte avversioni. Ho iniziato un percorso sento una grande condivisione di intenti sia in Calabria che in Sicilia che ha visto mettere insieme idee e oggi stiamo costruendo il sistema **portuale** del futuro. Nella nostra idea occorre mettere al centro i passeggeri. Fino al momento non c'è stata dignità per questi soggetti e per questo puntiamo a garantire la continuità territoriale. Adesso serve ancora di più intesa e a Reggio bisogna rendere bello il porto». Per questo alcune cose Mega le ha dette: «Rfi deve eliminare opere vecchie perché la stazione marittima deve essere riammodernata in quanto aumenteranno le corse e bisogna mettere mano alla flotta anche guardando all'ambiente e i silos per la produzione del cemento dovranno essere buttati a terra». Insomma un vero cambio di passo: «Possiamo adesso lavorare bene e immaginare il porto del futuro. I primi interventi riguarderanno la sicurezza necessario per attirare traffico crocieristico. Realizzeremo il terminal crociere e riqualificheremo l'area destinati ai mezzi veloci. Aumenteremo gli ormeggi perché stanno per aumentare le linee soprattutto con le Eolie che diventeranno fisse». E sul diporto e gli ormeggi il contributo dell' assessore regionale Domenica Catalfamo: «Stiamo recuperando fono per lo scalo e il contributo della regione sulla nautica da diporto è concreto. La Regione ha il numero più basso di posti auto d' Italia nonostante gli 800 chilometri di costa e noi vogliamo invertire la rotta». a.n.



INFRASTRUTTURE Conferenza del deputato Francesco Cannizzaro

Quindici milioni per il porto

L'entusiasmo di Falcomatà: «Grandissima opportunità per la città»

In una splendida mattinata di sole, sulla banchina del molo di levante del porto di Reggio, è stata organizzata dall' On. Francesco Cannizzaro, insieme a tutte le forze istituzionali della città che gravitano attorno alla realtà portuale, una conferenza stampa per dare la notizia che "Reggio avrà il suo porto del futuro, riqualificazione, rilancio e sviluppo: "Sia mo riusciti a portare a casa quindici milioni di euro per il porto di Reggio Calabria grazie ad un emendamento alle legge di bilancio fatto dall' opposizione - ha esordito con entusiasmo l' On. Francesco Cannizzaro - un messaggio di grande speranza per Reggio che finalmente avrà un porto nuovo, e sarà un porto internazionale di grande livello con la realizzazione del terminal per ospitare le navi da crociera, servizio che già in passato è stato sperimentato positivamente; e ancora -ha continuato Cannizzaro -,un water front che, attraverso una pista ciclabile metterà direttamente in comunicazione il porto che si trova nel cuore di Reggio, al centro storico, oltre alla riconversione di tutti gli istituti e gli immobili dismessi che gravano nella zona del porto e lungo la via marina per affidarli ad operatori imprenditoriali che ne sapranno fare buon uso in una città a vocazione prettamente turistica. Infine - ha aggiunto l' Ono revole - è necessario il potenziamento delle navi veloci: difatti sullo stretto ogni anno sono circa ottocentomila passeggeri che vanno sull' altra sponda ed è necessaria una modernizzazione oltre alla velocizzazione delle navi. Ed oggi, - ha concluso - insieme a tutte le figure istituzionali in sinergia, diamo questo messaggio di speranza e di positività ai reggini che hanno creduto in uno sviluppo di Reggio e continuano a crederci: quindici milioni che arriva nodal parlamento e dall' op posizione qui da noi e non è un successo solo di Cannizzaro, ma di Reggio, della Città Metropolitana e della Calabria". Lo stesso entusiasmo traspare dalle parole del sindaco, Giuseppe Falcomatà, nell' affermare che "è una grandissima opportunità per la città perché tutte le attività e i progetti che riguardano la crescita di Reggio sono da accogliere con grande positività, anche perché - ha aggiunto il Sindaco- credo che le istituzioni in questo frangente avranno l' occasione di lavorare in sinergia, a prescindere dagli orientamenti partitici, per il bene e la crescita del territorio. Nessuno si salva da solo - ha aggiunto il Sindaco Falcomatà - pertanto, i risultati portati a casa da un rappresentante della città, a prescindere dall' estrazione politica, sono risultati per tutta la città e sono risultati che non possono che fare del bene a Reggio. Questi quindici milioni, insieme ai venticinque milioni per la riqualificazione del quartiere Candeloro, insieme al nuovo piano regolatore portuale sono delle grandissime occasioni da non perdere e la politica dovrà dimostrare la sua maturità nello sfruttare queste opportunità e trasformarle in progetti di sviluppo del nostro territorio". È intervenuto alla conferenza stampa il presidente autorità portuale dello Stretto, Mario Paolo Mega, che si è detto "ampiamente soddisfatto per la condivisione di intenti tra le due sponde del lo Stretto per un sistema portuale del futuro che oggi mette al centro dell' attenzione i passeggeri, i pendolari, gli autotrasportatori e i turisti -ha affermato-; massima sinergia e compattezza per realizzare il progetto grazie all' emendamento Cannizzaro contenuto nella legge di bilancio, ottenuto dall' opposizione, per una città che potrebbe vivere per tutto l' anno di turismo". Presenti tutte le forze dell' ordine, presenti insieme ai consiglieri comunali, metropolitani, i sindaci il presidente della camera di commercio Ninni Tramontana, il presidente di Confindustria Domenico Vecchio e il presidente Ance Francesco Siclari. Un saluto è giunto dall'





Il Quotidiano della Calabria

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

e trasporti, Domenica Catalfamo che ha sottolineato che "la Calabria con i suoi ottocento chilometri di costa, ha il minor numero di porti da diporto d' Italia" e questo deve fare riflettere per un rilancio effettivo affinché diventi la regione pilota nell' ambito della nautica da diporto". È intervenuto anche il vice presidente del Consiglio Regionale, Luca Morrone, mettendo in evidenza "la posizione strategica del nostro porto quindi migliorare i servizi rispetto alla funzione turistica". "Il porto è un biglietto da visita che deve essere riqualificato e fornito di servizi, ha detto il comandante della capitaneria di Porto, Antonio Ranieri. - oltre ad essere uno snodo importante per il traffico da una sponda all' altra, nel corso dello scorso anno, mezzo milione di passeggeri hanno usufruito dei servizi portuali. È una risorsa per il futuro del sistema trasporto nello stretto e il volano più importante per la crescita della città".

Il Quotidiano della Calabria

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Un plafond da 40 milioni per affrontare la sfida del turismo

REGGIO CALABRIA- Il porto di Reggio Calabria guarda al futuro e alla sua vocazione commerciale, ma soprattutto turistica. Una prospettiva sulla quale si sta lavorando da tempo, d' intesa tra l' Autorità portuale dello Stretto, La Regione, il Comune e la Città Metropolitana di Reggio, ed oggi ancor più realistica grazie ad un ulteriore finanziamento previsto nella legge di Bilancio ottenuto con un emendamento del deputato di Fi Francesco Cannizzaro accolto all' unanimità. «Un grande messaggio di sinergia istituzionale ha affermato il deputato -. È un momento di speranza per questa città salutata dalla diffusa partecipazione di amministratori, consiglieri del Comune, della Città Metropolitana, delle istituzioni, di ogni colore politico». Ieri, sulla banchina di levante del Porto, la presentazione degli interventi programmati dai vari Enti. Il porto di Reggio Calabria, oltre all' attività commerciale segna il passaggio, ogni anno, di circa 800mila passeggeri e oltre 100mila mezzi diretti o provenienti dalla Sicilia. Dati che raggiungono gli 11 mln di passeggeri annui, considerando anche gli approdi di Villa San Giovanni. E in quest' ottica di "sistema" coordinata dall' Autorità portuale dello Stretto si inseriscono i progetti che riguardano il miglioramento e l' efficientamento dei collegamenti tra le due sponde rivalutando nel contempo le vocazioni principali di ciascuna infrastruttura e località. Per Reggio, oltre ai collegamenti con Messina e le Isole Eolie che saranno incrementati e diverranno stabili nell' ottica di sempre più stretta integrazione tra le due città, si guarda alla cantieristica, al turismo da diporto, alla crocieristica delle grandi navi e dei maxi yacht. «Ammodernare questo porto renderlo più funzionale, più moderno è solo un fatto positivo - ha detto il comandante della Direzione Marittima della Calabria e della Basilicata, Antonio Ranieri». «Una grandissima notizia - secondo il Sindaco Giuseppe Falcomatà -. Con il Protocollo d' intesa che stiamo per sottoscrivere con l' Autorità portuale dello Stretto, c' è l' idea di come questo territorio possa crescere, possa sfruttare le sue potenzialità, che saranno possibili solo e soltanto se continuerà ad esserci sinergia istituzionale. Le decisioni non possono essere prese con divisioni istituzionali, devono essere prese in sinergia, ovviamente nel pieno rispetto delle diverse posizioni». «Anche la Regione ha partecipato alla redazione del Piano della portualità regionale - ha ricordato l' assessore regionale alle Infrastrutture Domenica Catalfamo - e prima di conoscere della possibilità di questo finanziamento avevamo immaginato delle opere finalizzate all' incremento della mobilità nello Stretto di Messina, con una visione di area integrata dello Stretto, e alla potenzialità turistica di questa città, alla sua vocazione principale, tanto che gli interventi previsti saranno proprio quelli della crocieristica, del nuovo terminal passeggeri e tutto quello che potrà garantire lo sviluppo di una infrastruttura da troppi anni rimasta ai margini. È stato un percorso partecipativo fra istituzioni». Per il Presidente dell' Autorità portuale dello Stretto, Mario Paolo Mega, «è un finanziamento che si inserisce nella virtuosa linea della programmazione attivata fin dal mio insediamento a capo dell' Autorità portuale dello Stretto. Una linea che ha trovato nel piano triennale approvato nell' agosto scorso già una strategia su quelli che dovevano essere gli obiettivi da raggiungere. Un



Il Quotidiano della Calabria

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

sostegno che aggiunto ad altre risorse del nostro avanzo di amministrazione, e con i fondi che sta finalizzando la regione Calabria, ci consentiranno di disporre, per i prossimi tre anni di circa 40 mln di euro utili per rendere il porto di Reggio Calabria più funzionale, più operativo, sulle principali funzioni che pensiamo di sviluppare, crocieristica e mobilità tra le due città».

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Reggio Calabria: 15 milioni di euro per il Porto, verrà ampliato e ammodernato. Cannizzaro: "navi da crociera, mega yacht e nuove strutture, così rilanceremo il nostro scalo" [FOTO e INTERVISTE]

Reggio Calabria, 15 milioni di euro per l' ammodernamento del Porto grazie al deputato Cannizzaro: "lo sviluppo dello scalo è fondamentale per la nostra città"

Questa mattina presso il Porto di Reggio Calabria (banchina di Levante) si è tenuta la conferenza stampa di presentazione degli interventi di riqualificazione, sviluppo e rilancio del Porto, resi possibili grazie all' approvazione dell' Emendamento Cannizzaro 120.21 . La location è stata scelta perché ovviamente è quella interessata dal provvedimento parlamentare da 15 milioni di euro, recentemente inserito all' interno della Legge di Bilancio dello Stato 2021-23. "Reggio avrà il suo porto del futuro" si è discusso proprio oggi sabato 6 febbraio alle ore 11 in presenza delle Autorità: saluti istituzionali affidati al Sindaco della Città Metropolitana di Reggio Calabria, Giuseppe Falcomatà , al presidente del Consiglio Regionale della Calabria Giovanni Arruzzolo e al comandante della Capitaneria di Porto di Reggio Calabria Antonio Ranieri ; sono intervenuti inoltre **Mario Paolo Mega** Presidente Autorità Portuale dello Stretto, l' assessore regionale alle Infrastrutture e Trasporti Domenica Catalfamo , Francesco Cannizzaro, Deputato della Repubblica e promotore dell' Emendamento. Il deputato di Forza Italia è convinto che " la giornata di oggi è importante e questo finanziamento del Porto è un successo che non è solo di Cannizzaro ma è un risultato della città e dell' Area Metropolitana. Grazie all' ammodernamento dello scalo riusciremo ad ospitare navi da crociera, diportisti e **mega yacht**. I 15 milioni dovranno essere utilizzati per riqualificare banchine, servizi e anche gli immobili presenti nella zona che sono totalmente abbandonato. Porto e aeroporto sono infrastrutture fondamentali per una città turistica come la nostra con bellezze che ci invidia tutto il mondo. Tra l' altro il prossimo anno - sottolinea Cannizzaro- dovremo avere già pronta la Gallico-Gambarie, snodo veloce e moderno per l' Aspromonte. Unità con il Pd perchè abbiamo invitato Falcomatà? Macchè. Non ci sono simboli di partito. Si tratta di rispetto reciproco per le Istituzioni", conclude. **Mario Paolo Mega** , Presidente Autorità Portuale dello Stretto: "qualsiasi attività di natura organizzativa spetta a noi, saremo noi gli attivatori di questi interventi. Sappiamo che cosa fare per rendere funzionale il Porto nell' immediatezza e superare le criticità esistenti. Noi mettiamo ordine e regoliamo gli spazi che andremo a realizzare. Non è pensabile che il Porto non possa diventare l' interfaccia per il traghettamento di lunga percorrenza con Tremestieri. Vogliamo mantenere un certo tipo di traffico, in modo da condividere la strategia del nuovo piano regolatorio. Il posto è fantastico, essendo vicino alla città, può essere un porto crocieristico o per **mega yacht**". L' assessore regionale alle Infrastrutture e Trasporti Domenica Catalfamo : " è un' occasione importante di sviluppo per la nostra città. Il Porto attrezzato è fondamentale per il turismo e per il suo sviluppo". Il comandante della Capitaneria di Porto di Reggio Calabria, Antonio Ranieri , sottolinea: " un porto moderno, funzionale e sicuro è fondamentale per la città. Questo scalo è importante perchè rappresenta uno snodo per Sicilia. Qui transitano 800 mila passeggeri l' anno e oltre 100 mila mezzi, quindi lo 'sfruttamento' è massimo". In basso le INTERVISTE complete, in alto la FOTOGALLERY completa. Reggio Calabria, Cannizzaro: "occasione imperdibile per il rilancio del Porto" [VIDEO] Reggio Calabria, il comandante Antonio Ranieri: "un Porto moderno è volano di sviluppo" [VIDEO] Reggio Calabria, l' assessore

Finanziamento per il rilancio del Porto di Reggio Calabria, l'adesione del Circolo Velico: "realizzare un nuovo modello di offerta turistica, economica, crocieristica e sportiva"

Il Circolo Velico Reggio Calabria conferma la piena adesione al Convegno che si tiene questa mattina in merito all'approvazione del finanziamento, proposto dall' On. Francesco Cannizzaro, di quindici milioni per la riqualificazione della struttura porto

"Il Porto di Reggio, oggi, fuori da ogni logica di sviluppo, dimenticato come infrastruttura, escluso dalla realtà urbanistica che lo ingloba nel centro storico, suo malgrado, rappresenta la cartina di tornasole di cinquant'anni di inettitudine della classe politica, imprenditoriale e istituzionale reggina. Eppure, in questi anni, iniziative e convegni, programmi elettorali dei diversi sindaci che si sono succeduti, hanno centrato il tema, ma, per questi ultimi soggetti, il giorno successivo alle elezioni, l'argomento finiva nel dimenticatoio. E' appena il caso di riconoscere che l'unica amministrazione comunale che si interessò del problema fu quella del sindaco Arena. Lo ricordiamo noi del Circolo Velico che del Porto, ne ha fatto un motivo di specifico interesse legato al rapporto della città-mare-sport", è quanto si legge in un comunicato stampa del Circolo Velico Reggio Calabria che aderisce al convegno per il rilancio del Porto promosso dall'onorevole Francesco Cannizzaro. "Va ricordato il Convegno organizzato dal Panathlon International presso l'Accademia delle Belle Arti nel 2002 a cui partecipò il Circolo Velico, la Federazione Italiana Vela e altri attrattori di interesse nazionale che hanno prodotto un corposo lavoro con l'ausilio di numerosi professionisti dove si prospettava un Porto inserito in un Waterfront con tutte le opere progettate dal Decreto Reggio e dal PSU. Questo lavoro, che ha avuto un valido riconoscimento di promotori nazionali di sviluppo, è ancora consultabile sul sito del Circolo e servirebbe, come metodo, per un accordo di programma quadro. Lo sguardo al passato non ci impedisce di inforcare gli occhiali del tempo per guardare al futuro prossimo, per potenziare i servizi e le infrastrutture, realizzare un nuovo modello di offerta turistica, economica, crocieristica e sportiva. Piena adesione del Circolo al Convegno che si tiene questa mattina in merito all'approvazione del finanziamento, proposto dall'On. Francesco Cannizzaro, di quindici milioni per la riqualificazione della struttura porto, con la presenza dell'ente gestore, l'**Autorità del Sistema** Portuale dello Stretto, per rilanciare un progetto città- mare-porto e turismo, pensando, anche, a tutte le aree che devono essere verificate, di proprietà di altri Enti, orientate alla loro dismissione. La presenza dell'Avv. Fabio Colella, Consigliere Nazionale della Federazione Italiana Vela, incaricato di gestire a livello Nazionale per l'Ente Nazionale i Grandi Eventi, ci assicura che questa concreta iniziativa serva finalmente a riqualificare una infrastruttura, strategica, per lo sviluppo della città", conclude la nota stampa.



Reggio Calabria avrà il suo porto del futuro 'bello riqualificato e altamente innovativo'

Il recente emendamento a firma dell' onorevole Francesco Cannizzaro porterà 15 milioni di euro per riqualificare, sviluppare e rilanciare il porto

Elisabetta Marciandò

Un manifesto senza simboli politici e che rappresenta la sinergia di tutte le forze unite verso lo stesso obiettivo, la crescita e lo sviluppo della città. Il dialogo e la volontà di muoversi tutti insieme lasciando da parte le divergenze politiche, quindi, sono stati i veri "protagonisti" della lunga conferenza stampa organizzata per comunicare e presentare il futuro del porto di Reggio Calabria. Il recente emendamento a firma dell' onorevole Francesco Cannizzaro (F.I) porterà nella città ben 15 milioni di euro per riqualificare, sviluppare e rilanciare il porto da decenni ormai decisamente sotto tono. Presenti alla conferenza, organizzata lungo la banchina di levante e baciata da una splendida giornata di sole il sindaco Giuseppe Falcomatà, l' onorevole deputato della Repubblica Italiana e promotore dell' emendamento Francesco Cannizzaro; il vice presidente del consiglio regionale Luca Morrone , il comandante della Capitaneria di porto Antonio Ranieri; il presidente dell' **autorità portuale** dello Stretto Mario Mega, l' assessore alle infrastrutture e trasporti regione Domenica Catalfamo.



Porto a Sud , la visione del Pd per non sprecare più risorse

«Tutti siano coinvolti nel progetto che uscirà dal concorso d' idee»

Giusy Caminiti VILLA SAN GIOVANNI «È arrivato il momento di sedersi al tavolo con Ferrovie, Demanio, Capitaneria e Anas, adesso che c' è un' **Autorità portuale** che vuole investire su Villa e dialoga con l' Ente. Serve un nuovo accordo di programma ora che c' è condivisione nell' attuale assetto politico»: ha le idee chiare il capogruppo del Pd Salvatore Ciccone e con queste giovedì siederà in commissione Piano strategico. Ciccone non ha dubbi sulla localizzazione del porto a Sud nelle immediate adiacenze di quello ferroviario: «Lo abbiamo ripresentato noi nel 2018 dopo che su di esso avevano puntato le amministrazioni comunali di centrosinistra con il progetto del 2009. I vecchi progetti non sono più realizzabili perché è cambiata la morfologia delle aree, in particolare a monte, che non permette più di accedere a un porto a Sud diverso da quello a ridosso di Ferrovie; mi riferisco alle ipotesi datate che prevedevano tre approdi a Bolano di Reggio e tre a Bolano di Villa; o sei nuovi approdi tutti a Bolano di Villa. Oggi può essere realizzato solo il progetto del 2009 che è esattamente quello votato all' unanimità dal Consiglio su nostra proposta nel 2019 e dopo anche dalla Città metropolitana, cui abbiamo mandato la nostra delibera e chiesto l' adesione. Per quel porto c' è la previsione di una bretella di collegamento con l' A2 (proposta che trovava copertura di 10 milioni di euro nel 2009 con fondi dedicati alle città dello Stretto approvata in giunta pro-tempore dalla Regione e di cui vanno recuperati i fondi) e ci sono ancora oggi, ma non sappiamo per quanto, non essendo a conoscenza dei piani di investimento di RFI, le aree da poter utilizzare, che sono quelle dismesse dalla Ferrovia. È evidente che la Città metropolitana dovrà essere coinvolta a supporto di questo progetto di porto a Sud perché l' ha votato, tanto è vero che si vuole dare al porto di Reggio una specializzazione crocieristica. Villa si specializzerà in turismo da diporto e mobilità pedonale, in un sistema integrato con tutti i collegamenti tra mare, ferro e gomma. Di tutto questo parleremo giovedì in commissione Piano strategico, si spera alla presenza del presidente Mega. È tempo in cui la città deve avere la giusta ricompensa e su questo saremo impegnati ad ogni livello senza lasciare spazi a tentennamenti, indecisioni, e rinvii non più accettabili». Il master plan, trasmesso al Mit il 22 dicembre scorso, è organizzato per fasi progettuali: «È importante - continua Ciccone - che i 25 milioni stanziati dall' **Autorità** siano messi in campo in modo coordinato con le attività che ha l' Amministrazione tutta per l' intero waterfront, tenendo presente che è in fase di preparazione, così come deliberato su proposta della minoranza, un concorso di idee da Bolano di Villa sino al molo sottoflutto. Il progetto che deve venire fuori dal concorso di idee è una visione complessiva, che tenga dentro tutti gli enti coinvolti. Un grande sforzo che il Comune ha fatto in commissione Piano strategico e che ha inviato al Mit. Adesso bisogna verificare come far rientrare l' idea progettuale dell' **Autorità portuale** con le indicazioni del Comune. Per dare un servizio a Villa e perché si abbia un' azione che trovi concretezza istituzionale e venga realizzata entro i prossimi 10 anni, non bisogna più sprecare risorse come è stato per i fondi del decreto di emergenza ambientale. Non dobbiamo andare in conflitto ma tenere dentro tutto in una visione complessiva». Alla fine i nuovi approdi a Sud: «Quando si completerà il polmone e si farà la bretella, la Ferrovia dovrà permettere l' utilizzo delle aree dismesse e nell' ultimo anno dovrà permettere il passaggio ferroviario e gli attracchi ai privati. Se questo non avverrà l' operazione di un nuovo tratto mare, turistico e ricettivo, e di sviluppo in chiave di sostenibilità ritarderà di almeno 10 anni». Ecco perché è «indispensabile che Rfi





Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

l' utilizzo delle aree FS dismesse: questa - conclude il democratico - è la condizione per non toccare per nulla la spiaggia di Acciarello». Una visione "complessiva" che il presidente Mega giovedì sentirà dalla viva voce di tutti i componenti della commissione Piano strategico, non presenti all' incontro di giovedì scorso.

I Molini "porta del mare" Progetto pronto al decollo

Ma è indispensabile valorizzare tutto il water front

Milazzo La notizia che il progetto per la realizzazione della "porta del mare" presso i Molini Lo Presti, presentato nel luglio scorso dalla precedente Amministrazione e dalla Camera di Commercio di Messina, è stato ammesso, seppur con riserva, se da un lato lascia ben sperare per l'inserimento dell'opificio nel programma di azione e coesione "Infrastrutture e reti", 2014-2020, dall'altro impone di avviare una decisa accelerazione sulle scelte urbanistiche relative al waterfront. Infatti, al di là dell'esito dell'istruttoria - per il Comune di Milazzo si prevede, qualora le cose dovessero andare a buon fine l'erogazione di un finanziamento di ben 8 milioni - c'è da progettare l'intera riqualificazione dell'ampia area, parte della quale inserita nella Zes. Traduzione: la "scommessa" Molini Lo Presti, sulla quale ci siamo soffermati più volte, può rappresentare una svolta per dare alla città di Milazzo quelle soluzioni che consentano di trovare nel waterfront un'opportunità di crescita e sviluppo, ma da sola non è sufficiente. Essa dovrà essere il punto di partenza per far nascere l'auspicata "cittadella dei servizi del porto", trasferendo nel polo la Capitaneria e tutte le altre attività presenti lungo il molo Marullo sul quale dovrebbero sorgere, ad iniziativa dei privati, attività al servizio del turismo, anche quello crocieristico. Sarebbe un modo per trasformare, al di là di quanto afferma chi mantiene visioni meramente conservative che in questi anni non hanno giovato allo sviluppo del porto e della città, l'area di molo Marullo da anonima banchina che ospita uffici istituzionali in accogliente luogo turistico a supporto della nautica da diporto e del crocierismo. Un'area che, attraverso il cambio di destinazione d'uso, potrebbe identificarsi come nuovo luogo di accoglienza turistica con la presenza di ristoranti e strutture dedicate ai turisti e di supporto alla nautica come avviene nei "canali" di Copenaghen o a Barcelona. Sono queste le scelte innovative e qualificanti che i cittadini chiedono alla nuova classe politica di palazzo dell'Aquila. Il consiglio comunale è organo non solo di indirizzo ma anche di pianificazione urbanistica e, quindi, anche del water front. Occorre fissare dei paletti e pretenderne il rispetto. Solo così potrà esserci quella integrazione con il progetto, sino ad ora solo sbandierato, che da sempre l'Autorità portuale intende sviluppare a supporto del crocierismo con l'allargamento del "dente" del molo Marullo per l'attracco delle navi da crociera di grosse dimensioni e con la previsione di strutture idonee alla sosta in rada, come avviene in tante città. Occorre insomma che le forze politiche comprendano, una volta per tutte, che qualsiasi opera prevista nel bacino portuale deve inserirsi nella programmazione urbanistica del Prg portuale. r.m.



Crociere, diportisti e mega yacht: grazie ai 15 mln rinascerà il porto di Reggio Calabria

15 milioni di euro ottenuti grazie all'emendamento Cannizzaro. Il deputato ha voluto al suo fianco il sindaco Falcomatà: «Uniti al di là dei simboli di partito»

Riccardo Tripepi

Senso di responsabilità, rispetto per le istituzioni e lavoro per il bene comune. Non parlate di prove di governo di unità nazionale, nonostante le buone possibilità di trovare Pd e FI insieme a sostenere il governo Draghi. Dalla banchina di Levante del porto di Reggio Calabria sia Francesco Cannizzaro che il sindaco Giuseppe Falcomatà, fianco a fianco, alla conferenza stampa per annunciare l'arrivo di 15 milioni di euro per la riqualificazione del porto hanno ribadito il concetto. Il risultato raggiunto grazie all'emendamento alla legge di bilancio ottenuto dal deputato azzurro è importante per la collettività perché consentire la riqualificazione dello scalo portuale per farlo diventare davvero porto turistico. «Un'occasione imperdibile e un successo che non è solo di Cannizzaro che è riuscito a ottenere in sede di approvazione del bilancio di ottenere 15 milioni per il porto ma è un risultato della città, della provincia di Reggio e per l'intera Calabria -ha spiegato il deputato azzurro - Porto e aeroporto sono infrastrutture essenziali per una città che ha una vocazione turistica. Il porto rientra tra le prime porte d'accesso per la nostra città. È al centro del Mediterraneo in una posizione strategica, ma è abbandonato. Dopo questo finanziamento riusciremo ad ospitare navi da crociera, diportisti e **mega yacht**. I 15 milioni sono già a disposizione- ha detto ancora Cannizzaro - sono approvati per legge e dovranno essere utilizzati per riqualificare banchine, servizi e anche gli immobili fatiscenti che ancora insistono nell'area. Mi piace pensare che un altro anno di questi tempi inaugureremo la Gallico-Gambarie immagino lo spagnolo che arriva a Reggio Calabria al porto e in solo 15 minuti di bus arriva in Aspromonte». E sulla sinergia politica con il Pd ha ribadito. «Non ci sono simboli di partito. Si tratta di rispetto reciproco per le Istituzioni è una giornata importante perché alla città diamo una notizia importante e dunque dovevano essere coinvolti tutti i soggetti interessati. Non stiamo facendo politica oggi e io sono contento che dall'opposizione in 3 leggi di bilancio siamo riusciti a ottenere 40milioni per Reggio». Secondo il sindaco Falcomatà si tratta di «una pagina importante per Reggio. Si concretizzano scelte che continueranno a trasformare la nostra città anche in termini di opportunità. I lavori del water-front sono completi e grazie ai 23 milioni di euro stanziati dal Ministero delle Infrastrutture riusciremo a riqualificare il quartiere Candeloro, e realizzare il museo del mare di Zaha Hadid e adesso questi 15 milioni per il porti. Con queste attività Reggio Calabria possa rivendicare un ruolo di protagonista in Calabria e nel Mezzogiorno». L'assessore regionale alle Infrastrutture Domenico Catalfamo ha sottolineato la collaborazione da parte della Regione, presente anche con il vicepresidente del Consiglio regionale Luca Morrone. «La Regione ha partecipato in maniera attiva fin dal primo momento e ha dato indicazione rispetto alle opere prevedere che adesso potranno essere finanziati ha detto Catalfamo - Potremo partire subito e la Regione proseguirà la propria sinergia con l'Autorità di sistema dello Stretto e le altre autorità competenti». Il presidente dell'Autorità portuale **Mario Paolo Mega** ha specificato: «Questi 15 milioni si sommano ai 15 milioni già stanziati con il nostro bilancio. Possiamo adesso lavorare bene e immaginare il porto del futuro. I primi interventi riguardano la sicurezza necessario per attirare il traffico crocieristico. Realizzeremo il terminal crociere e riqualificheremo l'area destinati ai mezzi veloci. Aumenteremo gli ormeggi perché stanno per aumentare le linee

ECONOMIA E LAVORO

Crociere, diportisti e mega yacht: grazie ai 15 mln rinascerà il porto di Reggio Calabria

Qualche milione di euro ottenuti grazie all'emendamento Cannizzaro. Il deputato ha voluto al suo fianco il sindaco Falcomatà. «Uniti al di là dei simboli di partito». Ecco come cambierà il volto dell'infrastruttura.

di Riccardo Tripepi | 6 febbraio 2021 | 12:13

SENTO DI RESPONSABILITÀ, RISPETTO PER LE ISTITUZIONI E LAVORO PER IL BENE COMUNE. NON PARLATE DI PROVE DI GOVERNO DI UNITÀ NAZIONALE, NONOSTANTE LE BUONE POSSIBILITÀ DI TROVARE PD E FI INSIEME A SOSTENERE IL GOVERNO DRAGHI. DALLA BANCHINA DI LEVANTE DEL PORTO DI REGGIO CALABRIA SIA FRANCESCO CANNIZZARO CHE IL SINDACO GIUSEPPE FALCOMATÀ, FIANCO A FIANCO, ALLA CONFERENZA STAMPA PER ANNUNCIARE L'ARRIVO DI 15 MILIONI DI EURO PER LA RIQUALIFICAZIONE DEL PORTO HANNO RIBADITO IL CONCETTO. IL RISULTATO RAGGIUNTO GRAZIE ALL'EMENDAMENTO ALLA LEGGE DI BILANCIO OTTENUTO DAL DEPUTATO AZZURRO È IMPORTANTE PER LA COLLETTIVITÀ PERCHÉ CONSENTIRE LA RIQUALIFICAZIONE DELLO SCALO PORTUALE PER FARLO DIVENTARE DAVVERO PORTO TURISTICO. «UN' OCCASIONE IMPERDIBILE E UN SUCCESSO CHE NON È SOLO DI CANNIZZARO CHE È RIUSCITO A OTTENERE IN SEDE DI APPROVAZIONE DEL BILANCIO DI OTTENERE 15 MILIONI PER IL PORTO MA È UN RISULTATO DELLA CITTÀ, DELLA PROVINCIA DI REGGIO E PER L'INTERA CALABRIA -HA SPIEGATO IL DEPUTATO AZZURRO -

14:00 - Rifugi in Puglia, Falcomatà diserte la "sua" riunione: sindaci sul piede di guerra

13:24 - Crociere, diportisti e mega yacht: grazie ai 15 mln rinascerà il porto di Reggio Calabria

12:58 - Statale 106, Scudalia (MS): «I lavori del terzo megalotto sono iniziati»

12:41 - Lamezia Terme, ipotesi ballottaggio dopo il mini turno elettorale

12:33 - Test antigenici non attendibili, l'Asp di Cosenza sospende screening nelle scuole

soprattutto con le Eolie che diventeranno fisse». Il sindaco Falcomatà plaude all' intervento che consentirà di completare il processo di trasformazione della Città.



Shipping Italy

Catania

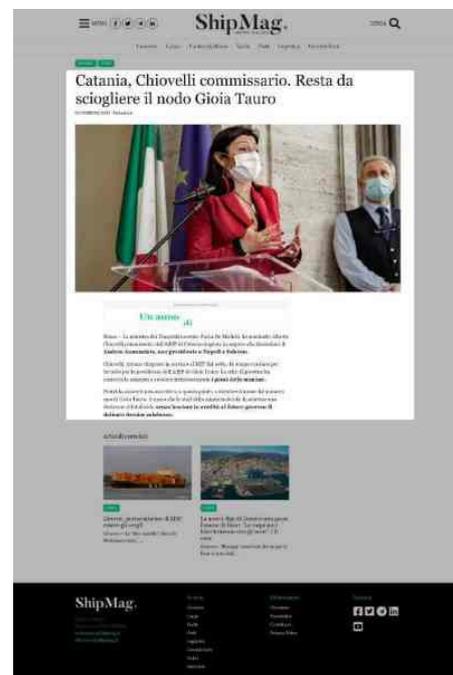
Chiovelli nominato commissario dell'AdSP di Catania e Augusta

Il ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture ha nominato Alberto Chiovelli commissario straordinario dell'Adsp del Mare di Sicilia Orientale (porti di Catania e Augusta). Ingegnere meccanico, 57 anni, dirigente del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Chiovelli subentra al presidente Andrea Annunziata che si è dimesso per guidare l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale che governi gli scali campani. Chiovelli, il cui nome in passato era stato più volte accostato dall'Autorità portuale di Gioia Tauro, si insedierà la prossima settimana nell'AdSP siciliana e giovedì 11 parteciperà alla riunione del comitato portuale.



Catania, Chiovelli commissario. Resta da sciogliere il nodo Gioia Tauro

Roma La ministra dei Trasporti uscente, Paola De Micheli, ha nominato Alberto Chiovelli commissario dell'AdSP di Catania-Augusta in seguito alle dimissioni di Andrea Annunziata, neo presidente a Napoli e Salerno. Chiovelli, 57enne dirigente in servizio al MIT dal 1989, da tempo era dato per favorito per la presidenza dell'AdSP di Gioia Tauro. La crisi di governo ha costretto la ministra a rivedere frettolosamente i piani delle nomine. Potrebbe essere il neo-esecutivo, a questo punto, a decidere il nome del numero uno di Gioia Tauro. A meno che lo staff della ministra decida di adottare una decisione al fotofinish, senza lasciare in eredità al futuro governo il delicato dossier calabrese.



Nominato il commissario dell' Authority di Augusta

Sebastiano SalemiAUGUSTA Il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Paola De Micheli ha nominato il commissario dell' **Autorità** di **Sistema** portuale di Sicilia orientale Augusta-Catania. Si tratta di Alberto Chiovelli, 57 anni, ingegnere meccanico originario di Roma. Subentra al presidente Andrea Annunziata, che si è dimesso per guidare l' Authority del mar Tirreno centrale, che accorpa le Port Authority di Napoli, Salerno e Castellamare di Stabia. Il neo commissario, l' ennesimo, si insedierà nei prossimi giorni e giovedì 11 febbraio parteciperà al primo comitato di gestione che rimarrà in carica fino alla nomina del nuovo presidente. Alberto Chiovelli originario di Roma, è stato presidente del Cism (Comitato interministeriale della sicurezza marittima), quando capo della segreteria tecnico-operativa dello stesso ente era il capitano di vascello Attilio Montalto, segretario generale dell' Adsp Augusta - Catania. Il mandato di Andrea Annunziata sarebbe scaduto il 3 aprile prossimo, ma non quello del segretario generale dell' **Autorità** di **Sistema** portuale di Sicilia orientale, che rimarrà in carica fino al 2023. La nomina del neo commissario è di fatto uno degli ultimi atti firmati dal ministro, prima della caduta del Governo.



La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

«Porto hub, non si pensi di mortificare Augusta Regione Sicilia ambigua»

Il porto hub di Augusta non va messo in secondo piano. Il deputato nazionale dei 5 Stelle Paolo Ficara pretende chiarezza dalla Regione, la cui ambiguità non collocherebbe lo scalo megarese nella posizione che esso merita. Intanto ieri si è svolta una riunione tra i sindaci del Siracusano e la deputazione nazionale e regionale convocata dal capo dell' amministrazione comunale di Augusta, Giuseppe Di Mare per parlare del porto e del suo inserimento nel Piano nazionale di resilienza Dubbi sull' inserimento nel Piano progetto per la realizzazione del porto hub di Augusta, nutre il parlamentare pentastellato. «La linea confusa volutamente tenuta della Regione sugli interventi da finanziare con il Recovery Plan inizia a mostrare tutta la sua pericolosità. Il piano regionale varato dalla giunta Musumeci ha ambiguamente parlato di porto hub del Mediterraneo, senza espressamente indicare quello di Augusta che eppure è riconosciuto dall' Europa come porto Core inserito nella rete europea Ten-T. Nonostante le rassicurazioni a parole dell' assessore regionale alle Infrastrutture Marco Falcone, si rafforza con il passare dei giorni il sospetto che si voglia dirottare altrove quelle risorse - dichiara Paolo Ficara

- che senza ombra di dubbio spettano al porto megarese, se davvero con quei fondi si punta al bene della Sicilia e non ad altro». Il deputato riferisce che nei giorni scorsi la parlamentare di Forza Italia Giusi Bartolozzi, in commissione Trasporti, ha chiesto l' inserimento nel Piano nazionale di resilienza del progetto per la realizzazione del porto hub di Gela. «Nonostante svolgessimo le audizioni dei commissari straordinari individuati per le opere del decreto semplificazioni - aggiunge Ficara - quindi niente a che fare con il Recovery Plan, l' onorevole Bartolozzi ha esplicitamente fatto riferimento alla proposta di porto hub di Gela inserita nel piano regionale, chiedendone l' inserimento nel Piano nazionale di resistenza e resilienza, malgrado il piano approvato dalla giunta Musumeci parlasse genericamente di un "hub del Mediterraneo". A suo dire, l' inserimento nel Pnrr dell' intervento sarebbe strategico per la Sicilia. Nessun accenno al ben più importante e attivo porto di Augusta, a conferma della miope visione regionale. Evidentemente la collega Bartolozzi, compagna dell' assessore regionale all' Economia, Armao, sa qualcosa che noi non sappiamo. A scampo di equivoci - puntualizza Ficara - nessuno pensi di poter giocare con il Recovery Plan e mettere in secondo piano il porto hub di Augusta. Si lavori piuttosto ad ampliare i confini dell' **Autorità di sistema portuale** della Sicilia orientale, comprendendo anche Gela, con una visione di sviluppo appunto di **Sistema**. Se la Regione non ha alcun interesse verso Siracusa e la sua provincia, sappia che qui a Roma non lesineremo azioni e risorse affinché venga riconosciuto al territorio aretuseo il peso che merita anche alla luce del volume di export e ai punti di Pil che garantisce per l' intera Sicilia», conclude il parlamentare siracusano. Sulla vicenda porto e Recovery plan serve unità di intenti per il sindaco Di Mare: «Nessuno deve agire pensando solo al proprio interesse partitico. La Regione metta per iscritto in modo chiaro che l' unico porto hub è Augusta il governo centrale cancelli quella pagina del piano di resilienza che ha dimenticato del tutto il nostro porto» sottolinea il primo cittadino del Comune megarese che ieri ha incontrato i sindaci di Melilli, Priolo, Carlentini, Ferla, Siracusa ed Avola e la deputazione della provincia. «Abbiamo aperto un' importante percorso comunitario - conclude Di Mare - su un tema fondamentale per la provincia e non solo, condividendo l' esigenza di far integrare il piano e attrarre maggiori attenzioni sul nostro territorio».



La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

Il porto di Augusta, come ha già evidenziato l' assessore comunale alle Politiche portuali Tania Patania si trova dinnanzi ad un momento storico senza precedenti. Quello di ieri è l' ennesimo incontro tenuto dal sindaco con i colleghi dei Comuni limitrofi, con i rappresentanti politici, sindacali e associazioni. La prima riunione con i sindaci lo scorso gennaio ha prodotto un documento inviato ai vertici nazionali convenendo sul fatto che il porto di Augusta sia strategico agli obiettivi del Recovery Plan sotto gli aspetti della rivoluzione verde, delle infrastrutture e della salute e che nel piano per il Recovery Fund debbano essere inseriti i progetti di riconversione industriale del polo petrolchimico, i progetti di bonifica della rada di Augusta e tutti i progetti infrastrutturali, stradali e ferroviari, della tratta Siracusa-Catania. Agnese Siliato.

Redazione

Dubbi sull' inserimento del porto di Augusta nel recovery plan

"Il piano regionale varato dalla giunta Musumeci per inserirlo nel recovery plan ha ambiguamente parlato di porto hub del Mediterraneo, senza indicare Augusta che eppure è riconosciuto dall' Europa come porto Core inserito nella rete europea Ten-T. Nonostante le rassicurazioni a parole dell' assessore regionale Marco Falcone, si rafforza con il passare dei giorni il sospetto che si voglia dirottare altrove quelle risorse. Nei giorni scorsi, la parlamentare di Forza Italia Giusi Bartolozzi, in commissione Trasporti, ha chiesto l' inserimento nel Piano Nazionale di Resilienza del progetto per la realizzazione del porto hub di Gela. "Nonostante svolgessimo le audizioni dei commissari straordinari - dice il deputato siracusano, Paolo Ficara - individuati per le opere del decreto semplificazioni, quindi niente a che fare con il Recovery Plan, l' onorevole Bartolozzi ha fatto riferimento alla proposta di porto hub di Gela inserita nel piano regionale, chiedendone l' inserimento nel PNRR, nonostante il piano approvato dalla giunta Musumeci parlasse genericamente di un "hub del Mediterraneo". A suo dire, l' inserimento nel Pnrr dell' intervento sarebbe strategico per la Sicilia. Nessun accenno al ben più importante e attivo porto di Augusta, a conferma della miope visione regionale. Evidentemente la collega Bartolozzi, compagna dell' assessore regionale all' Economia, Armao, sa qualcosa che noi non sappiamo. A scanso di equivoci - puntualizza Paolo Ficara (M5s) - nessuno pensi di poter giocare con il Recovery Plan e mettere in secondo piano il porto hub di Augusta. Si lavori piuttosto ad ampliare i confini dell' **Autorità di Sistema** Portuale della Sicilia Orientale, comprendendo anche Gela, con una visione di sviluppo appunto di **'Sistema'**. Se la Regione non ha alcun interesse verso Siracusa e la sua provincia, sappia che qui a Roma non lesineremo azioni e risorse perchè venga riconosciuto al territorio aretuseo il peso che merita anche alla luce del volume di export ed ai punti di Pil che garantisce per l' intera Sicilia", conclude il parlamentare siracusano Paolo Ficara.



Siracusa Oggi

Augusta

Recovery Plan, Ficara (M5S): "Piano regionale ambiguo, vaghezza sul porto hub"

Adobe_Animate_CC

"La linea confusa volutamente tenuta della Regione sugli interventi da finanziare con il Recovery Plan inizia a mostrare tutta la sua pericolosità. Il piano regionale varato dalla giunta Musumeci ha ambiguamente parlato di porto hub del Mediterraneo, senza espressamente indicare Augusta che eppure è riconosciuto dall' Europa come porto Core inserito nella rete europea Ten-T. Nonostante le rassicurazioni a parole dell' assessore regionale Marco Falcone, si rafforza con il passare dei giorni il sospetto che si voglia dirottare altrove quelle risorse che senza ombra di dubbio spettano all' hub megarese, se davvero con quei fondi si punta al bene della Sicilia e non ad altro". Così il parlamentare siracusano Paolo Ficara (M5s). Nei giorni scorsi, la parlamentare di Forza Italia Giusi Bartolozzi, in commissione Trasporti, ha chiesto l' inserimento nel Piano Nazionale di Resilienza del progetto per la realizzazione del porto hub di Gela. "Nonostante svolgessimo le audizioni dei commissari straordinari individuati per le opere del decreto semplificazioni, quindi niente a che fare con il Recovery Plan, l' onorevole Bartolozzi ha esplicitamente fatto riferimento alla proposta di porto hub di

Gela inserita nel piano regionale, chiedendone l' inserimento nel PNRR, nonostante il piano approvato dalla giunta Musumeci parlasse genericamente di un 'hub del Mediterraneo'. A suo dire, l' inserimento nel Pnrr dell' intervento sarebbe strategico per la Sicilia. Nessun accenno al ben più importante e attivo porto di Augusta, a conferma della miope visione regionale. Evidentemente la collega Bartolozzi, compagna dell' assessore regionale all' Economia, Armao, sa qualcosa che noi non sappiamo. A scanso di equivoci - puntualizza Paolo Ficara (M5s) - nessuno pensi di poter giocare con il Recovery Plan e mettere in secondo piano il porto hub di Augusta. Si lavori piuttosto ad ampliare i confini dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale della Sicilia Orientale, comprendendo anche Gela, con una visione di sviluppo appunto di **Sistema**'. Se la Regione non ha alcun interesse verso Siracusa e la sua provincia, sappia che qui a Roma non lesineremo azioni e risorse perchè venga riconosciuto al territorio aretuseo il peso che merita anche alla luce del volume di export ed ai punti di Pil che garantisce per l' intera Sicilia".

