



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 06 gennaio 2021**



Prime Pagine

06/01/2021	Corriere della Sera Prima pagina del 06/01/2021	7
06/01/2021	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 06/01/2021	8
06/01/2021	Il Foglio Prima pagina del 06/01/2021	9
06/01/2021	Il Giornale Prima pagina del 06/01/2021	10
06/01/2021	Il Giorno Prima pagina del 06/01/2021	11
06/01/2021	Il Manifesto Prima pagina del 06/01/2021	12
06/01/2021	Il Mattino Prima pagina del 06/01/2021	13
06/01/2021	Il Messaggero Prima pagina del 06/01/2021	14
06/01/2021	Il Resto del Carlino Prima pagina del 06/01/2021	15
06/01/2021	Il Secolo XIX Prima pagina del 06/01/2021	16
06/01/2021	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 06/01/2021	17
06/01/2021	Il Tempo Prima pagina del 06/01/2021	18
06/01/2021	Italia Oggi Prima pagina del 06/01/2021	19
06/01/2021	La Nazione Prima pagina del 06/01/2021	20
06/01/2021	La Repubblica Prima pagina del 06/01/2021	21
06/01/2021	La Stampa Prima pagina del 06/01/2021	22
06/01/2021	MF Prima pagina del 06/01/2021	23

Trieste

06/01/2021	Il Piccolo Pagina 25	<i>MASSIMO GRECO</i>	24
<hr/>			

Venezia

06/01/2021	Corriere del Veneto Pagina 9		25
<hr/>			

06/01/2021	Il Gazzettino Pagina 32	<i>ROBERTA BRUNETTI</i>	26
<hr/>			
06/01/2021	Il Gazzettino Pagina 32		28
<hr/>			
06/01/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 18	<i>A.V.</i>	30
<hr/>			
06/01/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 18	<i>ALBERTO VITUCCI</i>	31
<hr/>			
06/01/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 19	<i>R.D.R.</i>	33
<hr/>			
06/01/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 19	<i>ROBERTA DE ROSSI</i>	34
<hr/>			

Savona, Vado

06/01/2021	La Stampa (ed. Savona) Pagina 39		36
<hr/>			
06/01/2021	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 1		37
<hr/>			
06/01/2021	L'Avvisatore Marittimo Pagina 1		38
<hr/>			
05/01/2021	Corriere Marittimo		39
<hr/>			
05/01/2021	Savona News		40
<hr/>			

Genova, Voltri

06/01/2021	Il Secolo XIX Pagina 14		41
<hr/>			
06/01/2021	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 46		42
<hr/>			
06/01/2021	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 8		43
<hr/>			
06/01/2021	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 8		44
<hr/>			
06/01/2021	Il Giornale Pagina 7	<i>Gian Maria De Francesco Gian Maria De Francesco</i>	45
<hr/>			
05/01/2021	BizJournal Liguria		46
<hr/>			
05/01/2021	Genova24	<i>Redazione</i>	47
<hr/>			
05/01/2021	Ship Mag		48
<hr/>			
06/01/2021	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 9		49
<hr/>			
05/01/2021	BizJournal Liguria		50
<hr/>			
05/01/2021	Genova24		51
<hr/>			

05/01/2021	Il Nautilus	<i>Teodoro Nigro</i>	52
Autorità di Sistema Portuale: aiuti di stato e tassazione. Rotta di collisione con la UE o vigenza del diritto interno			
05/01/2021	Genova24	<i>Redazione</i>	55
Multedo: "La foce del rio Rostan è putrescente". L' allarme dei consiglieri di Italia Viva			

La Spezia

06/01/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 1	56
Sommariva a Spezia: «Il rilancio del porto darà posti di lavoro»			
06/01/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 14	57
«Più traffici in banchina? Prima di tutto il lavoro Così si rilancia La Spezia»			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

06/01/2021	Corriere Adriatico	Pagina 47	59
Nuovo presidente Autorità portuale Udc: «Competenze e radici per la scelta»			
06/01/2021	Corriere Adriatico	Pagina 13	60
Addio Gianfranco, anima del porto Uomo di mare e storico motorista			
06/01/2021	Corriere Adriatico	Pagina 13	61
Pelikan pesca una capsula del tempo			
06/01/2021	Il Resto del Carlino	Pagina 22	62
In porto il flacone di plastica di 50 anni fa			
06/01/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ancona)	Pagina 35	63
Il Pelikan pesca l' involucro in plastica del Sidol anni '60			
05/01/2021	Ansa		64
Inquinamento: Ancona, in mare flacone plastica 50 anni fa			
05/01/2021	Informazioni Marittime		65
Ambiente, il Pelikan pesca ad Ancona un flacone di plastica vecchio di 50 anni			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

05/01/2021	Il Faro Online		66
Fiumicino, in corso la pulizia delle banchine			
05/01/2021	Il Faro Online		67
Santa Marinella, Tidei: "Un sinergia per sfruttare le potenzialità del Porto di Civitavecchia"			

Napoli

06/01/2021	Il Mattino (ed. Napoli)	Pagina 28	68
Lungomare, lavori al palo la rivolta dei ristoratori			
06/01/2021	Il Mattino (ed. Napoli)	Pagina 28	70
«Arco borbonico crollato bastava chiederci aiuto noi lo avremmo salvato»			
06/01/2021	Il Mattino (ed. Napoli)	Pagina 38	71
L' ARCO SPAZZATO VIA E LE «PIETRE» DI SPIRITO			
06/01/2021	Il Riformista (ed. Napoli)	Pagina 2	72
POCHI INVESTIMENTI E CAOS SULLE COMPETENZE COSÌ MUORE LA CULTURA			

Brindisi

06/01/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)	Pagina 33	74
Serbatoio di gas naturale nel porto, ancora incerta la localizzazione			

06/01/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 10	75
	Deposito di metano: c'è il sì degli operatori	
06/01/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 10	77
	Infrastrutture strategiche per il porto tra ritardi e difficoltà	
05/01/2021	Brindisi Report	78
	Deposito Edison, Amati: "Ancora nessuna risposta sulla localizzazione"	

Taranto

06/01/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 42	79
	Porto, il 2021 l'anno del rilancio	
06/01/2021	Il Sole 24 Ore Pagina 9	81
	La Cina blocca suini italiani: «Infettati dal Covid»	<i>Marco Morino</i>
06/01/2021	L'Avvisatore Marittimo Pagina 3	83
	Taranto, in funzione la prima gru il terminal di yilport prova a crescere «così opereremo su navi più grandi»	

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

06/01/2021	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 1	84
	Bacino galleggiante, Adsp Gioia Tauro cerca uno scouter	
06/01/2021	L'Avvisatore Marittimo Pagina 1	85
	Gioia Tauro via alla gara per il bacino	
05/01/2021	Corriere Marittimo	86
	Gioia Tauro, avviata gara per ricerca di bacino galleggiante	
05/01/2021	TempoStretto	87
	Gioia Tauro(RC). Avviata la gara per bacino carenaggio	<i>Dario Rondinella</i>

Catania

05/01/2021	lasicilia.it	88
	Autorità Sicilia orientale, i "giochi" politici sul fronte del porto	

Palermo, Termini Imerese

05/01/2021	Shipping Italy	90
	Grimaldi estende al porto di Palermo la linea ro-pax fra Napoli e Cagliari	

Focus

05/01/2021	TrasportoEuropa	91
	Confetra ribadisce opposizione a tassare le Asp	
06/01/2021	L'Avvisatore Marittimo Pagina 6	92
	Lo shipping in ansia, mancano i container	
05/01/2021	Ansa	93
	Crociere: Costa cancella viaggi fino al 31 gennaio	
05/01/2021	Messaggero Marittimo	94
	Costa Crociere riprenderà il 31 Gennaio	<i>Redazione</i>

05/01/2021	Messaggero Marittimo	95
Alessandro Santi: "Il mondo post Covid sarà diverso" -		
<hr/>		
06/01/2021	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 1	96
Un fondo per i relitti		
<hr/>		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campitana 30 C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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

Prolife
INTEGRATORI DI FERMENTI
LATTICI VIVI

Serie A, Sampdoria-Inter
Juventus, allarme Covid
Stasera la sfida con il Milan
di **Mario Sconceri**
commenti e servizi da pagina 42 a 44

Il ricordo
«Mia madre Romy»
la lettera-libro
alla diva Schneider
di **Stefano Montefiori**
a pagina 18

Prolife
D 1000
VITAMINA D a sostegno
del sistema immunitario

I ragazzi al centro

RIPARTIRE (SUBITO) DAI DATI

di **Paolo Giordano**

Due ore di Consiglio dei ministri partoriscono una dilazione di quattro giorni nell'apertura delle scuole superiori. Poche ore prima di quella decisione, veniva dato l'annuncio di possibili «zone bianche» in cui, così s'ipotizza dal nome, il contagio praticamente non c'è. Il coordinatore del Comitato tecnico scientifico Agostino Miozzo si assicura una decrescita della curva da metà mese, ma tutti noi ci prefiguriamo in zona gialla da lunedì. Intanto i principali indicatori dell'epidemia dicono tutt'altro e i contagi giornalieri restano sopra diecimila. Sembrava impossibile superare certi culmini di confusione dei mesi scorsi, ma ci siamo riusciti.

Singolare è soprattutto lo stravolgimento del principio di causalità: siamo costretti a estrapolare le informazioni alla base delle decisioni dalle decisioni stesse, e non viceversa. Mai che venga presentata una situazione e da quella ci si muova a determinate conseguenze. Mai che vengano chiariti dei criteri e, in ragione di quelli, siano poi enunciate le misure. Perché aprire le scuole superiori l'11 gennaio e non il 7? E perché non il 18 o il primo febbraio allora? Perché l'ipotesi del 50% in presenza al posto del 75%? Su quale proiezione di quale modello sono formulati questi scenari? Quali sono gli elementi fattuali e quali quelli interpretativi?

continua a pagina 30

GIANNELLI

LA FRANGETTA DEL 3%



Zingaretti: «Conte ora prenda l'iniziativa Renzi? No a crisi al buio e atti di rottura»

LA SQUADRA, LE IPOTESI
Tre ministri a Iv e Orlando «vice»

di **Alessandro Trocino**

Grandola di nomi e il tentativo di scongiurare la crisi di governo. Sempre che si vada al rimpasto. Andrea Orlando vicepremier e tre ministri a Italia viva: Boschi in testa. Ma l'ipotesi divide.

a pagina 10 **Galluzzo**

di **Maria Teresa Meli**

La coalizione di governo scricchiola, la maggioranza giallorossa appare incartata e Nicola Zingaretti è preoccupato. «Bisogna fare presto — ripete il segretario dem —. Conte riparta, abbiamo molte cose da fare. Renzi? No a crisi al buio. Il Pd vuole superare le conflittualità dentro la maggioranza. E in un momento di emergenza la crisi verrebbe vissuta come un gioco di potere».

a pagina 11

IL RETROSCENA

Una trattativa in salita «Qui è tutto da rifare»

di **Francesco Verderami**

Alla fine a picconare il Conte 2 non è Renzi ma Speranza. Per difendere la «sua» Basilicata il ministro della Salute, come fosse un semplice deputato di collegio, bocca la mappa dei siti per i rifiuti radioattivi resa nota dal governo. Il suo clamoroso comunicato testimonia che l'epicentro della crisi è a Palazzo Chigi.

continua a pagina 12

Secondarie in presenza al 50% dall'11, ma molti governatori prolungano lo stop. L'attesa dei presidi

Scuola, rinvio tra le tensioni

Caso Gallera, svolta in Lombardia: Letizia Moratti candidata a guidare la Sanità

di **Gianna Fregonara**

Elementari e medie partono domani, le superiori l'11 con presenza al 50%. Il governo ha stilato il calendario per il rientro a scuola, ma otto Regioni prolungano lo stop. I presidi, disorientati, attendono ad avvisare le famiglie: «Troppi cambiamenti repentini». Il caso Gallera scuote la Lombardia: Letizia Moratti candidata a guidare la Sanità.

da pagina 2 a pagina 13
Rossi, Soglio

IL VIROLOGO PALÙ (AIFA)
«Circa 15 milioni di vaccinati a metà giugno»

di **Margherita De Bac**

«**E**ntro giugno speriamo di avere almeno 25-30 milioni di dosi di vaccini — dice il virologo Giorgio Palù — e per quel periodo avremo immunizzato 15 milioni di italiani fra quelli a rischio».

a pagina 7



Una scena del film Mr. Bean's Holiday, secondo sequel della serie tv inglese interpretata da Rowan Atkinson, 60 anni

L'antipatico più amato Mr. Bean va in pensione

di **Paola De Carolis** e **Matteo Persivale**

Dopo 31 anni Mister Bean, l'imbranato più famoso al mondo, va in pensione. Rowan Atkinson, l'attore inglese che lo ha inventato e interpretato conquistando 2,45 Paesi, si è detto stanco: «Adesso non mi diverte più».

a pagina 19

L'IDENTITÀ A RISCHIO

Impariamo dal passato, cinema e teatri devono vivere

di **Paolo Mereghetti**

La chiusura di cinema, teatri, conservatori e musei non ha colpito solo i lavoratori del settore, può infliggere un colpo mortale anche all'identità nazionale e culturale dell'Italia. Senza il loro contributo c'è il rischio concreto che il nostro Paese faccia pericolosi passi indietro. Che cosa si può fare per evitare il peggio.

a pagina 30

STOCCAGGIO E POLEMICHE Scorie nucleari: scelte 67 aree Regioni in rivolta

di **Stefano Agnoli**

Nucleare, dopo sei anni sono state svelate le 67 aree giudicate idonee per lo stoccaggio dei rifiuti radioattivi dell'intero Paese. Ed è subito rivolta, dal Piemonte alla Basilicata.

a pagina 21 **Gasperetti**

Susanna Tamaro
Una grande storia d'amore
Romanzo
in libreria e in edicola
SOLFERINO

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

Ai tanti effetti della clausura prolungata che ha divelto le nostre abitudini mi permetto di aggiungere uno di cui non si parla mai abbastanza: la scomparsa del Caso, dell'Inaspettato.

Nella vita di prima succedevano cose impensabili che oggi sono impossibili, mentre allora erano solo imprevedibili. Andavi a una cena e incontravi l'amore della vita oppure un cretino — statisticamente più il secondo che il primo — ma in entrambi i casi avevi aggiunto un nome in agenda e una riga al libro delle tue esperienze. Adesso puoi uscire di casa soltanto per vedere congiunti e amici in modica quantità. La sorpresa non è contemplata, anzi è temuta: se nel salotto della persona da

Ci siamo persi l'Altro

ci sei in visita entra qualcuno che non conosci, il tuo primo pensiero non è «sarà simpatico?», ma «avrà fatto il tampon?».

E come se dal film della nostra esistenza fossero state tagliate di colpo oltre la metà delle scene. E infatti se una volta, sugli schermi e nei libri, ci nutrivamo di storie per sognare le vite che non avremmo mai potuto avere, adesso andiamo a cercarci quella che avevamo prima che ci venisse tolta: gli abbracci, le facce scoperte, i bar affollati, persino gli ingorghi e gli stadi pieni di tifosi arrabbiati, perché anche il caos fa parte dell'esperienza umana ed espellerlo per decreto non può essere considerata una soluzione soddisfacente.

continua a pagina 8

Maurizio de Giovanni
Il concerto dei destini fragili
Romanzo
in libreria e in edicola
CORRIERE DELLA SERA
La libertà della vita

10108
9 771120 468108
Pubb. Italiane SpA s.p.a. - DL 33/2001 conv. L. 46/2004 art. 1, c. 101 Milano





"Report" sulla trattativa Stato-mafia fa l'11,5% di share, con picchi di 3,5 milioni di telespettatori. Un vero servizio pubblico e una prova che non tutto è perduto



Mercoledì 6 gennaio 2021 - Anno 13 - n° 5
 Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

TOSCANA VIRTUOSA

Pd: scuole aperte dopo su richiesta di Emilia e Lazio



◻ DELLA SALA E SALVINI
A PAG. 6-7

MA ALTRI 649 MORTI

Contagi in calo tranne in Veneto e in Romagna

◻ MANTOVANI A PAG. 7

DISASTRO LOMBARDIA

Arriva la Moratti e Gallera punta a gestire i Giochi

◻ SPARACIARI A PAG. 8

4 ANNI PATTEGGIATI

Sostegni (Lega): "Conto svizzero, 1,5 mln non miei"

◻ VERGINE A PAG. 9

» CANTELLI RACCONTA

"Indro chiamò Moratti e SanPa mi salvò la vita"

» Selvaggia Lucarelli

F abio Cantelli, scrittore e filosofo, è il protagonista più intenso della docu-serie *SanPa*. Racconta i suoi 10 anni a San Patrignano con la gratitudine del sopravvissuto e la malinconia di chi ha dovuto imparare a vivere, dopo quegli anni accanto a Mucelli: "Entro a San Patrignano il 15 ottobre 1983 a 21 anni, dopo tre anni duri di tossicodipendenza".
 SEGUE A PAG. 17



SPINGITORI DI ITALOVIVI 50 INTERVISTE AI GIORNALONI IN 1 MESE

Dietro a Renzi&C. le voci dei padroni



TUTTI CONTRO CONTE OGNI GIORNO 2-3 USCITE DI ESPONENTI DI IV, BUGIE ANTI-GOVERNO E PRO-LARGHE INTESE IN VISTA DEL RECOVERY

◻ GIARELLI A PAG. 4-5

Mannelli



MOSSA DI NETANYAHU

La spia Pollard dal carcere Usa alle liste di Bibi

◻ SCUTO
A PAG. 15



LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Poltrone, valigie e ideali a pag. 3
- **Montanari** Il Pd ignora la scuola a pag. 11
- **Robecchi** Gli studenti non fanno Pil a pag. 11
- **Truzzi** Nel menu pasta all'abissina a pag. 11
- **Luttazzi** Ora Agnese ha gli incubi a pag. 10

UN CASO LETTERARIO

Il secondo sesso nazista fa rima con l'Olocausto

◻ TAGLIABUE
A PAG. 18



La cattiveria

L'assessore lombardo Giulio Gallera: "I conti sui vaccini fuciamoli tra venti giorni". Il tempo di organizzare la fuga

WWW.SPINOZA.IT

Perché lo fa?

» Marco Travaglio

Più leggiamo le spiegazioni di Messer Due Per Cento sulla crisi di governo, giunte ieri a quota 937, più abbiamo la sensazione che quella vera sia la numero 938. Secondo voi, qual è? Sondaggio a risposta multipla.

1. Conte è presidente del Consiglio e lui no.
2. Conte è primo nei sondaggi e lui ultimo.
3. Tra due mesi e mezzo Conte supera i suoi giorni di permanenza a Palazzo Chigi e lui rosica.
4. Per stare fisso su tutti i giornali e le tv deve minacciare la crisi di governo fissa.
5. Così Iv ha più interviste che voti, persino a Bellanova e Rosato, fino a Bonetti e Scalfarotto.
6. Così, mentre il governo fa le notti sul Covid e sulla scuola, lui sta da Porro a fare il fenomeno.
7. Italia viva è morta e lui non ha un cazzo da fare.
8. Anche le pulci hanno la tosse.

9. Gli han detto che Draghi non vede l'ora di mettersi al suo servizio. E lui ci ha creduto.
10. Gli han detto che, se piazza Guerini all'Interno e Rosato alla Difesa, lo fanno segretario generale della Nato, e pure del Patto di Varsavia. E lui ci ha creduto.
11. L'altro Matteo gli ha detto che lo vuole leader del centrodestra. E lui ci ha creduto.
12. I miliardi del Recovery sono 209, le prossime nomine sono 500 e *Gli avvoltoi hanno fame* (per le querele, rivolgersi a Don Siegel per il film con Clint Eastwood e Shirley MacLaine).
13. Crede che il Mes sia una roba che si mangia.
14. De Benedetti è a digiuno di insider da Palazzo Chigi.
15. I finanziatori di Open, dopo le ultime perquisizioni, hanno interrotto i bonifici.
16. Gliel'han chiesto babbo Tiziano, Alfredo Romeo e Carlo Russo in un barretto a Firenze.
17. È la prima clausola del Patto di Rebibbia con Verdini.
18. La Boschi ha la faccia come la Boschi e del resto, "dopo una certa età, ognuno è responsabile della sua faccia" (per le querele, rivolgersi ad Albert Camus).
19. Vuole entrare nel Guinness dei primati come il primo politico al mondo che finisce sotto zero nei sondaggi.
20. Vuole finalmente mantenere la promessa di lasciare la politica e si butta nel rackol.
21. Scrivere letterine a Conte gli dà più gusto che scriverle a Babbo Natale, che glielie respinge sempre al mittente.
22. Confonde i servizi segreti con i servizi igienici.
23. Vuole la Boschi ministra perché non sopporta un governo senza indagati e neppure lui sa chi siano queste Bellanova&Bonetti.
24. Raccontare 937 balle in un solo mese e venire creduto è una novità persino per il Bomba.
25. Da piccolo lo prendevano tutti in giro e ora si vendica sul primo che capita.



quotidiano Sped. in Abb. Postale - DL 352/2003 Conv. L. 46/2004 Art. 1, c. 103 MILANO

ANNO XXVI NUMERO 4

DIRETTORE CLAUDIO CERASIA

MERCOLEDÌ 6 GENNAIO 2021 - € 1,80 + € 1,50 con il libro RIPARTIRE DA DRAGHI

Povero Dante. Dopo sette secoli dalla sua morte è finito nelle mani di giornalisti incompetenti e pupazzetti televisivi

Povero Dante! Lui ha senza dubbio meritato con il suo poema di vivere tutt'ora nell'oltretomba, scendendo ogni tanto dal Paradiso infangato per visitare e commiserare i disperati inquilini dell'Inferno e i poveri, volentieri peccatori del Purgatorio. E dal-

DI ALFONSO BERARINELLI

L'oltretomba gli toccherà di sopportare, in questo 2021, settimo centenario della sua morte, il fiume di noiosissime e di pompose celebrazioni ufficiali che gli toccheranno e gli toccheranno fin al dicembre prossimo.

Dante è indubbiamente italiano, ma con gli italiani e l'Italia di oggi ha non meno indubbiamente poco a che fare. Del nostro primo e maggiore poeta la cosa è certa più delle altre, che noi non lo leggiamo, leggerlo non ci è facile per diverse ragioni. Ho sentito un momento fa alla radio un professore dell'Accademia della Crusca, istituzione secolare che si dedica alla custodia della lingua italiana, rispondere a qualche domanda della conduttrice. Una di queste era: professore, la lingua di Dante è vicina o lontana? Risposta inevitabile: lontana e vicina nello stesso tempo. Vicina perché, come ha mostrato statisticamente il professor Tullio De Mauro, è altissima la percentuale delle parole usate oggi che si trovano già nella "Divina Commedia". Ma anche lontana perché i neologismi (o più precisamente i prestiti) che si trovano in Dante, derivati per lo più dal francese antico e dal provenzale, non ne capiamo più.

Ma naturalmente aggiungo il fatto che la cosa più difficile da capire è la cultura, la mentalità, le passioni morali e filosofiche di Dante. Riflettendo sul fatto che ormai il discorso sulla letteratura, più che fra i critici e gli storici della letteratura italiana, è trasferito nelle mani dei linguisti, che leggono la lingua letteraria, ma non

leggono propriamente la letteratura per quello che dice e che vale. Per loro un autore vale l'altro: sono tutti depositi, magazzini, accumuli di materia linguistica da cui prelevare esempi lessicali, grammaticali, sintattici, semanticamente da mostrare come fenomeni a sé.

Povero Dante! Sono interessanti e memorabili le sue singole parole e locuzioni, non l'insieme del suo poema? Per prelevare campioni linguistici basta un computer; per leggere il poema ci vuole tempo, attenzione, passione, pazienza, comprensione, immenso affetto, sensibilità storica e morale nonché comparativa che misuri la distanza fra l'umanità di Dante e l'umanità attuale.

Riflettendo su questo, quando nella stessa trasmissione è emersa la voce di Roberto Benigni che anni fa si dedicò anima e corpo, più corpo che anima, a propugnanze Dante battendo il più spesso possibile che è meraviglioso, è straordinario, è eccezionale, è unico, è il sommo scrittore non solo della letteratura italiana ma di

tutte le letterature, di quelle moderne e anche di quelle antiche che lo hanno preceduto, da Omero a Sofocle, da Platone a Virgilio... Tutto questo non perché sia plausibile un tale fuor di tempo, ma solo per ripetere meraviglioso, unico, eccezionale, straordinario... Benigni tra l'altro, leggeva malissimo la "Divina Commedia". Enfatizzava, enfatizzava, enfaticamente commentava agitando e contorcendosi, come se l'esplicità di Dante non fosse di per sé sufficiente e avesse sempre bisogno di condimenti, additivi, specie, vigerazioni di sostegno.

Povero Dante! Dopo sette secoli dalla sua morte è finito nelle nostre mani. Quali nomi? Quali di no? Va bene l'Accademia della Crusca finché si parla di lingua, ma di Benigni era molto meglio Vittorio Serbelloni, sia per la voce e l'intelligenza, sia per la cultura. A lui sul commento parafrastico pubblicato con la supervisione di un critico e filologo come Gianfranco Contini. (segue a pagina due)

tra le cento aziende migliori del 2020, 36 sono cinesi e 30 americane. In settori trainanti. Cose da capire e incognite

La crisi si avvia Conte e la sfida a Renzi Ora anche Grillo lo sprona No del Pd ai responsabili

Per il premier diventa complicato trovare un accordo, anche a causa del subbuglio nei M5s. Così medita la "bella morte" in Aula

L'incontro Zingarella-Franceschini

Roma. È tentato. Vorrebbe il via. Sempre al Senato. Come fu con Matteo Salvini nell'estate del 2019. Sfidare Renzi in Aula, sostituire Italia viva con i responsabili, convinto che il partito dell'ex premier perderebbe anche pezzi. Giuseppe Conte, l'ocella tra le spine del Pd che lo esortano a trattare e la panca del Movimento che gli dice di stare bene. Tra coloro che sono favorevoli allo show-down c'è anche Beppe Grillo che dell' "ebetino di Firenze" è da sempre accerrimo nemico. Tra Quagliariello e Silvio Berlusconi non ci sono poi così tante differenze. Ciononostante i senatori grillini, Purfino Barbara Lezzi, ortodossissimo, tra il rassicurante e l'indoleto, dice che "mi ormai l'ottica è quella di accogliere tutti". Dall'altra parte però c'è il Pd. Ieri Nicola Zingarella, Andrea Orlando e Dario Franceschini si sono visti al Nazareno. Questa la linea: "Questo governo esiste solo se c'è questa maggioranza, altrimenti c'è solo il voto". Con l'occasione, il segretario del Pd ha ribadito che non cadrà al gioco di Renzi. "Non entro nel governo, se entrati lo catteremo", ha detto.

(Continuato a Valencina pagina 4 e pagina quattro)



GIUSEPPE CONTE

Colao: Conte scomparso Lo sfogo del capo della task force: "Il Recovery? Non c'è stato un follow up rispetto al nostro piano"

Roma. "Potevamo accelerare i tempi, essendo partiti quest'estate, certo. Ma è presto per dare giudizi visto che il lavoro, quello del Recovery, ancora non è stato concluso. Ci stiamo ancora lavorando con i vari ministri, chiacchiere informali, non c'è stato un follow-up ufficiale tra la nostra commissione e il governo". Vittorio Colao è il manager che viene chiamato dal premier Giuseppe Conte per disegnare la fase 2. Un pool di esperti - 21 in tutto - che produce centodieci idee divise in sei capitoli. Iniziative per rilanciare l'Italia e portarla fuori dal lockdown e nella crisi più ferrea. Poi però, in giugno, ci fu la parata di Villa Pamphili: gli Stati generali di Conte. Una settimana di incontri, con solo un appuntamento dedicato al capo della task force. L'inizio di un lento affievolimento del governo. Di cui Colao sembra non dolersi. Ma prenderne atto.

(Continuato a pagina quattro)

"Conte, batti un colpo" "Attendi il rispost dal premier, a partire da Mes. Braccio di ferro in Aula? Siamo pronti". Parla Rosato (lv)

Roma. In tanti lo danno già per ministro prossimo venturo: della Difesa, degli Interni, Chissà. E allora com'è che dobbiamo chiamarlo? "Ettore, va benissimo così. Felicitissimo di fare il vicepresidente della Camera". In tanti, poi, dicono che nel giro delle trattative, Matteo Renzi sia solo mandando avanti quando c'è da litigare, che invece per fare la pace s'affida a Maria Elena Boschi. E dunque, sospettiamo, se Ettore Rosato ha accettato di parlare è perché la crisi è ormai irreversibile. "La palla in verità è nelle mani di Giuseppe Conte", risponde il presidente della Villa viva, con sorprendente pacatezza. "Semmai è paradossale che siamo proprio noi, e non da oggi, a chiedere un tavolo di confronto ampio, che coinvolga non solo le forze di maggioranza ma anche le opposizioni e le parti sociali, per discutere del Recovery, cioè del futuro del paese. In una situazione normale sarebbe il premier, ad assumersi questa responsabilità". Troppo tardi, ormai, per recuperare? (Valencina pagina 4 e pagina quattro)

Un'agenda tosta per il VisConte c'è già Voglio vaccinarci ora

La strada per un governo che voglia fare il bene dell'Italia e non solo compiere è chiara: riforma fiscale, della giustizia, delle istituzioni. Una forte iniezione di Leopardi per eliminare le scorie Rousseau. Oppure, basta affidarsi all'Europa

trarsi su alcune priorità da cui dipenderà il futuro non solo del governo ma anche del paese. E per identificare le priorità ci sono due strade che si possono seguire. La prima strada, più semplice, è quella di affidarsi all'Europa. La seconda strada, più complessa, è quella di provare a mettere un po' di tempo e prendere sul serio le 90 mila battute di documenti inviate da Matteo Renzi a Roberto Gualtieri lo scorso 30 dicembre, di cui mistione sono i contenuti. Per le tracce su giornali di fine anno e inizio anno. Prevediamo a iniziare dalla seconda strada e parliamo dal documento inviato da Renzi al Met. Che si apre così: "Non possiamo accettare un documento senza una visione, non possiamo essere complici del più grande spreco di denaro pubblico: ecco perché individuiamo una serie di erliche pubbliche, alcuni di cui sono i nostri costruttivi". La prima critica mossa da Renzi ha a che fare con la qualità della struttura del Recovery, più simile a una lista della spesa che a una lista di progetti. Il documento, che legge nella lettera, "un collage di testi diversi: per noi serve una penna sola, non una collazione di diversi brani". La critica di Renzi è giusta e ci permette di mettere a fuoco alcuni punti specifici in cui vera misurata la capacità del Recovery di imprimere alla legislatura una velocità che non si limiti ad avere più spazio tra i ministri del governo. Una parte per un governo costruito meno sulle chiacchiere e più sui fatti riguarda certamente la riforma del fisco (tema cruciale anche del progetto di Recovery) e quella della giustizia (tema di cui si è parlato più volte). La prima riforma fiscale da fare la si ottiene con la digitalizzazione e con l'incorporazione delle banche dati, non con gli elicotteri. Che cosa ha funzionato e cosa no? (segue nell'inserto V)

Dr. Zingaretti e Mr. Nicola, un gioco politico Sconfiggere Conte con Renzi, e sconfiggere Renzi con Conte. Tattica e fuoto

Da segretario del Pd si affida al precario e a rischio equilibrio tra crisi e continuità, dunque sempre, difende, puntella, assicura, rimanca con Renzi a posizioni politiche che di Salvatore Merlo

rischiano di destabilizzare la maggioranza di governo, dice. E poi aggiunge: "La parola d'ordine è costruire". Professore di equilibrio tra gli squilibri, il segretario è il pompiere del presidente Matteo Renzi, la sua nave. Poi, però, da presidente del Lazio, ecco che lo stesso Nicola Zingaretti (ma forse è un altro) assume il ruolo di capitano della nave. Si trasforma. Manda avanti contro il governo il suo assessore alla Sanità, Alessio D'Ama, che da settimane fa esercizio di critica sulla gestione del Covid e dei vaccini. E spinge la propria risolutezza al punto da suonare ultimativo: "O il governo rivava la ripartitura delle scorte o decidiamo noi presidenti di regione". Boia. Accade appena lunedì scorso. Il cauto che si è coraggioso. Il morbido che diventa duro. Imparzialmente diviso tra speranza e scetticismo,

Andrea's Version

Se hanno assolto Mario Oliverio, l'ex presidente della regione Calabria? Vero, assolto. Per non aver commesso il fatto. Se ad accusarlo era stato il procuratore. Nicola Zingaretti? Lui, senz'altro. Se, allorché ne sarebbe l'arresto, Graterri non si tratteneva dal comunicare alla stampa: "Siamo sicuri che il risultato investigativo e ci saranno, anzi, altre novità e sorprese"? Anche questo è vero. Se la Cassazione lo accusò poi di grave prevaricazione accusatoria nei confronti dell'imputato? Così risulta. Se, sempre il medesimo dottor Graterri, si è diventato negli anni un campione del risarcimento ereditario per le ingiuste carcerazioni? Questo perfino ammettere una roba. Quanto infine al fatto che sta facendo più danni lui dell'assessore lombardo alla Sanità, questo chi poi dirlo? (Merlo segue a pagina quattro)

Contro l'insalatismo

Mettere al centro della tavola l'insalatista significa mettere ai margini l'uomo, il vero uomo

Il sale fa male e loro esaltano l'insalatista, piena di sale fin dal nome. L'insalatista è rivoluzionario, quello che poi sono, non a caso, rivoluzionari. La D

DI CAMILLO LANGONE

prima è Bee Wilson, che si chiamerebbe Beatrice se non avesse tirato l'anagrafo come è solita fare coi cavoletti di Bruxelles. È una gastronomica inglese il cui grosso articolo apparso sul Wall Street Journal è da considerarsi il manifesto del movimento e infatti il titolo squilla forte: "The Great American Salad Revolution". I principii mi ha ricordato quel celeberrimo di Karl Marx: "All'inizio del 2021, il piatto che mi ritrovavo a desiderare più di l'insalatista". Dunque uno spettro si aggira sulle tavole dell'Occidente, il piatto che si insalata... C'è veramente da rabbrivire. La seconda rivoluzionaria è Nigella Lawson, già dea dei fornelli e ora forse despota del terzo e ultimo capitolo di un libro di insalata con accenti lirici, come di un cibo (ma l'insalatista è un cibo?) capace di sollevare lo spirito e aggiungere un tocco di terrore colturali all'insalatismo: protagonista dell'illustrazione è una donna, e allora non mi venite a dire che l'insalatista non è cosa da femmine, la donna è nera, e allora non venite a dire che c'è il razzismo. Sono armi ideologiche, se maneggiate da signore (tutte pallide, notare) allineate al razzismo antibianco che evidenziano non è un esclusiva di New Yorker e New York Times.

Il problema è che mettere al centro della tavola l'insalatista significa mettere ai margini l'uomo, il vero uomo, per il quale il radice dove fare da contorno. Al massimo l'ingrediente, e non il principale. Anche recentemente ho mangiato un insalatista, il mio capro del cappone. Preparata per riciclare il volatile che insieme al manzo mi ha fornito il grassissimo brodo degli anolini natalizi. Un'altra componente del mio insalatista con un ruolo subordinato. La prossima volta cercherò di procurarmi un fagiolo sano perché il brodo di fagiolo è squisito, perché un insalatista di fagiolo non l'ho mai mangiata, sia per dar un dispiacere a Flavia Insinna, l'uomo perfetto per la donna insalatista ossia l'uomo che rinnega la cultura virile della caccia. Un'altra componente del mio insalatista, Emily Nunn, si è spinta a inserire l'insalatista nella tipologia "comfort food". Grazie a Dio qualche differenza c'è: i sassi resistono a me perché lo sconforto se per cena propongono un insalatista. Non sono una capra, sono un uomo. Un uomo italiano. A cui la ricetta preferita dalla signora Wilson disgiunta in modo particolare: "Cavoletti di Bruxelles crudi, trattati finemente e mescolati con un condimento di ispirazione vietnamita con aglio, fieno di menta, peperoncini, salsa di pesce, aceto di riso, succo di lime e anacardi". Ispirazione vietnamita? Aceto di riso? Succo di lime? Anacardi? cosa mai gli anacardi non entrano, qui si comprano pinoli, i condimenti sono aceto di vino e succo di limone. Che comunque sulle salisce non servono.

Mozione Blair

Le raccomandazioni tecnico-politiche dell'ex premier per accelerare di brutto la campagna di vaccinazione

Milano. Quando Tony Blair, ex premier britannico con un'idea su tutto, aveva scritto sulla "Independent" a dicembre che per far funzionare la campagna di vaccinazione era necessario andare molto veloci e in massa sulla prima dose, era scoppiato il putiferio. C'era il poco amore nel confronto di Blair che era un costante nel Regno Unito, ma c'entra anche il fatto della competenza: pure i commentatori meno ostili nei confronti dell'ex premier (qualcosa c'è) dicono che nella speranza di voler avere un posizionamento o un tranquillo a tutti i costi, Blair si era avventurato in un terreno non suo e quindi non poteva che sbagliare. Per di più allora, la questione del giorno non erano le dosi quanto piuttosto il fatto che gli inglesi a un passo dalla Brexit si fossero presi per primi hanno regole di certificazione come stringenti rispetto a quelle europee? Il vaccino europeo. Qui sul continente gli "exitisti" si agitavano: vedete, gli inglesi si che hanno capito tutto soltanto gli exitisti sono anche quelli che non si vogliono vaccinare ma gual a sprecare una polemica per un pochino di coerenza, mentre sull'isola il secezione-ironista Blair faceva un paio di calcoli, il risultato a lui appariva evidente: bisognava dilatare i tempi della seconda dose e impegnarsi a somministrare la prima dose a più gente possibile in modo da poter iniziare a introdurre un livello di immunizzazione utile per poter ricominciare a parlare di pseudonormalità. Qualche settimana dopo, con il piccolo storico di cosiddetta strategia "first dose to many". La mozione Blair è diventata realtà. Il Tony Blair Institute ha pubblicato uno studio che introduce in termini tecnici l'intimazione: è cosiddetta strategia "first dose to many". Nell'introduzione si legge chiaro: "Il governo ha fatto su questa raccomandazione" e così i blairiani fanno un passo ulteriore, altre "raccomandazioni per accelerare" e fortemente il programma di vaccinazione". (Pezziati segue a pagina tre)

La Cina? Molto bene

Tra le cento aziende migliori del 2020, 36 sono cinesi e 30 americane. In settori trainanti. Cose da capire e incognite

Roma. Il Nasdaq ha corso a perdifiato durante l'annus horribilis. L'indice dei titoli tecnologici è salito del 43 per cento rispetto a gennaio ed è raddoppiato dopo il ritorno di marzo, quando l'Organizzazione mondiale della sanità ha dichiarato la pandemia. Caputo è scoppiato come una lampadina. Lo seguono a ruota solo le principali Borse cinesi come Shenzhen (+32 per cento) e Shanghai (+24), tollonate da Tokio (+16) e Nikkei (+15). In Europa, Lontane Amsterdam e Francoforte (+8 e +4,5) negative tutte le altre con Londra e Madrid in coda (-13 e -14,5). Se la classifica dei listini rispecchia il grande gioco degli scambi, allora il 2020 ha confermato le equilibri mondiali, economici (e non solo), che il Covid 19 non ha alterato; anzi. Gli Stati Uniti mantengono il loro primato tecnologico, a insidiarli la Cina e la potenza asiatica, vecchi come il Giapponese e più nuove come l'India. Anche la Tesla ha corso a più non posso. A gennaio dell'anno scorso tutti pensavano che sarebbe scoppiato come una lampadina o meglio una gigantesca bolla delle illusioni perdute. E invece eccola là, con una capitalizzazione di 729 miliardi di dollari, con il 2020 in testa. La Tesla ha puntato uno al mondo, prima della Toyota e della Volkswagen. Tengono testa nella grande corsa all'auto del futuro le concorrenti cinesi. Caputo è scoppiato come una lampadina una startup fondata a Shanghai per lanciarsi nella rifila delle vetture elettriche. Solo nel 2017 ha messo in strada il primo veicolo, con una immolazione che sembra l'uovo di Colombo: il cambio in tempo reale delle batterie. Nel maggio 2018 ha aperto la prima stazione di servizio, ma il vero decollo è avvenuto lo scorso anno. Niente più lunghe attese, è un esclusiva di New Yorker e New York Times.

Il problema è che mettere al centro della tavola l'insalatista significa mettere ai margini l'uomo, il vero uomo, per il quale il radice dove fare da contorno. Al massimo l'ingrediente, e non il principale. Anche recentemente ho mangiato un insalatista, il mio capro del cappone. Preparata per riciclare il volatile che insieme al manzo mi ha fornito il grassissimo brodo degli anolini natalizi. Un'altra componente del mio insalatista con un ruolo subordinato. La prossima volta cercherò di procurarmi un fagiolo sano perché il brodo di fagiolo è squisito, perché un insalatista di fagiolo non l'ho mai mangiata, sia per dar un dispiacere a Flavia Insinna, l'uomo perfetto per la donna insalatista ossia l'uomo che rinnega la cultura virile della caccia. Un'altra componente del mio insalatista, Emily Nunn, si è spinta a inserire l'insalatista nella tipologia "comfort food". Grazie a Dio qualche differenza c'è: i sassi resistono a me perché lo sconforto se per cena propongono un insalatista. Non sono una capra, sono un uomo. Un uomo italiano. A cui la ricetta preferita dalla signora Wilson disgiunta in modo particolare: "Cavoletti di Bruxelles crudi, trattati finemente e mescolati con un condimento di ispirazione vietnamita con aglio, fieno di menta, peperoncini, salsa di pesce, aceto di riso, succo di lime e anacardi". Ispirazione vietnamita? Aceto di riso? Succo di lime? Anacardi? cosa mai gli anacardi non entrano, qui si comprano pinoli, i condimenti sono aceto di vino e succo di limone. Che comunque sulle salisce non servono.

Da SanPa ai vaccini, il momento simbolico Letizia Moratti

Riservata all'apparenza un po' di tempo, il momento simbolico di Letizia Moratti, conclusa nel 2011 l'esperienza

COSTANTINO MASTRO CEREGNA

di sindaco di Milano, si sta ritirata dalla scena pubblica e dagli impegni, in campagna. Basterebbe guardare l'elenco di banche e istituzioni che fanno parte del comitato di direzione, se la sua casa in campagna, la sua "famiglia" come spesso la chiama, è la San Patrignano. E per SanPatrignano, l'isola di Leri, con la sua bella architettura, ora, nel disegno, il suo padrone è il vaccinale della sanità lombarda, e nel disastro della SanPa a distruzione galleriana, il suo nome è balzato in prima pagina nel rapporto di giunta un po' alla svelta che potrebbe portare all'assessorato al Welfare". (Pezziati segue a pagina tre)



il Giornale



MERCOLEDÌ 6 GENNAIO 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 4 - 1,50 euro*

www.ilgiornale.it
02 71224711 | Guida Inf. notte@ilgiornale.it

MALAGIUSTIZIA LE LANDE DESOLATE DELLE TOGHE

di **Alessandro Sallusti**

«Lande desolate» è il nome che di Nicola Gratteri, super procuratore di Catanzaro, magistrato star dell'antimafia, ha dato all'inchiesta che nel dicembre del 2018 aveva devastato il vertice politico della regione Calabria, dal governatore Mario Oliverio al vice presidente Nicola Adamo, entrambi del Pd, passando per la moglie di quest'ultimo, la deputata Enza Bruno Bossio. A distanza di due anni di «desolate» resta solo l'operato dell'intoccabile Gratteri, le vite personali e politiche rovinategli dagli accusati e la manipolazione da parte della magistratura del regolare corso della democrazia. Due giorni fa i giudici hanno infatti assolto Oliverio e tutti gli imputati politici per «non aver commesso il fatto», tanto lacunose e infondate erano le accuse del super procuratore che si crede l'erede di Giovanni Falcone.

Ma ormai è andata: Oliverio, abbandonato dal suo partito, non ha potuto ricandidarsi alle elezioni poi vinte nel febbraio 2020 dal centrodestra con la povera Jole Santelli, morta dopo soli otto mesi di governo. E dire che Gratteri, annunciando la sua retata di eccellenti, aveva commentato: «Questa inchiesta dimostra il fallimento della ricostruzione della Calabria, che continua a essere, purtroppo ahinoi, l'Africa del Nord». E invece si è dimostrato che la Calabria è ancora Italia, Paese (a volte) fondato sul diritto e non sulla mania di protagonismo di magistrati e di giornalisti loro compiacenti. Tipo Marco Travaglio che su Oliverio aveva fatto una feroce campagna per convincere Zingaretti a cacciarlo dal partito. E tipo Sigfrido Ranucci che l'altra sera a *Report* su Raitre ha confezionato, a spese dei contribuenti, l'ennesima bufala sulla contiguità alla mafia di Silvio Berlusconi riproponendo tesi già ampiamente smentite dai fatti.

A quando, mi chiedo, una bella puntata, meglio una serie, della Rai sugli errori giudiziari dei magistrati italiani, errori che, come nel caso di Gratteri su Oliverio, ma anche della procura di Milano su Ruby e Berlusconi, su Calogero Mannino e Clemente Mastella o sull'ex sindaco di Parma Pietro Vignali, hanno impunemente stravolto gli equilibri della politica? Forza Ranucci, forza Travaglio, fateci vedere di che pasta è fatto il giornalismo italiano. E speriamo, visto i risultati, sia una pasta migliore di quella dei magistrati alla Gratteri.

GOVERNO IN BILICO PD IN CRISI DI PANICO I dem terrorizzati da elezioni anticipate e Draghi. Conte cerca voti, Colle irritato LOMBARDIA, TORNA LA MORATTI L'ex sindaco al posto di Gallera, in arrivo altri cambi

DAL MINISTERO AL COMUNE

Milano e la regione virtuosa delle grandi famiglie

di **Alessandro Sallusti**



APPREZZATA Letizia Moratti ha guidato Milano dal 2006 al 2011

Presidente della Rai nel 1994, Ministra dell'Istruzione nel governo Berlusconi 2001, sindaco di Milano nel 2006, presidente di Ubi Banca nel 2019, e in mezzo un lungo elenco di iniziative - ha ideato e portato a Milano Expo e sostenuto la comunità di San Patrignano - in Italia e all'estero. No, Letizia Moratti non aveva certo bisogno né per vivere né per esistere di impelagarsi nella più rognosa delle avventure oggi possibile, cioè (...)

segue con **Giannoni** a pagina 6

di **Vittorio Macioce**

Questa crisi di governo ha due volti, Conte e Renzi, e uno spazio vuoto. È lì, in un cantuccio sfocato, che si è nascosto il Pd. Non c'è modo di farlo emergere. È il paradosso di questi giorni turbolenti. Ti aspetti un segnale, una mossa, e invece (...)

segue a pagina 4
servizi da pagina 2 a pagina 8

INCOLLATO ALLA POLTRONA

Il mistero di Giuseppe inamovibile

di **Gabriele Barberis**

a pagina 2

ALLARME FORNITURE: PFIZER IN RITARDO

Mancano 150mila dosi ma c'è il vaccino italiano

Enza Cusmai e Maria Sorbi

Pfizer dalle parole è passata ai fatti: non ha consegnato in Italia tra le 135 e le 150mila dosi su 450mila stabilite per il secondo lotto: il 30 per cento in me-

no. Sono rimasti a bocca asciutta circa cinquanta ospedali italiani, disseminati in quasi tutte le regioni. Perciò l'Italia accelera sul vaccino italiano.

alle pagine 12 e 13

LE ANALISI

La riscossa del siero autarchico

di **Giordano Bruno Guerri**

Era partita bene, la parola autarchia, quando tra gli antichi filosofi greci indicava l'autosufficienza spirituale (...)

segue a pagina 13

Devono farli anche le strutture private

di **Giuseppe Marino**

Il ritmo di somministrazione dei vaccini è aumentato, rispetto ai primissimi giorni ma i conti non tornano (...)

segue a pagina 12

DIFENDITI CON SUSTENIUM IMMUNO

ADULTI JUNIOR

PER SOSTENERE LE DIFESE IMMUNITARIE DI TUTTA LA FAMIGLIA.

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

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA SEZIONI INVIATE), IL SOSTITUTO DI CROCIERATA, PER VET. L. 1/1/2018

PRIMA RAPPRESENTANZA, CHOC NELLA SILICON VALLEY Il sindacato fa tremare Google

di **Francesco Maria Del Vigo**

Alla fine ce l'hanno fatta. Timidamente, con molte cautele e, al momento, con pochissime adesioni, ma i sindacati sono entrati nel tempio della tecnologia. Dopo mesi di lavoro sottotraccia duecento, tra sviluppatori e ingegneri, hanno dato vita alla prima rappresentanza sindacale all'interno di Google. Vista con gli occhi del mondo del lavoro europeo, potrebbe sembrare una banalità. Non lo è, invece, per la galassia dei colossi del web. La Silicon Valley è il distretto in cui viene pensata la tecnologia più avanzata di tutto il mondo, giusto per capirci: nell'area hanno (...)

segue a pagina 17

BIG MATCH A RISCHIO, DUE CONTAGIATI TRA I BIANCONERI Spettro Covid su Milan-Juve

di **Tony Damascelli e Franco Ordine**

ERIK LARSON

«Churchill? Coraggioso e ironico»

Eleonora Barbieri

a pagina 22

Il big match di stasera tra Milan e Juventus minacciato dai casi di Covid in casa bianconera. Alex Sandro e Cuadrado sono risultati positivi ai tamponi della vigilia e salteranno la sfida di San Siro, più che mai decisiva in chiave scudetto. Ma se in giornata dovessero essere accertati altri casi di positività tra i giocatori non è da escludere il rinvio della partita, considerato anche il precedente scomodo di Juventus-Napoli. Quanto agli aspetti sportivi, non ci saranno Ibrahimovic e Morata, ancora bloccati dagli infortuni. E l'Inter, in campo a Genova contro la Samp, spera nel sorpasso...

con **Latagliata** e **Muratore** alle pagine 26-27



IL GIORNO

MERCOLEDÌ 6 gennaio 2021
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Milano, colosso condannato a risarcire dai giudici

**Facebook copiona
Ad azienda milanese
vanno 3,8 milioni**

Consani a pagina 12



Milano, il caso Lega e fondi

**Film commission
Patteggia
il prestanome**

Servizio a pagina 13



La Babele dei divieti e dei permessi

La lotteria dei colori spiazza gli italiani, nessuno sa cosa si può fare e cosa no. I ristoranti coprono solo il 20% delle perdite. Incertezza sulla scuola. L'inizio slitta dall'8 all'11, ma non per tutti. Vaccini a rilento. I medici di base: noi pronti, nessuno ci chiama

Marmo e servizi
da pag. 3 a pag. 7

Il caos dei decreti anti-Covid

**La zona nera
di un governo
indeciso a tutto**

Michele Brambilla

Provate a chiedere ai vostri familiari, parenti o amici, o anche al primo che passa per la strada, se hanno capito che cosa potranno fare e che cosa non potranno fare nei prossimi giorni: non dico mesi, ma giorni. Non ne troverete uno che abbia le idee chiare. E non certo perché non ci si prenda la briga di informarsi, anzi: ciascuno di noi è attaccato ai giornali, ai siti, alle tv, alla radio. Le informazioni non mancano, al contrario sovrabbondano. Quello che manca è la chiarezza. Perché i primi a non avere le idee chiare sono quelli che dovrebbero decidere per noi. Le informazioni che arrivano dal governo sono molte, confusionarie, contraddittorie, spesso cervellotiche.

Continua a pagina 2

**UNA SPERANZA NEL PAESE PARALIZZATO DALLA PANDEMIA E DALLA POLITICA
È IL VACCINO SVILUPPATO E PRODOTTO A ROMA: PRONTO ENTRO L'ESTATE**



G. Rossi a pagina 6

Antonella Folgori, 55 anni, presidente di ReThera, che ha sviluppato il vaccino

DALLE CITTÀ

Milano

**Caos vaccini
La Moratti in pole
per sostituire
Galleria in Regione**

Anastasio nelle Cronache

Milano

**Scuola al palo
e slitta il piano
ingressi scaglionati**

Servizio nelle Cronache

Milano

**Stuprata, picchiata
e rapinata in casa
Due arrestati**

Servizio nelle Cronache



Depositi, rivolta contro la mappa proposta

**Scorie nucleari, la follia
«Nelle colline toscane»**

Farruggia e Di Blasio alle pagine 10 e 11



Rimini, eletta in una lista civica: studio il web

**«Mi spoglio per la ricerca»
Il lato B della consigliera**

Gradara a pagina 18

**DIFENDITI CON
SUSTENIUM IMMUNO**



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

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





Speciali

6 GENNAIO 2021 Benedetto Vecchi, un anno dopo. Piattaforme digitali, tecnoutopie, passione noir. Testi inediti per tornare su temi scottanti



Domani l'ExtraTerrestre

ENERGIA Le comunità energetiche sono un modello di autoconsumo rivoluzionario, alternativo al carbone. In Italia stanno diventando realtà



Culture

LEONARDO SCIASCIA A proposito dello scrittore di cui l'otto gennaio ricorre il centenario della nascita Barbara DiStefano pagina 10

il manifesto

quotidiano comunista

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

MERCOLEDÌ 6 GENNAIO 2021 - ANNO LI - N° 4

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

GOVERNO: RENZI NON ARRETRA, CONTE RIPRENDE IL PALLOTTOLIERE

La crisi si avvita, verso la conta in aula

Il barometro segna di nuovo tempesta. L'opzione della conta in aula sembrava ormai fuori gioco. È riemersa invece con massima forza, corroborata da un nuovo giro di telefonate da parte di chi, a palazzo Chigi, gioca col pallottoliere, si attacca al telefono e pare

che qualche risultato lo ottenga, martella anche il gruppo di Iv: «Davvero volete giocarvi tutto?». Lo scoglio è sempre la diffidenza, del resto comprensibile, di Conte, che non vuole dimettersi potendo contare solo sulle promesse di Renzi come garanzia di ottenere il reincarico.

Ma ora a puntare i piedi sono anche i SS. Crimi, e non solo lui, si è convinto che un Conte ter, nel quale il peso di Renzi s'impennerebbe, non sia sostenibile per il Movimento. Passi il rimpasto, al quale mira Di Maio, ma nulla di più. Meglio la conta. **COLOMBO A PAGINA 5**

SUPERIORI, LEZIONI AL 50% DALL'11 Domani la scuola riapre a pezzi

Domani riaprono le classi per 5 milioni di studenti dell'infanzia, elementari e medie. Per le superiori al 50% in presenza da lunedì. Azzolina:

«Fuori la scuola dalla politica». Bellanova: «Teatrino imbarazzante in CdM tra M5S e Pd». Tornano le proteste in tutto il paese. **CICCARELLI PAGINA 4**

Avviso pubblico

Sogin, una e trina. Come il padreterno

GIORGIO FERRARI

Una vera e propria epifania questa della pubblicazione della Cnapi, Carta nazionale delle aree potenzialmente idonee ad ospitare il deposito nazionale dei rifiuti radioattivi.

— segue a pagina 6 —

Nucleare di confine

Il diritto dell'Italia alla consultazione sul piano francese

ALESSANDRO GIANNI

Secondo la Convenzione di Espoo del 1991 i governi devono garantire la possibilità anche ai cittadini degli Stati confinanti di partecipare alle consultazioni sulle attività proposte.

— a pagina 7 —

Sinistra

Organizziamoci, e discutiamo progetto e soggetto

PIERLUIGI BERSANI

La cittadinanza partecipata descritta sul manifesto da Pier Giorgio Ardeni e Stefano Bonaga non è un'ipotesi. È una realtà già presente. L'ipotesi, semmai, è che essa possa affermarsi come un pilastro strutturale.

— segue a pagina 15 —



Lo stoccaggio delle scorie nella centrale nucleare di Trino Vercellese foto di Dino Fracchia

Scorie maledette

Il governo dà il via libera alla mappa delle «aree potenzialmente idonee» per il deposito nazionale dei rifiuti nucleari. Secondo la Sogin sono 67, distribuite in sette regioni. La decisione finale è una lotteria. Nessuno vuole le scorie. La rivolta degli enti locali **pagine 6,7**

all'interno

Usa Trump infuoca il voto in Georgia: «Combatteremo»

MARINA CATUCCI PAGINA 8

Golfo Pace tra Arabia Saudita e Qatar, messaggio a Biden

MICHELE GIORGIO PAGINA 9

Bolivia Orellana, ministra indigena: «Autogoverno»

GIANNI TARQUINI PAGINA 10

Benedetto Vecchi Ci mancano il sapere e l'utopia concreta di un costruttore

NORMA RANGERI

Quando dovrebbe essere al lavoro l'utopia concreta dei costruttori, l'assenza di un infaticabile costruttore (di nessi culturali come di rapporti personali), di un intellettuale partecipe e appassionato, come il nostro Benedetto Vecchi, si fa sentire ancora più forte. Quando a un giornale di approfondimento manca il contributo quotidiano di un animatore culturale come Ben, si crea un vuoto che non si può colmare. Lo possiamo solo rimpiangere, come accade ogni giorno da quel funesto 6 gennaio 2020, e lo possiamo ricordare innanzi-

tutto ridandogli la parola attraverso la sua coinvolgente ultima, inedita, riflessione sulle potenzialità e sulle trappole delle Tecnoutopie, titolo del suo lavoro di ricerca condensato nel libro in uscita per DeriveApprodi. Benedetto era uno studioso con le carte in regola per farci capire la natura dei nuovi movimenti globali nell'epoca del capitalismo delle piattaforme, per portarci dentro le sinapsi della società «liquida», per sostenere le battaglie sulla proprietà intellettuale dei brevetti. Una inesauribile mappa dei saperi nutrita di smisurate letture, di

grandi interviste internazionali. Nelle pagine che lo ricordano si prende lo spazio che merita anche l'infuocata passione di Ben per la narrativa noir, secondo lui un artificio per mantenere alto il tasso di passione civile e di denuncia delle grandi e piccole mafie della società capitalistica. Una passione che ne faceva lo scopritore e il promoter di nuovi scrittori del genere dedicandogli le pagine culturali dell'estate. E noi, in questo freddo e drammatico inverno, dominato dalla peste del secolo, cercheremo di camminare ancora insieme a lui.

Lele Corvi



10106 Poste Italiane SpA s.p.a. - D.L. 350/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. 096/CRM/232103 9 770025 215000



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CODICE NF 5 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20/01 L. 662/98

Fondato nel 1892



Mercoledì 6 Gennaio 2021

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

I dubbi di Ringhio
Il "cinecontrattone" tra Dela e Gattuso che non vorremmo più rivedere
Marilicia Salvia a pag. 38



L'incubo Covid
Juve, positivi Cuadrado e Alex Sandro: altri test a rischio la sfida col Milan
Bruno Majorano a pag. 18



La Regina pop
Il business d'oro di Elisabetta: comprare i diritti delle canzoni
Francesca Pierantozzi a pag. 13



Renzi: «Ritiro i ministri» Ma il Recovery è già cambiato

►Conte: non lascio. Crisi vicina
Lo stallo allarma il Quirinale
Più fondi a Sanità e alta velocità

Gentili, Petrucci e Pucci alle pagg. 2 e 3

L'analisi
I GRILLINI
MODELLO
VECCHIA DC

Alessandro Campi

La verità - dura da riconoscere per il governo, dura da accettare per gli italiani - è che lo pseudo-lockdown natalizio non è servito a granché. D'altronde, se stabilisci una regola ferrea ma poi introduci eccezioni finalizzate a evaderla non puoi aspettarti che essa funzioni o venga rispettata. Per le feste dovevamo stare tappati in casa, ma fatta salva la possibilità di andare a trovare amici e parenti una volta al giorno.

Il risultato - con i musei saldamente chiusi e i centri commerciali allegramente aperti - è quello, sconsigliato, che abbiamo sotto gli occhi.

Continua a pag. 39

Il caso
SE IL RIMPASTO È SOLO AL FEMMINILE

Maria Latella

Ricordate Nanni Moretti sul palco di piazza di Spagna, il 2 febbraio 2002? Ricordate il suo "Con questi dirigenti non vinceremo mai?"

Corsi e ricorsi

«Matteo è tattico ma di Mastella ce ne è uno solo»

Adolfo Pappalardo

«Matteo Salvini come me? Niente paragoni. In politica - dice il centrista Clemente Mastella - conta chi mantiene la parola».

Riparte lo slalom tra i colori La sfida del vaccino italiano

►Nuovi divieti, solo Sardegna e Molise potrebbero restare gialle. Vittime in aumento
Siero ReiThera: ok la fase uno, tra sei mesi il via. «È sicuro e basterà una sola dose»

Da lunedì gran parte dell'Italia sarà colorata di arancione, con tutte le conseguenze previste. I nuovi criteri abbassano l'asticella dell'Rt (indice di trasmissione del virus) che sancisce misure più severe e alcune regioni rischiano il rosso, come il Veneto. In giallo solo Sardegna e Molise. Intanto ecco la speranza tutta italiana del vaccino ReiThera.

Evangelisti, Malfetano, Mautone e Romanazzi alle pagg. 4, 5 e 7

L'intervista

De Rita: la politica non guida si limita a rincorrere gli eventi

Marco Esposito

«Finora ha retto il collante della paura, ma si rischia che dilaghi la depressione». È l'analisi del sociologo Giuseppe De Rita. «Purtroppo - dice - la politica non guida e si limita a rincorrere la politica».



Lombardia indietro

Campania, sei ospedali hanno terminato il primo stock di vaccini

Ettore Mautone

Vaccini, avanti senza indugi. In Campania sono sei gli ospedali che hanno somministrato i primi vaccini disponibili. Intanto la Lombardia conferma il ritardo.

A pag. 7. Guasco a pag. 6

Esclusivo Parla Baglietto, amministratore della successione: non c'è testamento



L'avvocato Morla con Diego Maradona. Nel tondo, Baglietto

Maradona il grande intrigo dell'eredità

«L'avvocato Morla non trasferisce i documenti. Ha indicato solo tre auto, è tutto molto strano»

Francesco De Luca

L'eredità di Diego Armando Maradona, morto in circostanze misteriose il 25 novembre, è già diventata un intrigo internazionale. Lo conferma Sebastian Baglietto, avvocato amministrativo-



sta ed esperto in diritto societario, nominato dal tribunale amministratore della successione: «Non c'è testamento - dice al Mattino - e l'avvocato Morla non trasferisce i documenti. Ha indicato solo tre auto, è tutto molto strano».

A pag. 19

L'imprenditore si era ribellato al pizzo Sparito il dandy dei Casalesi ordinò l'omicidio di Noviello

Marilù Musto

Lo cercano in Campania, in tutta Italia. Sulla sua testa pende una condanna a 30 anni per omicidio. Braccato da più di un mese, ma non lo trovano. E la guerra di camorra potrebbe scoppiare da un momento all'altro, nel casertano. Francesco Cirillo (nella foto), alias Coscialiscia, conosciuto dalla malavita di Casal di Principe come Pasqualino, è irreperibile dal 20 novembre 2020. Ma-



gro, capelli a spazzola, camicia sempre con colletto alzato: Francesco «Pasqualino» è il dandy del gruppo dei Casalesi. Condannato lo scorso novembre a 30 anni per aver ordinato il delitto, a Castelvolturno, dell'imprenditore casertano Domenico Noviello, ucciso nel 2008. Noviello non s'era piegato alle richieste del racket. Il figlio della vittima, Massimiliano, che vive sotto scorta per aver denunciato l'estorsione: «Non sapevo nulla».

A pag. 11

OGNI PROSECCO DOC È IL FRUTTO DI GRANDE PASSIONE, SAPERI E CREATIVITÀ. MA SOLO SE HA ORIGINE QUI.

PROSECCO DOC ITALIAN GENIO





Il Messaggero

PROSECCO DOC

211 € 1,40* ANNO 143-N°5 ITALIA

NAZIONALE



Mercoledì 6 Gennaio 2021 • Epifania di

IL GIORNALE DEL MATTINO

mentale le notizie su ILMESSAGGERO.IT

L'intervista
Giulia Michelini
«Abbiatelo coraggio fatemi essere una moschettiera»
Ravvarino a pag. 23



Virus, Milan-Juve può saltare
Caso Pinto: di nuovo positivo dopo lo sbarco a Fiumicino
Vigilia agitata per la Roma
Fonseca a Crotona solo oggi
Nello Sport



Il Messaggero
PRIMO!
ilmessaggero.it/sport

Crisi e pandemia
Il buon senso dimenticato in nome dell'ideologia

Alessandro Campi

La verità - dura da riconoscere per il governo, dura da accettare per gli italiani - è che lo pseudo-lockdown natalizio non è servito a granché. D'altronde, se stabilisci una regola fissa ma poi introduci eccezioni finalizzate a evadere non puoi aspettarti che essa funzioni o venga rispettata. Per le feste dovevamo stare tappati in casa, ma fatta salva la possibilità di andare a trovare amici e parenti una volta al giorno.

Continua a pag. 14

Stato d'emergenza fino a luglio

► In arrivo la proroga di sei mesi dei poteri speciali dell'Esecutivo. Spostamenti, Dpcm il 15 Nuovo Rt: mezza Italia sarà rossa o arancione, il Lazio rischia. Scuola, Regioni in ordine sparso

ROMA Stato di emergenza fino a luglio. In arrivo la proroga di ben sei mesi dei poteri speciali del governo. Nuovo Dpcm il 15 per estendere a fine gennaio le strette su spostamenti e visite. Rt: mezza Italia sarà rossa o arancione, il Lazio rischia: in base ai nuovi parametri, da domenica prossima solo Sardegna e Molise forse saranno gialle. Scuola, Regioni in ordine sparso. Il governo in attesa: infetti giù o si riapre il 18.

Malfetano, Pirone e Taffi da pag. 2 a pag. 5

Blitz dei carabinieri in alcuni ospedali

Roma, il mercato nero del vaccino con i residui delle siringhe usate

Lorenzo De Cicco

Roma, il mercato nero del siero con i residui delle fiale usate. Blitz del Nas negli ospedali capitolini dopo le segnalazioni di alcuni medi-



ci: al setaccio i registri delle iniezioni e gli scarti delle dosi somministrate. Sul dark web offerti fino a mille euro per un fiascone. Due siti oscurati. A pag. 7 Evangelisti a pag. 7

Nell'ultimo testo fondi per il Giubileo 2025

Sorpresa Recovery: sale a 220 miliardi Più risorse per salute e alta velocità

Andrea Bassi e Rosario Dimito

Il Recovery sale a 220 miliardi, più fondi a Salute e Alta velocità. Gualtieri aggiunge nel pac-



chetto altri fondi Ue per 27 miliardi. Alla Sanità 2,3 miliardi in più. Per la Cultura 4,1 miliardi aggiuntivi, 1,4 dei quali destinati al Giubileo del 2025. A pag. 9

Ripresa bloccata
I fondi Ue gestiti per ottenere consenso

Paolo Balduzzi

Si rimprovera spesso agli economisti di essere freddi di operatori che vogliono dare un prezzo a ogni cosa. Personalmente, lo accetto e non mi offendo; anzi, lo ritengo un compliment. Cercare - e poi provare a determinare - l'origine del valore di ogni merce, di ogni attività, di ogni fenomeno ci aiuta a comprendere il mondo. Altra cosa è rendere qualunque cosa commerciabile e mezzo di scambio. Su questo, però, bisogna essere onesti: (...)

Continua a pag. 14

Bolzano, l'albergo Eberle era chiuso per Covid: nessuna vittima



Frana sull'hotel: evitata un'altra Rigopiano

L'albergo Eberle travolto da una frana a Bolzano

Errante a pag. 12

Piano scorie nucleari il governo indica 22 depositi a Viterbo

► Coinvolti 67 siti in 7 regioni: monta la protesta Dalla Toscana a Corchiano: «Siamo in zona vulcanica»

Cristiana Mangani

Piano scorie nucleari, il governo indica ben 22 depositi solo a Viterbo. La Sogin indica la mappa di 67 possibili siti in 7 regioni per collocare i rifiuti radioattivi. Proteste in tutta Italia. Ma soprattutto nella Toscana: «Questa è zona vulcanica, fermeremo quel piano».

A pag. 11 Renzetti a pag. 11

Lo strano silenzio su un rimpasto solo al femminile

Ricordate Nanni Moretti sul palco di piazza Navona, il 2 febbraio 2002? Continua a pag. 14

Che cosa è importante per me



La prof anti-bulli
«Scrivere allontana i pensieri peggiori»

Camilla Mozzetti

Far scrivere gli studenti è la ricetta anti-bullismo». La prof Patrizia Chelini plaude al Concorso. A pag. 13

DIFENDITI CON SUSTENIUM IMMUNO

ADULTI **JUNIOR**

PER SOSTENERE LE DIFESE IMMUNITARIE DI TUTTA LA FAMIGLIA.

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

ACQUARIO PRONTO A PRENDERE IL VOLO

IL GRANDE BRANNO

Buongiorno, Acquario! Forse fu proprio la luce di Giove congiunto a Nettuno a guidare i Re Magi verso Betlemme. E quest'anno, lo sapete, per voi solo bellissime notizie: avete Giove nel vostro segno, una fantastica nevicata di bene su tutta la vostra sfera materiale. Dovete stare tranquilli però: se i risultati non arrivano subito, non disperate. Bisogna attendere che la neve si scioglia e vedrete certamente spuntare anche le violette dell'amore. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopoall'interno

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



il Resto del Carlino

MERCOLEDÌ 6 gennaio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Il senatore Casini e le polemiche sulla serie tv

**«Sanpa un esempio
Ma serve più forza
nella lotta alla droga»**

Boni a pagina 17



La Babele dei divieti e dei permessi

La lotteria dei colori spiazza gli italiani, nessuno sa cosa si può fare e cosa no. I ristoranti coprono solo il 20% delle perdite. Incertezza sulla scuola. L'inizio slitta dall'8 all'11, ma non per tutti. Vaccini a rilento. I medici di base: noi pronti, nessuno ci chiama

Marmo e servizi
da p. 3 a p. 7

Il caos dei decreti anti-Covid

**La zona nera
di un governo
indeciso a tutto**

Michele Brambilla

Provate a chiedere ai vostri familiari, parenti o amici, o anche al primo che passa per la strada, se hanno capito che cosa potranno fare e che cosa non potranno fare nei prossimi giorni: non dico mesi, ma giorni. Non ne troverete uno che abbia le idee chiare. E non certo perché non ci si prenda la briga di informarsi, anzi: ciascuno di noi è attaccato ai giornali, ai siti, alle tv, alla radio. Le informazioni non mancano, al contrario sovrabbondano. Quello che manca è la chiarezza. Perché i primi a non avere le idee chiare sono quelli che dovrebbero decidere per noi. Le informazioni che arrivano dal governo sono molte, confusionarie, contraddittorie, spesso cervellotiche.

Continua a pagina 2

**UNA SPERANZA NEL PAESE PARALIZZATO DALLA PANDEMIA E DALLA POLITICA
È IL VACCINO SVILUPPATO E PRODOTTO A ROMA: PRONTO ENTRO L'ESTATE**



Antonella Folgori, 55 anni, presidente di ReITheta, che ha sviluppato il vaccino

G. Rossi a pagina 6

DALLE CITTÀ

Bologna, nuove regole

**Auto e moto:
un'area verde
'chiusa'
a chi inquina**

Rosato in Cronaca

Bologna, i parenti delle vittime

**«Uno Bianca,
così chiederemo
di riaprire il caso»**

Bianchi e Dondi in Cronaca

Itavia falli dopo Ustica

**Aerei, rinasce
la compagnia
delle Marche**

Ferreri a pagina 13



Depositi, rivolta contro la mappa proposta

**Scorie nucleari, la follia
«Nelle colline toscane»**

Farruggia e Di Blasio alle pagine 10 e 11



Rimini, eletta in una lista civica: studio il web

**«Mi spoglio per la ricerca»
Il lato B della consigliera**

Gradara a pagina 18

**DIFENDITI CON
SUSTENIUM IMMUNO**

ADULTI JUNIOR

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

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





MERCOLEDÌ 6 GENNAIO 2021 IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ in omaggio "Milano Finanza" in Liguria - Anno CCXXV - NUMERO 4 - 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



NUOVE EDIZIONI DEI CAPOLAVORI DELLO SCRITTORE
La lezione di Cesare Pavese tra le colline e il senso della vita

PAOLO DI PAOLO / PAGINA 31



IL RICORDO DI UN ARTISTA UNICO
Cinque anni senza David Bowie: lo celebrano film, dischi e musical

PIERO NEGRI E RENATO TORTARO / PAGINA 32



INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 10
Interni	Pagina 13
Economia-Marketing	Pagina 14
Genova	Pagina 16
Programmi-Tv	Pagina 30
Xbox	Pagina 31
Sport	Pagina 34

DOMANI in edicola

I SEGRETI DEL PROFESSORE di CRISTINA RAVA

LA LIGURIA IN BILICO TRA ZONA GIALLA E ARANCIONE DA LUNEDÌ. LOMBARDIA, L'EX SINDACO MORATTI SARÀ IL NUOVO ASSESSORE ALLA SANITÀ

«Vaccino, Pfizer è in ritardo» Speranze dal farmaco italiano

Timori per i tempi di consegna. Bene i primi test dell'antidoto ReiThera, potrebbe arrivare in estate

Continua l'andamento lento per i vaccini, in Italia. La colpa del ritardo ieri è stata della Pfizer: delle oltre 470 mila della seconda tranches che dovevano essere consegnate all'appello ne mancavano circa 100 mila. In compenso, ha superato i primi test il vaccino italiano prodotto da ReiThera: potrebbe arrivare in estate. La Liguria attende di sapere se da lunedì prossimo sarà gialla o arancione. L'ex sindaco Lezizia Moratti sarà assessore alla Sanità in Lombardia. SERVIZI / PAGINA 2-7



GENOVA, GLI STUDENTI ORA DICONO BASTA: «RIPRENDIAMOCI LA SCUOLA»
GLI ARTICOLI / PAGINE 4, 16 E 17

ROLLI



L'EMERGENZA COVID

ELENA STANCANELLI

Choc a Los Angeles
«Ambulanza solo a chi ha chance di salvarsi»

Mi spiace, non lo vogliamo. Cosa diranno gli infermieri di Los Angeles al malato, ai parenti, rimettendo in moto l'ambulanza e andandosene, come glielo spiegheranno?
L'ARTICOLO DI MASTROLILLI / PAGINE 3 E 13

BRIVIDO NOIR

CHE ANNOSARÀ

PEPPINO ORTOLEVA / PAGINA 5

Un nuovo modello di istruzione: partiamo dalla tecnologia e dai saperi che serviranno domani

L'attuale crisi sta incidendo fortemente sulle istituzioni educative: continuità della formazione interrotta per mesi, introdotte nuove modalità di insegnamento sotto la spinta dell'emergenza e spesso senza valutarne bene i metodi.

IL CASO

Francesca Forleo / PAGINA 4

L'Università sceglie la prudenza: lezioni ed esami in aula non prima di metà febbraio

Lezioni ed esami a distanza a Balbi almeno fino a metà febbraio. Nei giorni scorsi il rettore di Unige Stefano Delfino, d'accordo con il Senato Accademico, ha deciso di prorogare gli esami di profitto e le sessioni di laurea a distanza fino al prossimo semestre.

ECONOMIA E AMBIENTE

Alessandria, 6 siti per scorie nucleari No del Piemonte

Luigi Grassia

Altro che zone rosse: in piena emergenza Covid un incubo ben peggiore per le Regioni e le città italiane è quello di diventare zone radioattive, in quanto depositi di scorie nucleari. La Sogin, società incaricata dello smantellamento delle vecchie centrali atomiche e della gestione dei rifiuti radioattivi, ha identificato, dopo un lunghissimo studio, 7 Regioni con 67 siti fra cui sceglierne uno solo. Le Regioni selezionate come potenzialmente idonee alla costruzione del mega-deposito sono sette: Piemonte, Toscana, Lazio, Puglia, Basilicata, Sardegna e Sicilia: in Piemonte i Comuni individuati sono 8, 6 dei quali nell'alessandrino.
L'ARTICOLO DI MANIOTTI / PAGINE 10 E 25

Sommariva a Spezia: «Il rilancio del porto darà posti di lavoro»

Laura Ivani

«Non dobbiamo diventare Rotterdam. L'unità di misura del rendimento di un porto non sono le tonnellate di merci, ma i posti di lavoro che genera». Mario Sommariva è arrivato da nemmeno 48 ore alla Spezia, dove ha assunto l'incarico di presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Orientale, l'ente che governa i porti della Spezia e Marina di Carrara. L'ex commissario straordinario del porto di Trieste parla davanti a una gigantografia del golfo spezzino. «Più lo guardo e più mi rendo conto che è un puzzle, un gioco d'incastri in cui tutto deve convivere. È una quadratura del cerchio complicata, che guarda a sostenibilità ambientale e convivenza con città e territori».
L'ARTICOLO / PAGINA 14

IL PRIMO CITTADINO LEGHISTA VIETA IL GIOCO A CHI HA PIÙ DI 8 ANNI: «COSÌ RIPORTIAMO L'ORDINE»

Il pallone portato via ai bimbi dal sindaco di Fossano

NICCOLÒ ZANCAN / INVIA TO A FOSSANO (CN)

Vietato giocare a pallone ai maggiori di otto anni. Vietato bivaccare nelle aree pubbliche. Vietato mendicare. Vietato mettere il banchetto per una raccolta firme. Vietato fare i venditori ambulanti per più di un giorno al mese, ma comunque previa autorizzazione comunale. Vietato sdraiarsi sulle panchine e anche stendersi sui prati «dal tramonto all'alba», se non durante



le notte di San Lorenzo. Vietato lavare i vestiti alle fontane. Vietato recitare in strada in prossimità di un ufficio pubblico. Vietato bere alcolici in giro, eccetto la birra.

Il consiglio comunale di Fossano ha appena approvato un nuovo regolamento di polizia urbana, che sostituisce un testo che risaliva al 1948.
SEBUE / PAGINA 11

AURUM
OPERAZIONE PORTAFORTUNA. PER UNO SCONTI SPECIALE. A BASSO E IN ALTO.

COMPRO
ORO e ARGENTO

SEDE STORICA

PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI*
*fino al massimale di legge

Genova Corso Buenos Aires 81 R
(a fianco cinema Odéon)
lunedì 15/18 martedì/venerdì 10/12 - 15/18

AURUM
OPERAZIONE PORTAFORTUNA. PER UNO SCONTI SPECIALE. A BASSO E IN ALTO.

COMPRO
ORO e ARGENTO

SEDE STORICA

PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI*
*fino al massimale di legge

Genova Corso Buenos Aires 81 R
(a fianco cinema Odéon)
lunedì 15/18 martedì/venerdì 10/12 - 15/18



€2 in Italia — Mercoledì 6 Gennaio 2021 — Anno 157°, Numero 5 — ilsole24ore.com

Poste Italiane SpA, in A.P. - D.L. 353/2003 art. 1, c. 46/2004, art. 1, c. 1, DCE Milano



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Bonus 110%
In condominio
una polizza
commisurata
agli interventi



Pier Paolo Bosso
— a pagina 23

Venerdì
Come scegliere
la scuola superiore
al tempo del Covid:
la Guida 2021



— a 0,5 euro oltre al quotidiano



FTSE MIB 22200,60 -0,52% | SPREAD BUND 10Y 111,50 +0,10 | €/S 1,2271 -0,20% | BRENT DTD 52,27 +3,98% | Indici&Numeri → PAGINE 26-29

Recovery, così cambia il piano 4.0

NOVITÀ

Richiesta Ue di rivedere gli incentivi; più digitale, meno beni tradizionali

Gli aiuti saranno retroattivi: validi per gli investimenti dal 16 novembre 2020

Riduzione chiusa in redazione alle 22.45

Appena entrato in vigore con la legge di bilancio 2021, il piano "Transizione 4.0" già si prepara a cambiare pelle. L'esigenza di rimodulare le spese a carico del Recovery Plan - soprattutto per accogliere le richieste della Ue su interventi legati veramente alla svolta digitale dell'industria - porterà a una revisione dei crediti d'imposta: meno agevolazioni per investimenti tradizionali, aiuti più generosi sui beni funzionali alla digitalizzazione delle imprese. I cambiamenti allo stu-

dio dovrebbero entrare nel prossimo decreto legge con le misure per le imprese che il governo varerà verso la fine di gennaio, indipendentemente dalla via legislativa seguita e dai relativi tempi. Ci sarà una clausola per evitare incertezze tra le imprese: le maggiorazioni per l'acquisto di beni digitali saranno comunque retroattive, e scatteranno per investimenti effettuati a partire dal 16 novembre 2020, la stessa data di avvio del Piano prevista dalla manovra. **Fotina** — a pag. 3

LA LETTERA

FISCO, GIUSTIZIA E BUROCRAZIA LE RIFORME PER I FONDI UE

di Silvio Berlusconi

Caro Direttore, il Recovery Plan è davvero un'occasione irripetibile. Grazie all'Europa disporremo di 209 miliardi, dei quali 140 di sovvenzioni a fondo perduto, per la ricostruzione post Covid: siamo di fronte al Piano Marshall del XXI secolo. Non è dato sapere come intenda utiliz-

zarli il governo Conte, ammesso che il suo percorso continui, ma è lecito pensare che la strada scelta sia quella della spesa dispersiva e orientata al consenso. Noi ne proponiamo un'altra, opposta: quella di un grande progetto di rilancio del nostro Paese, con una particolare attenzione al Sud. **— Continua a pagina 2**

FOCUS SUL RECOVERY PLAN

VERIFICA DI MAGGIORANZA

Continua lo stallo, Conte al bivio: governo terzo voto in Aula

Emilia Patta — a pag. 2

I CONTENUTI

Sale al 70% la quota degli investimenti Crescono Sud e sanità (18 miliardi)

Sanfilii e Trovati — a pag. 2

LE REGOLE DI BRUXELLES

In 80 pagine la stretta su vincoli e ostacoli per la via libera Ue

Beda Romano — a pag. 3

BTP a 15 anni da record: domanda 10 volte l'offerta

TITOLI DI STATO

Bene il primo collocamento dell'anno da 10 miliardi con rendimento sotto l'1%

È iniziato nel migliore dei modi il 2021 per il Tesoro italiano, che ha collocato presso investitori istituzionali il nuovo BTP a 15 anni per un ammontare di 10 miliardi raccogliendo una domanda elevatissima (oltre 105 miliardi). Il rendimento è pari allo 0,992%. **Cellino** — a pag. 7

+22 per cento

È la crescita media stimata per gli utili delle società che fanno parte dell'indice S&P500

Outlook 2021
Vaccino e stimoli: il mix che sostiene le Borse dopo i rally

Andrea Franceschi — a pag. 7

IL BILANCIO 2020 DELLA PREVIDENZA

Pensioni, frena Quota 100 con 100mila richieste

David Colombo — a pag. 6

SCARPA
SHOP ONLINE SCARPA.NET

MOJITO THE ORIGINAL.

SUBITO LE POLEMICHE DOPO LA SCELTA DEL MISE

Tra le 67 località italiane che presentano le migliori condizioni per ospitare un deposito nazionale per i rifiuti radioattivi nucleari a media e bassa intensità (rifiuti farmaceutici, ospedalieri, industriali, ecc) ce ne sono 12 che soddisfano appieno i requisiti indicati da tecnici e scienziati



PANORAMA

LE MANOVRE DI TRUMP

Voto in Georgia e Congresso: gli Stati Uniti con il fiato sospeso

Il futuro degli Usa passa dalla Georgia, alle urne per i due ballottaggi che decideranno le sorti del Senato e della legislatura sino al Midterm 2022. Intanto il presidente uscente Trump continua con la linea dura: timori di escalation dello scontro sulla certificazione dei voti del collegio elettorale, prevista oggi al Congresso. **— a pagina 25**

PARLA L'AD BENEDETTO

«Telepass, focus sulle polizze Ormai siamo una vera fintech»

Pierangelo Soklavini — a pag. 12

CAVI TERRESTRI

Terna stringe sul riassetto di Brugg Cables

Terna prepara il riassetto della controllata Brugg Cables, il "gioiellino" svizzero dei cavi terrestri: la scissione porterà alla nascita di una holding e di due società operative, Agnoloni Scenarijenti, cfo di Terna e presidente esecutivo della controllata: «Ci siamo portati in casa competenze cruciali per il nostro futuro». **— a pagina 14**

I NODI DELLA POLITICA

LA TAPPA OBBLIGATA (NON FORMALE) DEL QUIRINALE

di Paolo Armaroli
— a pagina 15

EXPORT A RISCHIO

«Infettata dal covid»: la Cina blocca la carne suina italiana

Scoppia una guerra commerciale tra Cina e numerosi Paesi Ue che rischia di paralizzare l'export della filiera suina, in particolare quella italiana: secondo le autorità cinesi, la carne suina congelata sarebbe rischiosa per la diffusione del Covid. Il 3 gennaio sono stati bloccati due container a Dong Guan. **— a pagina 9**

CALCIO E FINANZA

Inter, Bc Partners tratta una quota con Suning

Grandi manovre sul fronte dell'assetto societario per l'Inter. Secondo indiscrezioni ci sarebbero discussioni, benché preliminari, con alcuni fondi di private equity. Tra questi ultimi, secondo quanto risulta al Sole 24 Ore, in campo sarebbe sceso Bc Partners, uno dei maggiori gruppi finanziari al mondo. **— a pagina 14**

GERMANIA

Le restrizioni anti Covid rallentano la ripresa

Le misure anti covid più dure e la campagna di vaccinazioni più lenta del previsto avranno un impatto incerto sulla pandemia in Germania ma un effetto negativo certo sull'economia: il Paese è destinato a registrare una recessione tecnica con il segno "meno" nel quarto trimestre 2020 e nel primo trimestre 2021. **— a pagina 19**

Zone rosse già nel week end Scuole sempre in ordine sparso

MISURE ANTI COVID

Già questo week end le Regioni più a rischio potrebbero ingrossare di rosso. Lo prevede il "decreto ponte" varato lunedì notte: stop a spostamenti tra Regioni fino al 15 gennaio e Italia che il 9 e 10 sarà arancione. A rilento la campagna vaccinazioni: in ritardo le nuove dosi. Ancora caos sulla riapertura delle scuole. **— a pag. 5**

Il monitoraggio del Sole 24 Ore

Il Sole 24 Ore ha avviato un monitoraggio permanente sullo stato di avanzamento della campagna vaccinale anti covid in Italia: ogni giorno saranno verificati i dati diffusi dal governo

IL CONTATORE DEI VACCINI IN ITALIA

PRIMO TRIMESTRE



LEGGI DI BILANCIO

Coop, al 12,5% la ritenuta sugli aumenti di capitale

Per le società cooperative arriva la possibilità di ridurre dal 26 al 12,5% la ritenuta a titolo d'imposta sui ristorni. In pratica, le somme di denaro o azioni che la cooperativa restituisce ai soci, ad esempio per l'acquisto di beni a prezzi inferiori o come compenso per l'apporto di lavoro.

In particolare, la nuova agevolazione - facoltativa e rimessa alla decisione dell'assemblea - riguarda i soli ristorni attribuiti ad aumento del capitale mediante quote o azioni ai soci persone fisiche, non imprenditori né detentori di partecipazione qualificata. **Adriano Melchiorri** — a pag. 20



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Mercoledì 6 gennaio 2021
Anno LXXVII - Numero 5 - € 1,20
Epifania del Signore

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

LA SVOLTA CHE SERVE

Renzi vince se butta giù Conte

Italia Viva ha molte ragioni sul Recovery Plan e qualcosa sta andando per il verso giusto

Tolti dai soliti bonus 15 miliardi messi su sanità e infrastrutture Non basta questo primo passo

Il governo ha messo ko l'Italia e per cambiare davvero rotta bisogna iniziare dalla testa

Il Tempo di Osho

Furia Azzolina: «Niente scuola? Chiudete tutto»



"Nun t'azzardà a tenè chiuse le scuole che te faccio mette in tutte le chat delle mamme"

Di Nitto a pagina 7

L'Istituto di sanità: picco di focolai a ottobre e dicembre. Tamponi senza ricetta per gli studenti Nel Lazio boom di contagi sui banchi

Ecco la mappa dei depositi
A Viterbo la rivolta
contro i siti nucleari

a pagina 9

••• Il Lazio è la quarta regione per «numero di focolai attivi di Covid di probabile origine scolastica» da agosto a dicembre. Nella seconda ondata nelle scuole del Lazio si sono verificati 231 casi. Sono i dati contenuti nel Rapporto stilato dall'Istituto Superiore di Sanità (Iss). Arriva lo screening gratuito per gli studenti.

Sbraga a pagina 14

La Molisana e il «gusto littorio»
Quell'inutile polemica
sulla pasta abissina

Storace a pagina 25

Chi va in pensione quest'anno
avrà un assegno più basso

Caleri a pagina 12

In un edificio del centro di Roma
Allarme degli operai:
«Il palazzo trema»

Residenti messi in salvo



Ossino a pagina 16

la S TORACIATA
Renzi vuole lasciare la politica ma non glielo fanno fare

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

Il diario
di Maurizio Costanzo
Pensando all'Epifania, ai doni, mi piace ricordare che in un paese che si chiama Briga Alta, sui monti del cuneese, dopo 42 anni, è nato un bambino. Si chiama Antonio. Va anche detto che Briga Alta, al confine con la Liguria, conta appena 39 residenti e quindi i 42 anni senza nascite è singolare ma può avere una giustificazione. Mi è venuto da pensare che forse i pochi residenti, per il clima o per altri motivi, non si trovano al meglio in quella località e quindi non fanno figli. Ma forse non è vero, in quanto in tutta Italia aumentano gli anziani e non nascono bambini.

Mercoledì 6 Gennaio 2021
Nuova serie - Anno 30 - Numero 3 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

Uk £ 1,40 - Ch fr. 3,50 €2,00
Francia € 2,50



IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

Le villette all'interno di un residence non perdono il superbonus

Poggiani a pag. 35

Dal Covid nuove teorie: basta con l'austerità, gli Stati con moneta sovrana non falliranno mai per debito

Tino Oldani a pagina 5

www.italiaoggi.it

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA CON

Italia Oggi

Il decreto Ristori

Deposibile anche sul sito www.assobonomisti.com

PIÙ DI 180

Pioggia di decreti attuativi per la legge di Bilancio 2021

Prusino da pag. 36

Albo curatori, corsa a ostacoli

Iscrizione negata per i professionisti che hanno maturato i requisiti richiesti dopo il 16 marzo del 2019. Dovranno frequentare i corsi di perfezionamento

Preclusa la possibilità di essere iscritti nell'albo dei curatori, commissari giudiziali e liquidatori per i professionisti che avessero maturato i requisiti necessari dopo il 16 marzo 2019. È infatti fermo a tale data l'elenco istituito dalla riforma della crisi di impresa; sarà questa la data spartiacque che permetterà a dottori commercialisti e avvocati di poter ottenere l'iscrizione al fine del primo popolamento dell'albo.

Carlini a pag. 29

SU WWW.ITALIAOGLI.IT

Superbonus - Fillette a schiera, la risposta a interpello delle Entrate

Impatriati - La circolare dell'Agenzia delle entrate

Ica - La risposta sull'ali-quota applicabile alla cessione di archivi aziendali

SOS CAMERE COMMERCIO

Il Tirollo blocca le merci italiane al Brennero

Valentini a pag. 5

Cagnoli: Recovery all'italiana, pensato da chi non ha mai amministrato nulla



«Un governo di incompetenti, che deve andare a casa. Il Recovery plan affidato a loro rischia non solo di non produrre gli effetti attesi, ma di non farci neanche arrivare a prendere i finanziamenti europei». Giovanni Cagnoli, presidente di Carisma, una holding che raggruppa 14 aziende, con oltre mille dipendenti, e come mission lo sviluppo delle pmi, da imprenditore è abituato a ragionare per obiettivi. «Qui abbondano gli alogori, obiettivi reali zero. Tipico di chi non ha mai lavorato. Solo chi non ha mai lavorato poteva parlarne una palese assurdità come il geolocalizzatore, per tracciare persone o merci come i pomodori al Sud».

Ricciardi a pag. 6

DIRITTO & ROVESCIO

Si sapeva che gli avvocati sono dei contabile anche se godono di un ampio seguito. Alcuni grandi quotidiani ospitano addirittura in prima pagina le loro deliranti stravagazioni e in tu essi fanno salire l'ascolta più che le previsioni del tempo. Il che è tutto dire. Ma adesso, dopo aver toppato clamorosamente e su tutta la linea sul 2020, pensano che avrebbero preso un anno sabbatico per farsi dimenticare. Invece si presentano, impuniti e giulivi, nelle trasmissioni tv, anche quelle Rai. Paolo Fox, l'anno scorso, consigliava di «partire avanti i conti progetti più ambiziosi tra gennaio e maggio». Un altro mazzanosianesimo delle stelle. Brando, prevedeva «un 2020 in cui potremo fare importanti affari» e, se eravamo forti, si sarebbero arrivate «placcolissime sorprese, da cogliere al volo, che potranno portarci lontano». Del Covid ovviamente nemmeno l'ombra. Discorso di vedere lontano ma sono ciechi.

TOGETHER TO COMPETE

IL NETWORK NOVERIM PER I PROFESSIONISTI

OLTRE 300 SPECIALISTI IN TUTTA ITALIA

APRI LE PORTE DEL TUO STUDIO

CRESCI INSIEME A NOI!

noverim network
TOGETHER TO COMPETE
TOGETHER TO WIN

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

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



LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 6 gennaio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Siena, gravi accuse alla banda

**Furti, rapine e botte
Presi baby gang
Sono tutti minorenni**

Valdesi a pagina 12



Nel 2020 vinto un milione

**Lotteria Italia
La Toscana
spera nel bis**

Sartini a pagina 15



La Babele dei divieti e dei permessi

La lotteria dei colori spiazza gli italiani, nessuno sa cosa si può fare e cosa no. I ristori coprono solo il 20% delle perdite. Incertezza sulla scuola. L'inizio slitta dall'8 all'11, ma non per tutti. Vaccini a rilento. I medici di base: noi pronti, nessuno ci chiama

Marmo e servizi
da p. 3 a p. 7

Il caos dei decreti anti-Covid

**La zona nera
di un governo
indeciso a tutto**

Michele Brambilla

Provate a chiedere ai vostri familiari, parenti o amici, o anche al primo che passa per la strada, se hanno capito che cosa potranno fare e che cosa non potranno fare nei prossimi giorni: non dico mesi, ma giorni. Non ne troverete uno che abbia le idee chiare. E non certo perché non ci si prenda la briga di informarsi, anzi: ciascuno di noi è attaccato ai giornali, ai siti, alle tv, alla radio. Le informazioni non mancano, al contrario sovrabbondano. Quello che manca è la chiarezza. Perché i primi a non avere le idee chiare sono quelli che dovrebbero decidere per noi. Le informazioni che arrivano dal governo sono molte, confusionarie, contraddittorie, spesso cervellotiche.

Continua a pagina 2

UNA SPERANZA NEL PAESE PARALIZZATO DALLA PANDEMIA E DALLA POLITICA È IL VACCINO SVILUPPATO E PRODOTTO A ROMA: PRONTO ENTRO L'ESTATE



Antonella Folgori, 55 anni, presidente di ReIThena, che ha sviluppato il vaccino

**CI SALVERÀ
IL GENIO
ITALIANO?**

G. Rossi a pagina 6

DALLE CITTÀ

Firenze

**Lavori sui viali
Rischio traffico
a fine gennaio**

Fichera in Cronaca

Firenze

**Allerta virus
Variante inglese
in una Rsa**

Olivelli in Cronaca

Firenze

**«Mettete subito
la mascherina»
Rissa sul bus
Autista picchiato**

Spano in Cronaca



Depositi, rivolta contro la mappa proposta

**Scorie nucleari, la follia
«Nelle colline toscane»**

Farruggia e Di Blasio alle pagine 10 e 11



Rimini, eletta in una lista civica: studio il web

**«Mi spoglio per la ricerca»
Il lato B della consigliera**

Gradara a pagina 18

**DIFENDITI CON
SUSTENIUM IMMUNO**

ADULTI JUNIOR

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

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





la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari



Anno 46 - N° 4

Mercoledì 6 gennaio 2021

In Italia € 1,50

I volontari del vaccino

Decine di medici si offrono per accelerare la somministrazione, ma vengono respinti. Ritardi anche da Pfizer La Ue pronta ad approvare AstraZeneca. Salgono contagi e decessi. Merkel: lockdown fino al 31 gennaio

Tutti divisi sulla scuola, otto Regioni non riaprono lunedì

Il commento

Chi vuole aiutare sia accolto

di Concita De Gregorio

In questa specie di simulazione di *Blade Runner* in cui ci tocca vivere ci accomodiamo, ci adeguiamo. Oggi rossi. Tutto chiuso? Tutto. Ah, ok. Osserviamo che nel film pioveva meno. Proviamo a strapparci, dagli schermi attraverso cui comunichiamo, un sorriso. Non c'è niente da ridere: è per questo che le battute disperatamente si moltiplicano. Ci trattano come un popolo di seiceni, e forse da qualche parte, per qualche ragione, ce lo meritiamo. Non abbiamo opposto sufficientemente resistenza? Può essere. Di quel che succede è sempre colpa di chi c'era prima: di chi lo ha lasciato succedere. Ci parlano scandendo le sillabe, piano piano ci stiamo abituando a questa comunicazione da maestro Manzi. Siamo tornati agli anni Sessanta, non è mai troppo tardi. I comunicati di Palazzo Chigi hanno toni da cinegiornale, leggo che oggi nell'Unione europea siamo secondi quanto a somministrazione dei vaccini. Accipicchia, una classifica: di che si tratta?

continua a pagina 27

Medici volontari, pensionati e in servizio, si offrono per far fronte alla mancanza di vaccinatori. E si sentono anche dire di no. Ritardi nelle consegne delle nuove dosi. In Germania, lockdown fino a fine mese. In Italia, tutti divisi sulla scuola.

di Bocci, Brera, Crosetti D'Argenio, De Luca, Dusi Strambi, Ziniti e Zunino

da pagina 2 a pagina 7

Come salvare l'anno

In classe anche a luglio

di Andrea Gavosto

Il governo ha rinviato la riapertura in presenza delle scuole superiori dal 7 all'11 gennaio. È una decisione incomprensibile, figlia delle lacerazioni della maggioranza, non di una strategia razionale. Due giorni in più non fanno differenza, se si vuole misurare l'effetto delle vacanze sui contagi.

a pagina 26

Le nozze fra due sopravvissuti agli attentati di Londra e del Bataclan



La coppia Sébastien Besatti, 39 anni, e Christine Delcros, 48

Un amore più forte del terrorismo

di Antonello Guerrero a pagina 20

La politica

Venti di crisi D'Alema: errore cacciare Conte

di Stefano Cappellini



a pagina 9

Landini: Fca-Psa patto per il futuro il governo ci creda

di Roberto Mania



a pagina 13

Milano, la Moratti torna in campo al posto di Gallera

di Gallione, Montanari e Pucciarelli



a pagina 11

LORENZO MARINI
SNOWTYPE, MIXED MEDIA ON CANVAS, 80X80

SIFREIN
PARIS
GALERIE SIFREIN +33 6 75200805

Bosnia

Tra i dannati di Lipa "Perché l'Europa ci lascia morire così?"

dalla nostra inviata
Brunella Giovara

LIPA (BOSNIA)
Si cammina nel fango, che arriva alle caviglie e più su. Avanza uno giovane, dice «Vedi, ma'am, in che condizioni viviamo. E cosa fa l'Europa per noi? Ci lascia morire così?». Questi sono i miserabili del campo di Lipa.

a pagina 17

Washington

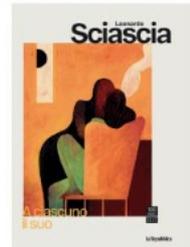
Nel giorno di Biden Trump non cede e si appella alla piazza

dal nostro inviato
Federico Rampini

WASHINGTON
La capitale federale arriva in stato di assedio al "giorno di Mike Pence", tra le manifestazioni di piazza e gli ultimi disperati colpi di mano per ribaltare la vittoria di Joe Biden.

alle pagine 14 e 15
con articoli di Lombardi e Sturm

Domani in edicola



Con Repubblica "A ciascuno il suo" di Sciascia

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

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

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

NZ



Bottura "Quando Obama mi chiamò per insegnare la cucina ai bambini"

EMANUELA MINICUCCI - P. 24

Molisana Le Abissine e la gaffe sulla pasta dal sapore fascista

GIANLUCA NICOLETTI - P. 23



Milan-Juve Cuadrado positivo La Asl pronta a fermare il match

BARILLA E MANCINI - PP. 28-29



LA STAMPA



MERCOLEDÌ 6 GENNAIO 2021

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 155 II N.5 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-T0 II www.lastampa.it

GNN

DOMANI RIAPRONO ELEMENTARI E MEDIE. BRACCIO DI FERRO SULLE SUPERIORI. RABBIA DI AZZOLINA CONTRO LE REGIONI

Caos vaccini, consegne in ritardo

Pfizer, centomila dosi in meno. Funziona il farmaco italiano ReiThera, sarà pronto entro l'estate

LA LETTERA

DOPO LA FIDA IN AVANTI DELLA GERMANIA

CARA EUROPA CI SALVIAMO SOLO INSIEME



GIUSEPPE IPPOLITO
FRANCO LOCATELLI
NICOLA MAGRINI
GINO STRADA

Caro direttore, all'inizio di novembre, insieme ad altri colleghi italiani ed europei, abbiamo promosso un appello per la creazione di un nuovo modello di preparedness europea contro le malattie infettive, che è stato pubblicato in due delle maggiori riviste scientifiche mondiali ma che in Italia, purtroppo, ha avuto minima eco. Preparedness è una parola inglese che possiamo tradurre con «preparazione», ma che in realtà vuol dire molto di più: vuol dire sorveglianza attiva, capacità di reazione rapida, programmazione completa ed efficace delle risorse mediche e di laboratorio, presenza di una catena di comando corta e rapida, di un piano di valutazione dei rischi, attuazione degli interventi e ricerca coordinata a livello transnazionale e scambio di dati esaustivo e trasparente nei casi di emergenze pandemiche come quella che stiamo vivendo. - P. 7

L'antidoto italiano ReiThera supera il primo test e in estate sarà disponibile. Ma esplose il caso vaccini: consegnate da Pfizer 100 mila dosi in meno. Scontro sulle riaperture della scuola. - PP. 2-5

L'ANALISI

TESTIMONIAL TRA ARTISTI E INTELLETTUALI

CONTE PROMUOVA L'ELOGIO DEL SIERO

DONATELLA DI CESARE

Forse si potrebbe dire che il vaccino sia una piccola metamorfosi dell'equilibrio naturale. Un piccolo "altro" - una dose di materiale genetico - viene iniettato nell'organismo quasi per risvegliarlo. - P. 23

IL PERSONAGGIO

SCELTA PER SOSTITUIRE L'ASSESSORE GALLERA

Sanità lombarda a picco ci pensa Lady Moratti

ALBERTO MATTIOLI

«**L**etizia Moratti? Il nome l'ha fatto per primo Berlusconi, che la vedeva benissimo anche come candidata sindaco», racconta l'azzurra Mariastella Gelmini. Invece Moratti prenderà il posto di Gallera. - P. 5

SI TRATTA ANCORA SUL RECOVERY PLAN, RADDOPPIANO I FONDI PER LA SALUTE

Boschi: "Al voto non si torna e il rimpasto non basta"

«Conte decida e ci dia risposte, a noi il rimpasto non basta. E poi al voto non si torna». In un'intervista a La Stampa, Maria Elena Boschi incalza il premier: «Un'altra guida per il governo? Nessuno avrebbe immaginato che lo sarebbe diventato un professore senza esperienza politica». Si tratta sul Recovery: raddoppiano i fondi per la sanità. SERVIZI
E L'INTERVISTA DI MATTIOLO - PP. 8-10

L'ORDINE DI LOS ANGELES ALLE AMBULANZE

"Non caricate chi ha poche chance di vivere"



La contea di Los Angeles è la più colpita degli Usa: 81,8 mila malati di Covid

ELENA STANCANELLI

Mi spiace, non lo vogliamo. Cosa diranno gli infermieri di

Los Angeles al malato, ai parenti, rimettendo in moto l'ambulanza e andandosene, come glielo spiegheranno? - P. 12
MASTROLILLI - P. 12

DOMANI in edicola

I SEGRETI DEL PROFESSORE di CRISTINA RAVA

BRIVIDO NOIR

LA POLEMICA

LA RESPONSABILITÀ DELLO SMALTIMENTO

LA MAPPA DEI SITI E LA LITE INTERNA SUL NUCLEARE

MARIO TOZZI

L'Italia si è finalmente decisa e ha pubblicato, largamente fuori tempo, la mappa dei possibili siti per la custodia delle scorie nucleari autoctone, immediatamente foriera di polemiche e scaricabarile. Oltre a quanto resta delle quattro centrali nucleari da smantellare, noi produciamo ogni anno decine di tonnellate di rifiuti radioattivi da ricerca e terapia che per ora sono confinati in "depositi" temporanei o, addirittura, restano nei sottoscala degli ospedali. Dunque il problema esiste, non si può far finta di niente e non può essere demandato ai posteri.

CONTINUA A PAGINA 23

IL CASO

IL LATO OSCURO DELLA FAVOLA DI NAPOLI

SE IL FIGLIO DEL BOSS È TRA I BENEFATTORI DEL RIDER PICCHIATO

GIANLUIGI NUZZI

La favola del rider rapinato dello scooter e sommerso dalla beneficenza della Napoli onesta rischia di incrinarsi in meno di ventiquattro ore. Giorgio Mascitelli, figlio del boss di camorra Bruno detto 'o Canotto, spunta addirittura tra i sostenitori più attivi della raccolta fondi, avviata appena la notizia della rapina a Calata Capodichino domenica scorsa diventava virale, rimbalzando sui social. La presenza emerge in un video del quotidiano Il Riformista nel quale per consacrare il lieto fine lunedì viene intervistato chi ha sostenuto la colletta. - P. 15

NOBIS ASSICURAZIONI

L'ASSICURAZIONE CHE RISPONDE SEMPRE!

www.nobis.it

LA STORIA

Quel sindaco leghista che vieta il pallone ai bimbi

NICCOLÒ ZANCAN

Vietato giocare a pallone ai maggiori di otto anni in piazze e strade. E tanti altri divieti. Lo prevede il nuovo regolamento della polizia urbana di Fossano, approvato dal Consiglio comunale. - P. 14

LATESTIMONIANZA

Io, l'esempio di Alex Zanardi e il regalo di Moratti a Bellugi

GIUSY VERSACE*

Si dice che dietro una Scrisi si cela un'opportunità. Lo abbiamo sentito dire spesso anche durante questi terribili mesi legati alla pandemia, ma in quanti ci credono davvero? - P. 23

NOBIS ASSICURAZIONI

www.nobis.it



Il Piccolo

Trieste

concessione in ballo: deciderà l' autorità portuale

Derby sul Canale navigabile: in palio 3.500 metri quadrati

Saiph e Euro Nautica puntano allo stesso spazio alla radice, nella parte nord L' azienda metalmeccanica vuole investire 4 milioni su una struttura logistica

MASSIMO GRECO

Saiph vuole il suo corridoio verso il mare. Meglio, verso il Canale navigabile, che è pur sempre salmastro. La micro-Danzica in oggetto si estende per 3.458 metri quadrati, di cui 2.164 di area scoperta, 1.065 di specchio acqueo, 72 di pontile galleggiante, 13 di box guardiania, 34 di impianto di lavaggio. Siamo alla radice del Canale, sulla parte nord dove si allunga Riva Giovanni da Verrazzano. Ma l' azienda metalmeccanica, erede della Revas e facente parte del gruppo Orion guidato da Luca Farina, deve fare i conti con la domanda concorrente presentata dal titolare di Euro Nautica 2000 Riccardo Zacchini, intenzionato a utilizzare il medesimo spazio per l' attività cantieristica dedicata alle imbarcazioni da diporto. Un derby tra fabbrica e nautica, che si era già riproposto quasi due anni fa. Zacchini ha presentato domanda all' **Autorità portuale** per ottenere una concessione quadriennale. Saiph, attraverso l' amministratore delegato Marco Bono, ha in mente un investimento da 4 milioni di euro finalizzato alla realizzazione di un piazzale dove stoccare le merci in entrata e in uscita. Non un vero e proprio terminal marino (al massimo fruibile dalle chiatte), ma una struttura logistica che verrebbe utilizzata anche dalla casamadre Orion, previo tombamento dello sperone che si propende sul Canale. La parola spetta all' **Autorità**, che peserà le proposte con un' istruttoria dell' ufficio demanio. Il Codice di navigazione prevede all' articolo 37 che la concessione, nel caso di più domande, debba premiare il richiedente in grado di offrire maggiori garanzie di proficua utilizzazione e di rispondere a un più rilevante interesse pubblico. Una delibera del presidente Zeno D' Agostino aggiudicherà l' ambito spazio in Riva Verrazzano. Si riaccende l' interesse sul Canale in buona parte presidiato: ci lavora Frigomar (Samer e Artoni) alla radice e a sud; a nord il Polo nautico, Seametal, Crismani, il termovalorizzatore Hera; a sud in Riva Cadamosto Alder, Cmsa, Autamarocchi, Redaelli. Due importanti aree attendono di spiccare il volo: a sud l' ex Aquila, a nord l' ex Italcementi dove oggi languono le intenzioni di ReOil volte a un impianto per il riuso degli olii. Ma, come dice tra il serio e il faceto il dinamico navalmeccanico Marino Quaiat, il Canale navigabile è forse la più buia banchina europea. Tant' è che nel settembre 2019 raccolse una decina di firme vergate da altrettanti imprenditori della zona, affinché l' **Autorità** installasse «un' adeguata rete di illuminazione pubblica». Per una doppia ragione di sicurezza: quella stradale e operativa, quella correlata allo svolgimento di traffici illeciti. L' avevano sottoscritta anche Bono e Zacchini. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Mose, oltre 300 milioni per correggere difetti errori e difformità «Situazioni irrisolte»

Corte dei Conti: grave comportamento del Cvn

VENEZIA Oltre trecento milioni per correggere, e completare, difetti e difformità nei lavori del Mose. La validazione arriva dalla Corte dei Conti nella relazione (di quasi 300 pagine) di controllo sullo stato di esecuzione e del piano di gestione, che fa propria la documentazione fornita dal Provveditorato alle opere pubbliche del Triveneto nell'aprile dello scorso e aggiornata a metà novembre. Sistemazione dei problemi alle bocche di **porto**, tubazioni, gli impianti (elettrico, meccanico, di ventilazione e antincendio), oltre alla nota sistemazione della conca di navigazione (che non garantisce il passaggio delle navi a dighe alzate) per cui sono necessari 36 milioni e mezzo. Ci sono stati danneggiamenti a seguito della mareggiata del febbraio 2015, ma ci sono anche carenze del progetto, di valutazione errate dei dati meteo marini e di risultati dei test sperimentali iniziali. Inutile il tentativo di affidare a una società belga leader mondiale nella progettazione di porte e conche, si deve ripartire daccapo. La relazione della Sezione regionale di controllo della magistratura contabile, depositata nei giorni scorsi dal presidente Salvatore Pilato, sottolinea che «sussistono molteplici tipologie di vizi, difetti, difformità esecutive e danni riconducibili a errori di progettazione e/o di esecuzione, non ancora eliminati e risolti». Sullo sfondo, neanche tanto, ci sono 226 milioni di lavori contestati tanto che la Sezione ha chiesto «chiarimenti sulla tenuta di una contabilità analitica dei lavori che contenga una ricognizione dettagliata dei difetti e dei vizi costruttivi ed esecutivi con la conseguente quantificazione dei costi di ripristino imputabili a titolo di inadempimento contrattuale», presentate dal Provveditorato e Cvn nei giorni antecedenti il Natale. La fotografia fa emergere il deterioramento dei sistemi e delle componenti nelle gallerie, così come quello dei ricambi acquistati per mancanza di idonei magazzini (costo non stimabile anche se il progetto non approvato ad aprile per il solo controllo e ritesatura ammontava a più di 4 milioni); la necessità di ripristino delle opere civili alle tre bocche di **porto** (dalle fessurazioni diffuse su pavimenti e travi di coronamento alla possibile rottura di guaine di impermeabilizzazione (21 milioni e mezzo); il completamento dei lavori dell'impianto elettrico in tutte e tre le bocche che necessità di una variante (a novembre l'importo era di 84 milioni al netto di quanto già acquistato ed installato). Stesse problematiche anche per l'impianto di controllo e antintrusione (50 milioni), meccanico (66), di ventilazione e condizionamento (33), rilevazione e spegnimento incendi (22). Oltre trecento milioni di euro complessivamente, che però potrebbero essere anche molti di più perché in gran parte dei capitoli il Provveditorato sottolinea come l'importo non sia esattamente stimabile. «Emerge dall'analisi degli atti che l'aggravamento delle condizioni di ossidazione è dovuta oltre che alle condizioni ambientali, anche alle condizioni di conservazione dei sistemi, in relazione alla quale è possibile imputare al Consorzio Venezia Nuova un comportamento gravemente colposo per non aver usato la cura dovuta», sottolinea la Corte dei Conti. E sulla manutenzione si apre un capitolo a parte: dato per assodato che è «in ritardo notevole» (sottolinea il Provveditorato), che è in corso una gara europea, e che sono già state evidenziati fenomeni di corrosione a Treporti e Malamocco, viene ribadito che «la vita residua per la sola bacca di Treporti potrebbe essere di 20 anni per le parti più critiche in luogo dei 100 di progetti». (f. b.)



Mose, in tre mesi fermati 18 picchi di acqua alta

Primi bilanci degli effetti sulla marea della grande opera rimasta in azione per 16 giorni tra il 3 ottobre e il 2 gennaio

ROBERTA BRUNETTI

MOSE IN AZIONE VENEZIA In tre mesi di funzionamento, il **Mose** ha evitato a Venezia 18 acque alte sopra i 110 centimetri (addirittura 19 se si abbassa l'asticella a 100). E tra queste ben 9 si sarebbero aggirate sui 130 centimetri: quota di tutto rispetto (e disagio), un tempo rara, da quest'anno non più. Dicembre, in particolare, rischiava di essere un mese in ammollo, in cui i veneziani avrebbero dovuto usare gli stivali un giorno sì e un giorno no. Non è andata così, grazie al super lavoro del **Mose** che, con l'unica eccezione dell'8 dicembre, ha evitato il peggio, grazie a una serie di sollevamenti anche parziali, a dimostrazione della flessibilità della macchina. «Siamo davvero soddisfatti - ribadisce il provveditore alle Opere pubbliche, nonché commissario al Porto, Cinzia Zincone - Un momento più propizio per testare la macchina non avremmo potuto averlo. Ci sono infinite possibilità di utilizzo che ora vanno studiate, per contemperare le varie esigenze». Quelle del Porto, ovviamente, ma anche quelle opposte della Basilica di San Marco. Zincone confida nella flessibilità: «In queste settimane è stato raccolto tanto materiale, che ora dovrà essere analizzato con attenzione». **PRIMI BILANCI** In attesa delle analisi più ragionate, in questi giorni di tregua dall'acqua alta (oggi previsto un picco da 90 centimetri, prima dell'alba), qualche primo bilancio si può già fare. Un punto di partenza ufficiale è la tabella elaborata dal Centro maree del Comune, a partire dal primo giorno di sollevamento del **Mose** per contrastare la marea, il 3 ottobre, che pubblichiamo qui a fianco. Ieri aggiornata al 30 dicembre, ma il **Mose** poi si è alzato anche il 31 dicembre, l'1 e il 2 gennaio. È un elenco di tutte le maree con una previsione superiore ai 110 previsti, con le rilevazioni poi effettuate dentro e fuori la laguna. Gli eventi si sono concentrati in tre giornate di ottobre e, dopo un novembre tranquillo, dal 2 dicembre in poi. Il **Mose** li ha intercettati quasi tutti, con le uniche eccezioni del 4 ottobre e dell'8 dicembre, che è stato anche il giorno delle polemiche, con la marea che a causa di un repentino cambio meteo ha raggiunto il record dell'anno, mentre le squadre per i sollevamenti erano state smobilitate. Successivamente, come noto, le procedure per azionare la macchina sono state cambiate, il margine di previsione ampliato, così il **Mose** è stato sollevato anche con maree più basse, ma in modo sempre più flessibile per dare un po' di sfogo alla navigazione. La tabella mostra come gli eventi si sono concentrati nei primi quindici giorni del mese e alla fine, a cavallo del nuovo anno. Complessivamente, stando ai calcoli di Cvn e Provveditorato, i sollevamenti sono stati 14 (alcuni prolungati, come quello di 48 ore del 4-6 dicembre, a fronteggiare più eventi). Anche la Rete Wigwam, di Giovanni Cecconi, ex responsabile della control room del **Mose**, sta diffondendo un suo bilancio di questi mesi di **Mose** in funzione: basandosi sui dati del sito I-storm, ha calcolato 19 picchi di marea sopra i 100 metri evitati, con 16 giorni in cui il **Mose** ha lavorato. **FASCIA 130** Comunque lo si conti, anche questo fine anno, come era accaduto nel 2018 e nel 2019, è stato segnato da numerose acque alte che hanno fatto saltare nuove statistiche. Quella delle maree tra i 130 e 139 centimetri. «Dal 1966 al 2019 erano rimaste una ogni 2 anni. In due mesi ne abbiamo avute dieci attorno ai 130 - calcola Alvise Papa, il responsabile del Centro maree - E le previsioni non sono mai state sui 110, ma sopra i 120». Novità anche questa legata all'«aumento del livello del mare», ma anche

DATA	MAREE (cm)	MOSÈ
03/10	110	SÌ
04/10	110	SÌ
05/10	110	SÌ
06/10	110	SÌ
07/10	110	SÌ
08/10	130	NO
09/10	110	SÌ
10/10	110	SÌ
11/10	110	SÌ
12/10	110	SÌ
13/10	110	SÌ
14/10	110	SÌ
15/10	110	SÌ
16/10	110	SÌ
17/10	110	SÌ
18/10	110	SÌ
19/10	110	SÌ
20/10	110	SÌ
21/10	110	SÌ
22/10	110	SÌ
23/10	110	SÌ
24/10	110	SÌ
25/10	110	SÌ
26/10	110	SÌ
27/10	110	SÌ
28/10	110	SÌ
29/10	110	SÌ
30/10	110	SÌ
31/10	110	SÌ
01/11	110	SÌ
02/11	110	SÌ
03/11	110	SÌ
04/11	110	SÌ
05/11	110	SÌ
06/11	110	SÌ
07/11	110	SÌ
08/11	110	SÌ
09/11	110	SÌ
10/11	110	SÌ
11/11	110	SÌ
12/11	110	SÌ
13/11	110	SÌ
14/11	110	SÌ
15/11	110	SÌ
16/11	110	SÌ
17/11	110	SÌ
18/11	110	SÌ
19/11	110	SÌ
20/11	110	SÌ
21/11	110	SÌ
22/11	110	SÌ
23/11	110	SÌ
24/11	110	SÌ
25/11	110	SÌ
26/11	110	SÌ
27/11	110	SÌ
28/11	110	SÌ
29/11	110	SÌ
30/11	110	SÌ
01/12	110	SÌ
02/12	110	SÌ
03/12	110	SÌ
04/12	130	SÌ
05/12	130	SÌ
06/12	130	SÌ
07/12	110	SÌ
08/12	130	SÌ
09/12	110	SÌ
10/12	110	SÌ
11/12	110	SÌ
12/12	110	SÌ
13/12	110	SÌ
14/12	110	SÌ
15/12	110	SÌ
16/12	110	SÌ
17/12	110	SÌ
18/12	110	SÌ
19/12	110	SÌ
20/12	110	SÌ
21/12	110	SÌ
22/12	110	SÌ
23/12	110	SÌ
24/12	110	SÌ
25/12	110	SÌ
26/12	110	SÌ
27/12	110	SÌ
28/12	110	SÌ
29/12	110	SÌ
30/12	110	SÌ
31/12	110	SÌ
01/01	110	SÌ
02/01	110	SÌ

Il Gazzettino

Venezia

e soprattutto alla «maggiore violenza e concentrazione dei fenomeni meteo - spiega l'esperto - Una dinamica sempre più evidente negli ultimi anni». © RIPRODUZIONE RISERVATAi.

Il Gazzettino

Venezia

«Autorità, tutto dipenderà dallo statuto Ora gli enti locali devono farsi valere»

L' ANALISI VENEZIA La nuova Autorità per la laguna sarà un ente dai «potere amplissimi», in cui anche il territorio potrà avere il suo peso. Questo, però, a patto che il futuro Statuto dell' Autorità regoli bene questi rapporti. E che gli stessi enti locali si impegnino al massimo livello, facendo valere i poteri che gli assegna la legge. È un parere tecnico, ma che chiama in causa la politica, quello dell' avvocato Gianfranco Perulli, docente di diritto amministrativo allo Iuav, presidente di Cirga. Sullo sfondo le note polemiche che hanno accompagnato la nascita di questa istituzione, pesantemente criticata da Comune e Regione per il suo centralismo. Uno «scippo ai territori» ribadito dal sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, anche nella conferenza stampa di fine anno, quando ha puntato il dito sul padre dell' Autorità, il sottosegretario Andrea Martella. IL QUADRO NORMATIVO La riflessione di Perulli prende le mosse dal testo legislativo che ha istituito la nuova Autorità: «L' articolo 95 del Decreto Agosto poi convertito in legge 126 del 13 ottobre. Un articolo ricco e complesso che mette dei punti fermi. Il primo è che l' Autorità è un ente di diritto pubblico non economico, come l' Inps, le università statali, gli enti parchi... Non un' Agenzia». Enti che hanno un preciso quadro normativo, determinato da direttive europee e sentenze del Consiglio di Stato. Perulli ricorda in sintesi l' organizzazione del nuovo ente: «Avrà un presidente nominato dal ministro delle Infrastrutture, ma sentito sindaco e presidente della Regione. Un comitato di gestione e un comitato consultivo, nominati in parte anche dagli enti locali. È poi prevista la creazione di una società in house, che pure vedrà la partecipazione degli enti locali, e gestirà il **Mose**, di fatto sostituendo il Cvn. L' Autorità avrà invece poteri amplissimi, su laguna, navigazione, porto. È il vecchio Magistrato alle acque, con qualcosa in più...». IL PESO DELLO STATUTO Quanto al ruolo degli enti locali nell' Autorità, «pur essendo un ente statale, ci sono buoni margini di presenza sia dei Comuni della gronda, che della Regione. È un discorso aperto - sottolinea -. Punto centrale sarà lo Statuto che deve ancora essere scritto. Lì saranno regolati tutti i rapporti con enti locali e territorio». Perulli sottolinea i «poteri rilevanti» di Comune e Regione in materia urbanistica e ambientale: «Non è vero che siamo di fronte a un' Autorità statale che comprime gli enti locali. Ma questi devono usare gli strumenti che hanno a disposizione». C' è anche la polemica sulla Città metropolitana, inizialmente individuata come l' ente che avrebbe dovuto ereditare i poteri dello sciolto Mav. Poi la decisione di tornare a puntare su un ente statale, con l' istituzione dell' Autorità. Perulli, studioso e sostenitore della Città metropolitana, vede questo cambio positivamente: «Finché lo Stato centrale riconosce la preminenza dell' interesse pubblico della laguna e lo finanzia, avere un' Autorità statale è positivo. Se avessimo solo la Città metropolitana, comunque dovremmo ricorrere ai finanziamenti statali». L' ORA DI FARSI VALERE Perulli capisce, però, anche le polemiche di questi mesi sul temuto centralismo dell' Autorità: «Giustificate, sono indice di vitalità. Ora vanno trasferite sul piano concreto della rappresentatività. Lo Statuto deve essere scritto in un certo modo, prevedendo la massima collaborazione di istituzioni anche esterne, come le associazioni. Gli enti locali devono impegnare ai massimi livelli: nel comitato di gestione devono sedere il presidente della Regione, il sindaco. In quello consultivo i tecnici più

Data	Maree	Maree	Maree	Maree	Maree	Maree
01/01/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
02/01/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
03/01/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
04/01/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
05/01/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
06/01/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
07/01/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
08/01/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
09/01/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
10/01/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
11/01/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
12/01/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
13/01/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
14/01/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
15/01/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
16/01/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
17/01/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
18/01/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
19/01/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
20/01/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
21/01/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
22/01/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
23/01/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
24/01/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
25/01/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
26/01/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
27/01/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
28/01/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
29/01/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
30/01/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
31/01/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
01/02/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
02/02/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
03/02/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
04/02/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
05/02/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
06/02/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
07/02/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
08/02/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
09/02/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
10/02/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
11/02/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
12/02/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
13/02/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
14/02/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
15/02/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
16/02/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
17/02/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
18/02/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
19/02/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
20/02/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
21/02/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
22/02/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
23/02/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
24/02/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
25/02/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
26/02/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
27/02/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
28/02/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
29/02/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
30/02/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
01/03/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
02/03/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
03/03/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
04/03/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
05/03/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
06/03/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
07/03/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
08/03/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
09/03/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
10/03/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
11/03/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
12/03/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
13/03/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
14/03/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
15/03/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
16/03/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
17/03/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
18/03/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
19/03/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
20/03/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
21/03/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
22/03/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
23/03/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
24/03/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
25/03/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
26/03/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
27/03/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
28/03/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
29/03/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
30/03/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
31/03/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
01/04/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
02/04/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
03/04/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
04/04/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
05/04/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
06/04/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
07/04/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
08/04/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
09/04/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
10/04/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
11/04/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
12/04/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
13/04/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
14/04/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
15/04/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
16/04/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
17/04/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
18/04/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
19/04/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
20/04/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
21/04/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
22/04/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
23/04/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
24/04/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
25/04/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
26/04/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
27/04/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
28/04/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
29/04/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
30/04/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
01/05/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
02/05/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
03/05/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
04/05/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
05/05/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
06/05/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
07/05/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
08/05/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
09/05/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
10/05/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
11/05/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
12/05/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
13/05/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
14/05/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
15/05/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
16/05/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
17/05/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
18/05/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
19/05/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
20/05/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
21/05/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
22/05/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
23/05/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
24/05/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
25/05/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
26/05/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
27/05/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
28/05/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
29/05/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
30/05/2019	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
31/0						

Il Gazzettino

Venezia

qualificati. Il momento è delicato, serve un impegno massimo». R. Br. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

i primi licenziamenti decisi dal liquidatore miani

Consorzio, via tutti i "consulenti" La mappa di dirigenti e dipendenti

A.V.

Duecentocinquanta dipendenti da garantire. E venti partite Iva da cacciare. La lotta ai consulenti avviata dal commissario liquidatore del Consorzio Venezia Nuova Massimo Miani sta sollevando qualche consenso e molte polemiche. E una divisione netta tra i "garantiti" con il contratto a tempi indeterminato e quelli a termine. Non ci sono solo consulenti cattivi e dipendenti buoni. Il giornalista Antonio Gesualdi, chiamato nel 2013 da Mauro Fabris, confermato da Giuseppe Fiengo. 80 mila euro lordi l'anno e un lavoro che ha aperto al Consorzio la stagione della trasparenza. Pubblicando dati e contratti sul sito, avviando procedure aperte per gli appalti e l'informazione. Un settore ritenuto ora non più indispensabile da Miani. Gesualdi ha ricevuto il licenziamento la sera dell'ultimo dell'anno. Senza preavviso e senza richiesta di colloquio. Adesso si è rivolto ai suoi legali e al sindacato dei giornalisti. «Svolgo da sette anni un lavoro da dipendente pur senza contratto», dice. Illegittimo, secondo alcuni, la procedura adottata, visto che il suo contratto scade il 31 dicembre 2021. Un caso, a cui ne seguiranno probabilmente altri. Obiettivo, gli avvocati chiamati da Fiengo per districarsi nei contenziosi e nelle richieste di risarcimento danni alle imprese, che hanno chiesto a loro volta un risarcimento record ai commissari di 192 milioni di euro per presunti ritardi e non assegnazione di lavori. E anche a ingegneri come Sara Lovisati dello studio Ossola. E Giampaolo Cocconi, commercialista e amministratore unico di Thetis. «Siamo in difficoltà economica, e dobbiamo cercare risorse interne», dice Miani. Al Consorzio i dirigenti sono stati ridotti di numero con l'arrivo dei commissari, così come molti stipendi. L'ex direttore Hermes Redi prendeva 800 mila euro l'anno. Tra i pochi dirigenti sopravvissuti c'è Elena Doni, venuta alla ribalta della cronaca ai tempi dell'inchiesta della Finanza, sullo scandalo del **Mose** per la sua agendina dove annotava cifre e nominativi. Oggi il numero dei dirigenti è diminuito. Gli stipendi sono molto variabili, i funzionari guadagnano anche 150-200 mila euro l'anno, alcuni impiegati 7000 euro al mese più i benefit. Tra i 250 dipendenti molti sono i nomi illustri e i parenti di ex presidenti e vicepresidenti del Magistrato alle Acque, ingegneri e magistrati. --A.V.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Criticità del Mose Ecco il dossier con la mappa di tutti i problemi

I commissari lo avevano inviato al prefetto di Roma Duecento milioni per riparare i malfunzionamenti scoperti

ALBERTO VITUCCI

Criticità. Un termine entrato nel vocabolario del **Mose** dopo lo scandalo del 2014. Prima di scoprire la corruzione e i "sovracosti", andava sempre tutto bene. Gli amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova, nominati dal prefetto di Roma su indicazione dell' Anac di Cantone, avevano scoperto le falle del sistema. Dossier e rapporti inviati periodicamente al ministero delle Infrastrutture e all' Autorità Anticorruzione. Cause e risarcimenti danni chiesti alle imprese - Mantovani, Grandi Lavori Fincosit e Condotte - per lavori malfatti e materiali "non conformi" a quelli da progetto. Errori e malfunzionamenti da sistemare. C' è tutto scritto nel rapporto che fu inviato il 12 aprile del 2020 dai commissari del Consorzio Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola al prefetto Lucia Volpe, che coordinava il comitato interministeriale di indagine. Un documento importante. Che riassume le vicende venute alla luce negli ultimi anni. E, appunto, tutte le "criticità". Lavori incompleti o sbagliati. E un costo per sistemarli, che è di circa 200 milioni di euro. le cerniere ll cuore del sistema **Mose**. Corrosione accertata nell' elemento femmina. Le aveva costruite la Fip di Selvazzano, impresa del gruppo Mantovani. Affidamento diretto, senza gara. Qualche anno fa, la scoperta: la corrosione avanza. La durata delle cerniere non sarà quella prevista nel progetto (100 anni), ma sì e no 15. Si decide di bandire una gara per trovare nuovi materiali e sistemi. Gara bloccata perché alcuni dei componenti nominati dal Provveditorato nella commissione giudicatrice sono incompatibili. «Non è escluso un conflitto di interessi», scrive il presidente Anac Cantone ai commissari. Si tratta di Dario Berti, ingegnere Comar, e Susanna Ramundo, già consulente del Rina. Gara da 38 milioni sospesa. la sabbiaA Punta Sabbioni le paratoie non rientrano nei loro alloggiamenti. Succede anche il giorno della visita del premier Conte per la prova generale del **Mose**. «Un problema che stiamo affrontando», spiega al Presidente il progettista del **Mose**, l' ingegnere di Technital Alberto Scotti. Si sa da sempre che i sedimenti sul fondo sono un problema per il funzionamento del **Mose**. Scartata la prima ipotesi, di dotare ogni paratoia di un sistema per espellere la sabbia - troppo complicato sott' acqua - si propone un mezzo per toglierle dall' acqua. Costo 32 milioni di euro. Ma non succede nulla. La gara da 18 milioni bandita dai commissari nel 2018 è ferma per i ricorsi incrociati delle imprese. E la sabbia resta un problema. Gli impianti Settanta milioni il costo stimato nel documento per completare gli impianti che fanno funzionare il **Mose**. «Non abbiamo trovato progetti», dicono i commissari. Da sostituire anche molti misuratori sott' acqua e strumenti che alle prime prove già non funzionano. la conca di navigazione Scandalo nello scandalo. 330 milioni di costo per una struttura troppo piccola realizzata alla bocca di Malamocco, inadatta a ricevere le navi con il mare mosso. Danneggiata nel 2015, adesso dovrebbe essere riparata con un costo 30 milioni di euro. tubi, giunti, valvole Parti del sistema meno conosciute. Ma essenziali per il suo funzionamento. Nel rapporto firmato dai commissari si parla di "malfunzionamento" e materiali "non conformi". Da sostituire le 936 valvole che risultano quasi tutte danneggiate dopo anni di immersione e mancata manutenzione. Costo stimato, 11 milioni di euro. Fanno acqua anche i giunti tra un cassone e l' altro, come certificato dalla ditta specializzata Trolleborg lo scorso anno Risultano "difformi" dal progetto i giunti e le



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

bare, ma anche gli steli. Costo per la sostituzione 34 milioni. La lunata di lido Costruita per ridurre le maree, in realtà serviva per proteggere le dighe del **Mose**. Franata in mare il giorno dopo il collaudo. Contenzioso ancora aperto su chi debba pagare i danni (almeno 8 milioni di euro). jack-up La grande nave gialla attrezzata costata 55 milioni di euro è stata inutilizzata per anni, è stata costruita male. Ed è parcheggiata dal 2013 davanti all' Arsenal. Ed è stata sostituita durante le operazioni di posa delle paratoie da una più economica cavalletta su pontone. Sono serviti 7 milioni per ripararla e, ancora, non è entrata a pieno servizio. Arsenal Tutto fermo per l' Arsenal. Dal 2018 il Provveditore Linetti aveva chiesto di spostare la linea della manutenzione a Marghera, nell' ex area Pagnan. Poi la decisione è stata sospesa, con l' arrivo della commissaria Spitz. Quindi, non si sa ancora con precisione dove sarà fatta la manutenzione. i soldi Alla fine, la questione riguarda i finanziamenti per la grande opera. Il **Mose** ha avuto finora oltre 5 miliardi di euro. Un altro miliardo è disponibile. Ma da un anno a questa parte tutte le risorse sono state destinate al completamento dell' opera, lasciando quindi a secco la manutenzione e la riparazione delle "criticità" segnalate. Di chi siano le vere responsabilità, tocca adesso ai giudici accertarlo. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

non solo mose

«Opere di compensazione per 30 milioni, mai progettate»

R.D.R.

Non solo **Mose**: ma anche opere di salvaguardia diffuse. E opere di mitigazione ambientale e architettonica dell' impatto del **Mose** stesso sull' habitat naturale. Lo prevede la legge per la salvaguardia della laguna di Venezia, lo ha ordinato l' Europa al termine una procedura di infrazione contro l' Italia. Ritardi che «devono essere superati con urgenza». Lo sottolineano i magistrati della Sezione di controllo della Corte dei Conti nel loro rapporto sullo stato di attuazione e gestione delle barriere, dando precise raccomandazioni. «Il grave allarme ambientale generato dal fenomeno dell' acqua alta ha indotto all' elaborazione di un complesso e dettagliato progetto di salvaguardia, che comprende un sistema integrato di opere su tre contesti d' intervento», osservano i magistrati istruttori contabili, «difesa ambientale (messa in sicurezza rive inquinate, miglioramento della qualità delle acque e sedimenti, protezione e ricostruzione habitat zone umide), difesa dalle mareggiate (ricostruzione di 45 km di litorali e 11 di moli foranei), difesa dalle acque alte (protezione degli abitati lagunari e **Mose**)». Un intervento che va accelerato nel suo complesso. «La perdita di una visione globale delle relazioni tra i tre contesti», prosegue la Sezione di controllo della Corte dei conti, «e le carenze-inefficienze del sistema di governance di tutti gli interventi che completano la salvaguardia della laguna devono essere superate con urgenza, nei tempi più rapidi, con misure organizzative che comprendono non solo il completamento e la messa in esercizio del **Mose**, ma anche il corretto e puntuale espletamento di tutti gli interventi inclusi nelle attività di salvaguardia lagunare, nelle more dell' avviamento organizzativo della neo-istituita Autorità per la laguna di Venezia». I magistrati contabili ricordano poi la procedura di infrazione con la quale la Ue ha imposto all' Italia «la celere attivazione di adeguate misure di mitigazione e compensazione degli impatti conseguenti alla realizzazione del sistema di dighe mobili nei confronti dell' habitat naturale e delle specie animali». Pesanti i ritardi e la destinazione dei fondi solo sul **Mose**: «Il Piano Europa predisposto nel giugno 2011 presenta una stima dei costi delle misure di compensazione in 266 milioni di euro, di cui 199 compresi nel quadro economico del **Mose**». Ma dall' istruttoria è emerso che «nonostante la necessità di provvedere in tempi alquanto celeri all' attuazione degli interventi in conformità agli impegni assunti in sede europea, il piano non è stato tuttora ultimato. Per alcuni interventi si prevede lo sfioramento oltre la data di chiusura lavori al 31 dicembre 2021». Mancano opere per 39 milioni: «Numerosi interventi non sono neppure stati progettati, per un valore di 30 milioni», soldi che il Consorzio Venezia Nuova ha «trasferito ad altri tipi di intervento, nonostante l' appartenenza al completamento delle opere di compensazione ambientale. Il ritardo nell' esecuzione del Piano Europa ha generato e continua a generare costi», pari a 2 milioni l' anno per il monitoraggio ambientale. --r.d.r.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Corte dei conti, l'indagine sulle cerniere delle paratoie «Valutiamo le negligenze»

Il procuratore Evangelista sulla relazione dei colleghi della Sezione di controllo «Noi interveniamo per il danno erariale, loro possono indicare le soluzioni»

ROBERTA DE ROSSI

«Sulla qualità delle cerniere del **Mose**, perno del sistema, abbiamo già un approfondimento in corso, per accertare se vi siano stati errori progettuali o di non corretta esecuzione dei lavori o nella scelta dei materiali che possano compromettere la funzionalità e tenuta delle paratoie: si parlava di resistenza a 100 anni e invece non è così. Stiamo verificando ogni punto di questa vicenda e se vi siano eventuali responsabilità: delle imprese o di preposti al controllo. Ora valuteremo con attenzione anche tutte le criticità evidenziate dai colleghi della Sezione regionale di controllo, nel loro rapporto sullo stato di realizzazione e gestione del **Mose**: verificheremo se vi siano altri elementi di possibile colpa grave o negligenze, di competenza della Procura, ma bisogna anche tenere presente gli eventuali termini di prescrizione, di 5 anni».

Il procuratore della Corte dei Conti del Veneto, Paolo Evangelista, ha ricevuto le 298 pagine del minuzioso rapporto firmato dai colleghi magistrati della Sezione di Controllo della Corte, presidente Salvatore Pilato e la consigliera Elena Brandolini, che hanno redatto una serie di incalzanti raccomandazioni alle parti in causa, dopo un anno di incontri e acquisizione documentazione con Consorzio Venezia Nuova, Provveditorato opere pubbliche, Commissario straordinario per il completamento del **Mose**, Commissario straordinario per l'Acqua alta del 12 novembre 2019, Regione Veneto. Indicazioni che vanno dall'immediato approntamento di un piano con tempi/costi per finire una volta per tutte il **Mose** a fronte dei molti capitoli ancora aperti (completamento di impianti elettrici, meccanici, antincendio, antintrusione appaltati in maniera frammentata, bocca di porto per bocca di porto, e ora da collegare tra loro) al completamento della Control room in Arsenale; dal programma di manutenzione dell'opera a quello di avviamento (per garantirne l'apertura a quota 110 cm a regime) al collaudo. Il cuore del sistema **Mose** restano, comunque, le cerniere e su queste si sono accesi i riflettori della Procura contabile veneta, partendo proprio dalle stesse osservazioni messe a verbale dal Provveditorato alle opere pubbliche, in merito alla tenuta delle «femmine delle cerniere, su cui poggia l'intera funzionalità operativa del sistema. Ciò espone la cerniera (che doveva durare 100 anni in totale immersione) a una grande vulnerabilità all'acqua di mare. I rimedi posti in essere (verniciatura esterna e protezione catodica) necessitano di scrupoloso e rigoroso monitoraggio giornaliero, che non viene fatto. È stata trascurata ogni manutenzione». Ipotizzando per le paratoie alla bocca di Treporti (posate in acqua nel 2013) «probabili 20 anni di vita per le parti più critiche», contro il secolo promesso. Cerniere a parte, il procuratore Evangelista ricorda che i magistrati della Procura hanno già "portato in cassa" le condanne e i risarcimenti milionari per tangenti dei vari amministratori pubblici finiti nell'inchiesta penale **Mose** (dall'ex presidente Galan all'ex assessore Chisso, dall'ex magistrato alle Acque Cuccioletta all'ex magistrato della stessa Corte dei Conti Giuseppone), oltre alla condanna in primo grado a pagare 7 milioni di euro per l'ex presidente del Consorzio Venezia Nuova Giovanni Mazzacurati, nel frattempo deceduto, e il suo vice di allora Alessandro Mazzi, oltre allo stesso Cvn. «Mi fa piacere che quanto è stato fatto sinora per la salvaguardia di Venezia abbia evidenziato la doppia funzione della Corte dei Conti», conclude Evangelista, «di controllo e di giurisdizione, che si integrano. La Procura può intervenire laddove vi sia danno erariale per colpa grave o dolo, il Controllo può invece





La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

importanti per il loro superamento». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

caso funivie, sindacati all' attacco

"Nessuna data sul ripristino della linea e sui posti di lavoro"

«Dopo il grande spot elettorale del ministro De Micheli, a febbraio, il silenzio assoluto sulle Funivie. Sul ripristino della linea servono date e percorsi certi», tuona il sindaco di Cairo, Paolo Lambertini. Per il segretario generale della Cgil Savona, Andrea Pasa, però, «più che la ricostruzione, che si basa su tempi tecnici, il vero nodo è che manca qualsiasi strategia sul futuro da parte del Ministero». Commenta, Lambertini: «La discesa in Val Bormida del ministro Paola De Micheli, che aveva come unico scopo fare uno spot alla campagna elettorale del Pd, si è rivelata come tale: semplici annunci sulla pelle dei lavoratori. Si erano promesse decisioni rapidi ed interventi immediati, ma ad oltre un anno dalla frana e a 10 mesi dagli annunci del ministro, non si sa nulla. Non ci sono proiezioni, scadenze, informazioni. A questo punto occorre che chi ne ha la responsabilità e competenza parli chiaro ed illustri ai lavoratori, e al territorio, la situazione». Interviene, però, il segretario generale della Cgil savonese, Andrea Pasa: «I lavori hanno un loro iter tecnico: a novembre il commissario Roberto Ferrazza ha individuato la ditta che doveva effettuare i carotaggi sulle frane, a fine novembre ci sono stati i sopralluoghi, ora i carotaggi sono conclusi (lo studio sulle frane durerà invece dei mesi) e quindi occorre, sulla base di essi, individuare la ditta che dovrà procedere e soprattutto decidere come. Anche per valutare l' ipotesi di due interventi paralleli: da un lato la messa in sicurezza delle frane, che sarà più lungo, e dall' altro, magari appunto in contemporanea, il ripristino della linea. Ci sono stati forse dei ritardi, ma in inverno non credo che sia comunque possibile intervenire. Il vero punto, però, è un altro, ovvero la strategia per il futuro di questa infrastruttura e, in generale, del comparto del carbone nel savonese. Insieme alla Regione il 24 novembre abbiamo chiesto un incontro ai ministeri competenti, per questa ma anche altre crisi del savonese, e stiamo attendendo ancora una risposta. L' impressione è che si usi l' emergenza Covid come scudo. Non è chiara nemmeno la situazione delle concessioni: il Mit, che è proprietario di Funivie, ha congelato la restituzione delle concessioni da parte della società, ipotizzando il coinvolgimento nella gestione dell' **Autorità Portuale** di **Sistema**. Ancora il 10 dicembre società e **Autorità** si sono confrontate, ma ci pare che una soluzione sia ancora lontana, anche perché manca una regia del governo e del ministero sul futuro del comparto che coinvolge anche un altro nodo aperto, ovvero l' Italiana Coke. Ed anche in questo caso abbiamo richiesto più volte un incontro con i commissari per capire come sia la situazione, ma senza ottenerlo». Tornando a Funvie, «la società dovrebbe garantire, intanto, i necessari interventi di manutenzione ordinari e straordinari, altrimenti rimarrà poco da mettere in piedi. Ma ancora una volta l' impressione è che si giochi al risparmio». m.ca. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



Bollettino Avvisatore Marittimo

Savona, Vado

Arriva Eco Barcelona super ro-ro ecologica

Nanchino (Cina). Lunedì scorso, nello stabilimento di Jinling, a Nanchino, in Cina, è stata consegnata Eco Barcelona, nave rotabile del gruppo Grimaldi. Ad essa seguiranno entro questo mese l'entrata in flotta della gemella Eco Livorno e di Grande Texas. Tanto le due gemelle Eco, destinate al trasporto di merci rotabili nel Mediterraneo, quanto la Grande Texas -sesta di sette pure car & truck carrier- sono state commissionate al cantiere cinese Yangfan di Zhoushan. Come la sua gemella Eco Valencia, già operativa dalla metà di novembre, una volta arrivata dall'Asia la Eco Barcelona sarà impiegata sulla linea regolare che collega Livorno e Savona con Barcellona e Valencia. Battente bandiera italiana, Eco Barcelona è la seconda di dodici unità ibride della nuova classe Grimaldi Green 5th Generation, commissionate al cantiere cinese Jinling di Nanjing. Sono le più grandi unità ro-ro al mondo e hanno una particolare dotazione per risparmiare carburante ed emettere meno gas serra. È lunga 238 metri e larga 34, con una stazza lorda di 67,311 tonnellate, una velocità di crociera di 20,8 nodi. Può trasportare 7,800 metri lineari di merci rotabili, pari a circa 500 trailer, pari al doppio del carico medio della flotta Grimaldi, mantenendo gli stessi consumi di carburante a parità di velocità. I motori sono controllati elettronicamente, consuma carburante fossile in navigazione ed energia elettrica durante la sosta in porto, fornitagli da batterie a litio che si ricaricano durante la navigazione tramite shaft generator e 350 metri quadri di pannelli solari. Infine, un impianto di depurazione dei gas di scarico abbatte le emissioni di di zolfo e particolato. «Questo nuovo anno inizia con i migliori auspici per il nostro Gruppo: solo nel mese di gennaio accoglieremo nella nostra flotta ben tre nuove navi ultra-moderne, e ancora altre unità saranno consegnate nei mesi a venire», ha commentato Emanuele Grimaldi, amministratore delegato della compagnia partenopea. «Grazie alle nuove navi sempre più efficienti -conclude- anche nel 2021 faremo del nostro meglio per offrire ai nostri clienti servizi di alta qualità, senza perdere di vista il grande obiettivo dell'ecosostenibilità».



L'Avvisatore Marittimo

Savona, Vado

GRIMALDI FA TRIS CON LE NUOVE ECO NAVI

Il 2021 del gruppo Grimaldi si apre con l'arrivo di tre navi ultramoderne. La Eco Barcelona, è già stata consegnata, le altre due, la Grande Texas e la Eco Livorno, entreranno a far parte della flotta entro la fine di questo mese. Tanto le due gemelle Eco, destinate al trasporto di merci rotabili, quanto la Grande Texas, sesta delle sette unità Pure Car & Truck Carrier commissionate al cantiere cinese Yangfan, contribuiranno a rendere la flotta più giovane e ecosostenibile.



GRIMALDI, CONSEGNA ECO BARCELONA NAVE ECOFRIENDLY - ENTRO GENNAIO IN ARRIVO ALTRE 2 UNITÀ

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



Ex Mondomarine di Savona, solidarietà dai cancelli dell' azienda per i 13 lavoratori senza contratto

La Palumbo Superyachts a inizio mese aveva deciso di non rinnovare loro il contratto. Si attende fine gennaio per sapere a chi verrà affidata la concessione

13. Questi i lavoratori dell' ex azienda Mondomarine a Savona ai quali dal 31 dicembre non è stato rinnovato il contratto da parte di Palumbo Superyachts. Questa mattina sono stati posizionati a lato del cancello dell' azienda due cartonati rappresentanti proprio la cifra dei dipendenti rimasti senza lavoro. Lo scorso 29 dicembre nella riunione del Comitato di Gestione dell' **Autorità Portuale** la concessione degli ex cantieri Mondomarine non era all' ordine del giorno ma era stato comunque un tema discusso e che verrà sicuramente trattato nella prossima riunione di fine gennaio, inizio febbraio. Attualmente il cantiere è in mano ancora all' azienda navale cantiere partenopea che aveva deciso ad inizio mese di non rinnovare il contratto proprio ai 13 lavoratori. Da lì la protesta dei dipendenti che avevano incrociato le braccia all' interno dell' azienda dando vita ad un' assemblea permanente, con un successivo incontro dei sindacati e dell' rsa in Prefettura con il Prefetto Antonio Cananà. In corsa per l' aggiudicazione della concessione (il bando era scaduto a settembre), ci sarebbe proprio Palumbo e un altro soggetto (da indiscrezioni pare sia la Mariotti-San Giorgio di Genova). "La pratica verrà presa in visione alla fine di gennaio, prima settimana di febbraio, nel frattempo i tredici lavoratori saranno lasciati a casa e andranno in disoccupazione da gennaio aspettando la decisione di **Autorità Portuale** - aveva spiegato Franco Papparuso, UIL - a questo punto se si aggiudicherà la concessione Palumbo abbiamo un accordo che i 31 lavoratori (al tempo erano 47) vengano tutti ripresi, se invece dovesse vincere qualcun altro si potrebbero riaprire i giochi per tutti i dipendenti". In ballo c' è anche il ricorso al Consiglio di Stato di Palumbo che aveva contestato la decisione dell' **Autorità Portuale** di riaprire la gara per la concessione ventennale delle aree dopo i ricorsi, accolti, al Tar di Monaco Marine e Rodriguez (i quali si erano opposti all' assegnazione delle aree). La sentenza dovrebbe arrivare ad aprile.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

recovery plan

Diga di Genova Il ministero conferma 500 milioni

Genova «Nel Recovery Plan che governo invierà in Europa sarà incluso il progetto della diga foranea del porto di Genova e le risorse richieste saranno, come concordato fin dal primo minuto, pari a 500 milioni di euro. È quanto ho voluto ribadire al presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini». Così il sottosegretario ai Trasporti Roberto Traversi. In una dichiarazione del 22 dicembre a margine di un documento elaborato dal centro Studi dell' Ance sulle risorse del Pnrr, Traversi tuttavia aveva sottolineato che era «di oltre un miliardo, da finanziare con le risorse europee del Recovery Fund, il costo stimato per la realizzazione della nuova diga foranea di Genova». Nelle schede presentate al governo ai primi di settembre, la richiesta dell' **Adsp** era di 600 milioni, i fondi necessari alla realizzazione della prima fase della nuova Diga è di 823 milioni, ma le ipotesi progettuali in campo sono almeno tre, e quindi il costo finale è variabile, fino a oltre un miliardo. «La proposta di 500 milioni per la Diga produrrà un effetto devastante - commenta Edoardo Rixi, responsabile Infrastrutture della Lega -. Traversi dovrebbe sapere che, finanziando due terzi dei costi, i lavori non possono partire. È vergognoso che nel Recovery Plan il governo preveda un miliardoper l' intero sistema portuale e 600 milioni per le piste ciclabili». --



Diga foranea I finanziamenti fanno litigare

Rixi (Lega) lancia accuse al sottosegretario Traversi «I suoi conti non tornano»

GENOVA È scontro politico sulla nuova diga foranea di Genova. A scatenare la bagarre, le dichiarazioni del sottosegretario ai Trasporti e alle Infrastrutture con delega ai porti, Roberto Traversi, secondo cui «nel Recovery Plan che il governo invierà in Europa sarà incluso il progetto della diga foranea del porto di Genova e le risorse richieste saranno, come concordato fin dal primo minuto, pari a 500 milioni di euro. I 500 milioni dei fondi Next Generation Eu serviranno a finanziare i due terzi dei costi del primo lotto funzionale del progetto della nuova diga foranea. Nessun governo ha mai fatto tanto per le infrastrutture della Liguria». Immediata la replica di Edoardo Rixi, responsabile nazionale Infrastrutture della Lega, per il quale «le dichiarazioni del sottosegretario Traversi sono la sintesi perfetta della confusione in cui regna il governo giallo-fucsia. La proposta di 500 milioni di euro sul Recovery Plan per la diga foranea di Genova produrrà un effetto devastante. Il sottosegretario dovrebbe saperlo che, finanziando i due terzi dei costi, i lavori non possono neanche partire». Per Rixi «servirebbero almeno 650 milioni visto che la prima fase ha un costo stimato in 950 milioni. Senza considerare eventuali imprevisti. Risulta vergognoso che nel Recovery Plan il governo preveda un miliardo di euro per l'intero sistema portuale italiano e ben 600 milioni per le piste ciclabili».



MARIO BENEDETTI e FAMIGLIA RINGRAZIANO

Il responsabile dell'intercettazione Giorgio Corbelli, la Dottoressa Elisabetta Corbelli e il figlio Alessandro Corbelli, il nipotino di Mario Benedetti, sono stati condannati a 10 anni di carcere per aver coperto il padre, il boss di via Veneto, con la testimonianza falsa di un testimone di turno.

Diga foranea I finanziamenti fanno litigare

Il sottosegretario ai Trasporti e alle Infrastrutture con delega ai porti, Roberto Traversi, ha annunciato che il governo invierà in Europa il progetto della diga foranea del porto di Genova. Le risorse richieste saranno pari a 500 milioni di euro. I 500 milioni dei fondi Next Generation Eu serviranno a finanziare i due terzi dei costi del primo lotto funzionale del progetto della nuova diga foranea.



Diga, 500 milioni garantiti dall' Europa

Il sottosegretario ai Trasporti Traversi incontra il presidente dell' authority Signorini " Il Recovery Fund sosterrà i due terzi del primo lotto". Via al dibattito pubblico

Un dibattito pubblico, ma anche i soldi necessari a finanziare la costruzione dell' infrastruttura. Il 2021 si apre per la nuova diga foranea del porto di Genova con l' avvio di un percorso a tappe che si annuncia lungo e che conduce fino al disegno di uno scalo in grado di accogliere le portacontainer di ultima generazione (quelle da oltre ventimila teu) e le grandi navi da crociera, garantendo le condizioni per la crescita, nel rispetto delle prerogative di sicurezza della navigazione all' interno del bacino. L' attuale diga non è in grado di garantire tutto questo e costringerebbe lo scalo a fermare la sua corsa. La nuova, 500 metri più in là di quella esistente, si propone di governare la navigazione in sicurezza, presentandosi anche come infrastruttura " attiva", non solo per la protezione dello scalo, ma anche per la produzione di energia dal moto ondoso che si frange contro la barriera e dalle pale eoliche sempre in azione. Si può quindi partire, chiamando a discutere l' intera comunità. La strada è quella del " dibattito pubblico", già sperimentato per la Gronda autostradale (che in realtà deve ancora aprire i suoi cantieri), che verrà presentato venerdì nel corso di una conferenza stampa a cui prenderanno parte i rappresentanti del governo (la ministra dei Trasporti Paola De Micheli) e delle istituzioni, oltre ai coordinatori del dibattito pubblico e ai responsabili della progettazione (Technital). Al largo del porto una nave specializzata in questo tipo di attività ha già iniziato a esaminare i fondali e quindi la macchina è in movimento. Ciò che conta a questo punto è non fermarla più. Anche perché i fondi necessari a costruire l' infrastruttura, un miliardo di euro, arriveranno in gran parte dall' Europa, con il Recovery Fund. Gli investimenti, al proposito, sono stati confermati ieri al termine dell' incontro fra il sottosegretario ai Trasporti Roberto Traversi e il presidente dell' **autorità** di **sistema** Paolo Signorini. Il confronto pubblico nelle intenzioni dei promotori va nella direzione del coinvolgimento del territorio e dei cittadini, per arrivare a una scelta condivisa. Una infrastruttura portuale di queste dimensioni, infatti, non va direttamente a impattare sui cittadini, ma le sue ripercussioni, con l' ingresso di navi sempre più grandi e quindi con l' aumento a terra di traffico di merci e passeggeri, finirà per incidere sulla quotidianità. Ecco perché diventa fondamentale discutere e condividere il percorso di realizzazione dell' opera che durerà diversi anni (la stima è di dieci) e un carico di investimenti decisamente robusto (oltre un miliardo). Per il porto vecchio di Genova la strategia, peraltro già pensata durante il mandato dell' allora presidente dell' **autorità** portuale di Genova Luigi Merlo, non pare più rinviabile. L' avvio operativo del terminal container di Calata Bettolo firmato da Msc, la ripartenza delle crociere che faranno leva non più solo sulla Stazione Marittima ma anche sull' Hennebique e sulla Calata Gadda impone un ripensamento degli spazi portuali, partendo proprio dall' arrivo e dalla partenza delle navi. - (massimo minella) © RIPRODUZIONE RISERVATA



Le reazioni

Traversi: "Mai pensato a tagliare Questa è un' opera fondamentale non soltanto per Genova"

Il progetto va avanti, ma le polemiche non si placano. Era stato il responsabile Infrastrutture della Lega Edoardo Rixi, viceministro dei Trasporti nel primo governo Conte, a parlare di tagli al finanziamento della nuova diga foranea. Ipotesi restituita al mittente dal sottosegretario ai Trasporti Roberto Traversi, che ha invece confermato i finanziamenti, incassando però la controreplica di Rixi. « Non c'è stato alcun taglio, nel Recovery Plan che il governo invierà in Europa sarà incluso il progetto della diga e le risorse richieste saranno, come concordato fin dal primo minuto, di 500 milioni di euro. È quanto ho voluto ribadire al presidente Signorini » spiega il sottosegretario Traversi. « I 500 milioni dei fondi Next Generation Eu - prosegue Traversi - serviranno a finanziare i due terzi dei costi del primo lotto funzionale del progetto della nuova diga foranea (stimati in circa 700 milioni n.d.r.)». Traversi punta a mettere da parte le polemiche, ricordando il volume di investimenti messo a punto per il **porto** e gli altri enti. « In questi quindici mesi, per la regione sono stati finanziati progetti infrastrutturali per quasi due miliardi, escludendo ovviamente il nuovo Ponte - prosegue Traversi - Nessun governo ha mai fatto tanto per le infrastrutture della Liguria: dai piani per l' elettrificazione delle banchine al progetto per il ribaltamento a mare del cantiere navale di Sestri Ponente, dallo sblocco dei lavori per il Terzo Valico e il nodo ferroviario di **Genova** fino al progetto filobus del Comune del capoluogo. Il **porto** di **Genova**, poi, è una risorsa in strategica alla quale il ministero ha riservato l' attenzione che merita considerata la sua centralità nel sistema logistico e trasportistico del Paese. Non è un caso se quello del capoluogo ligure sia, con quello di Trieste, l' unico **porto** incluso nei progetti per i quali chiederemo l' accesso ai fondi del Recovery Plan». Durissima la replica di Rixi alle parole del sottosegretario ai Trasporti. « Le sue parole sono sono la sintesi perfetta della confusione in cui regna il governo giallo-fucsia accusa il leghista - La proposta di 500 milioni di euro sul Recovery Plan per la diga foranea di **Genova**, come confermato dallo stesso deputato grillino, produrrà un effetto devastante. Il sottosegretario dovrebbe saperlo (mi auguro) che, finanziando i due terzi dei costi, i lavori non possono neanche partire ». Rixi entra nel merito dei numeri. « Se così fosse, servirebbero almeno 650 milioni visto che la prima fase ha un costo stimato in 950 milioni - spiega ancora Rixi - Senza considerare eventuali imprevisti. Trovo incredibile che l' unico componente ligure del governo - invece di difendere le opere fondamentali per la sua regione - avalli la decisione di spostare parte dei fondi previsti per la nuova diga di **Genova** ad altri sistemi portuali ». - (mas.m.) © RIPRODUZIONE RISERVATA



Il ritardo sul Recovery rischia di costarci una nuova patrimoniale

L'ultima bozza del Piano di ripresa è ferma E dal 2023 è già certa un'altra stretta fiscale

Gian Maria De Francesco Gian Maria De Francesco

Gian Maria De Francesco Fondi per la sanità raddoppiati da 9 a 18 miliardi e potenziamento dei progetti per giovani, donne e Sud con 20 miliardi provenienti dai fondi di coesione. Sono le uniche novità di ieri relative alla nuova bozza del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) che stamattina dovrebbe essere inviato a Palazzo Chigi. Stanziati, inoltre, 500 milioni per la realizzazione della diga foranea del **Porto di Genova**. Una conferma che le risorse di Next Generation Eu saranno usate in larga parte per sostenere investimenti già programmati in modo da non far aumentare troppo il deficit, come vuole il ministro dell'Economia, Roberto Gualtieri. La nuova bozza, in ogni caso, dovrebbe tenere conto delle osservazioni di Italia viva e del Pd aumentando la quota destinata agli investimenti tagliando in parte i 55 miliardi inizialmente destinati a finanziare i bonus. Il ministro del Lavoro, Nunzia Catalfo, oltre alla proroga dello stop ai licenziamenti, ha promesso l'avvio delle Industry Academy, «una rete di istituzioni per colmare il divario di competenze necessarie a soddisfare il fabbisogno occupazionale delle aziende» italiane. L'unico dato di fatto, per ora, è il ritardo. È chiaro che i singoli Pnrr nazionali riceveranno il via libera in primavera visto che Next Generation Eu necessitano ancora di un'approvazione definitiva in sede comunitaria. Ma l'Italia è particolarmente indietro rispetto a Germania e Francia e questa perdita di tempo gioca a sfavore. Per una questione semplicemente numerica. La Nadef dello scorso ottobre pronostica, infatti, un balzo del Pil italiano del 6% quest'anno, del 3,8% nel 2022, e del 2,5% nel 2023. Livelli inusitati per un Paese a crescita zero come il nostro grazie agli effetti del Recovery Fund. L'aumento del Pil e il contestuale assestamento del tasso di interesse medio sul debito italiano poco sopra il 2% renderanno gestibile quella massa mostruosa da oltre 2.500 miliardi che a fine 2020 dovrebbe aver raggiunto il 158% del Pil. Se qualcosa andasse storto, per i contribuenti italiani sarebbero dolori. Tutto il quadro macroeconomico tendenziale italiano è costruito sull'assunto che, al più tardi nel 2022, l'Europa tornerà a far rispettare il Patto di Stabilità. E l'Italia conta di arrivare a quell'appuntamento con un debito/Pil calato al 153,4 per cento. Nel 2023 con una manovra restrittiva di 3 decimi di punto di Pil (circa 5 miliardi) si conta già di riportarlo al 151% contando su solidi avanzi di bilancio. Tra fine anni '20 e inizio '30 si conta, infine, di riportare il debito/Pil allo stato pre-pandemico del 134,8 per cento. Dunque se il nostro Paese tarderà a mettere in campo gli investimenti necessari a far ripartire la crescita (sperando che le previsioni siano rispettate visto che già per quest'anno si rischia un meno «esplosivo» +4,7% di Pil), Bruxelles potrebbe obbligare Roma a una disciplina di bilancio più arcigna. Non è il caso, ora, di quantificare cosa accadrebbe in caso di deviazione significativa dal sentiero prospettato. È realistico, tuttavia, ipotizzare che correzioni annue in termini di uno 0,5-0,6% di Pil potrebbero essere giudicate sufficienti a compensare progressivamente gli sbilanci. Questo significherebbe dover assicurare annualmente una decina di miliardi aggiuntivi di gettito fiscale per evitare eventuali procedure per debito eccessivo. Una cifra reperibile introducendo imposte patrimoniali sulla ricchezza e/o sugli immobili come quelle che Leu avrebbe voluto introdurre in manovra. Ecco perché è bene che Conte e Gualtieri si sbrighino.

The image shows a newspaper clipping from 'Il Fatto' dated January 6, 2021. The main headline reads: 'Il ritardo sul Recovery rischia di costarci una nuova patrimoniale'. A sub-headline states: 'L'ultima bozza del Piano di ripresa è ferma E dal 2023 è già certa un'altra stretta fiscale'. The article includes a photograph of Roberto Gualtieri, the Italian Minister of Economy, and a small chart showing a 151% increase in debt to GDP. The text discusses the economic challenges of the recovery plan and the potential need for new taxes.



Diga foranea del porto di Genova, Traversi: confermati i 500 milioni richiesti

«Non c'è stato alcun taglio: nel Recovery Plan che il governo invierà in Europa sarà incluso il progetto della diga foranea del porto di Genova e le risorse richieste saranno, come concordato fin dal primo minuto, pari a 500 milioni di euro». È quanto ribadisce il sottosegretario ai Trasporti e alle infrastrutture con delega ai porti Roberto Traversi al presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini dopo l'incontro di questa mattina al Mit. «I 500 milioni dei fondi Next Generation Eu - dice Traversi - serviranno a finanziare i due terzi dei costi del primo lotto funzionale del progetto della nuova diga foranea». Traversi respinge le accuse fatte al governo: «È davvero singolare che qualcuno dica che abbiamo dimenticato la Liguria. In questi quindici mesi, per la regione sono stati finanziati progetti infrastrutturali per quasi due miliardi, escludendo ovviamente il Ponte Morandi. Nessun governo ha mai fatto tanto per le infrastrutture della Liguria: dai piani per l'elettrificazione delle banchine al progetto per il ribaltamento a mare del cantiere navale di Sestri Ponente, dallo sblocco dei lavori per il Terzo Valico e il nodo ferroviario di Genova fino al progetto filobus del Comune del capoluogo. Il porto di Genova, poi, è una risorsa in strategica alla quale il Mit ha riservato l'attenzione che merita considerata la sua centralità nel **sistema** logistico e trasportistico del Paese. Non è un caso se quello del capoluogo ligure sia con quello di Trieste l'unico porto incluso nei progetti per i quali chiederemo l'accesso ai fondi del Recovery Plan».

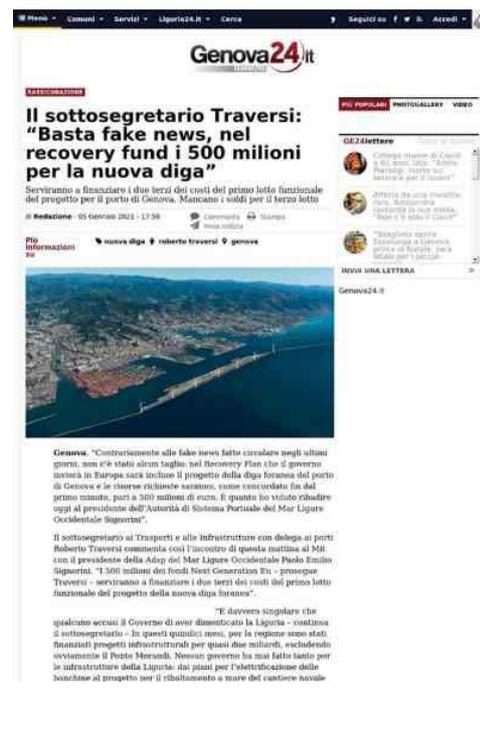


Il sottosegretario Traversi: "Basta fake news, nel recovery fund i 500 milioni per la nuova diga"

Serviranno a finanziare i due terzi dei costi del primo lotto funzionale del progetto per il porto di Genova. Mancano i soldi per il terzo lotto

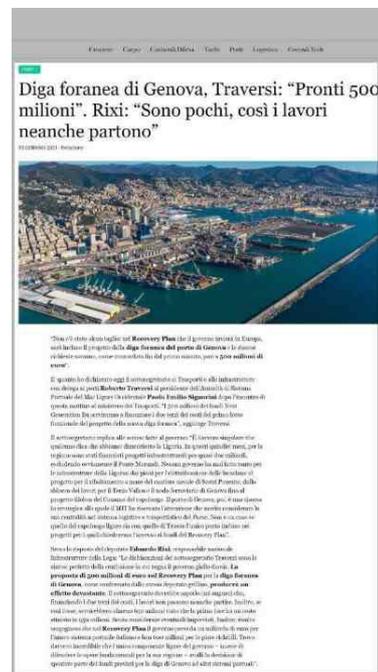
Redazione

Genova. 'Contrariamente alle fake news fatte circolare negli ultimi giorni, non c'è stato alcun taglio: nel Recovery Plan che il governo invierà in Europa sarà incluso il progetto della diga foranea del porto di Genova e le risorse richieste saranno, come concordato fin dal primo minuto, pari a 500 milioni di euro. È quanto ho voluto ribadire oggi al presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale** Signorini'. Il sottosegretario ai Trasporti e alle Infrastrutture con delega ai porti Roberto Traversi commenta così l'incontro di questa mattina al Mit con il presidente della Adsp del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini. 'I 500 milioni dei fondi Next Generation Eu - prosegue Traversi - serviranno a finanziare i due terzi dei costi del primo lotto funzionale del progetto della nuova diga foranea'. 'È davvero singolare che qualcuno accusi il Governo di aver dimenticato la Liguria - continua il sottosegretario - In questi quindici mesi, per la regione sono stati finanziati progetti infrastrutturali per quasi due miliardi, escludendo ovviamente il Ponte Morandi. Nessun governo ha mai fatto tanto per le infrastrutture della Liguria: dai piani per l'elettificazione delle banchine al progetto per il ribaltamento a mare del cantiere navale di Sestri Ponente, dallo sblocco dei lavori per il Terzo Valico e il nodo ferroviario di Genova fino al progetto filobus del Comune del capoluogo'. 'Il porto di Genova, poi, è una risorsa in strategica alla quale il Mit ha riservato l'attenzione che merita considerata la sua centralità nel **sistema** logistico e trasportistico del Paese. Non è un caso - conclude il sottosegretario alle Infrastrutture e i Trasporti - se quello del capoluogo ligure sia con quello di Trieste l'unico porto incluso nei progetti per i quali chiederemo l'accesso ai fondi del Recovery Plan', conclude Traversi.



Diga foranea di Genova, Traversi: Pronti 500 milioni. Rixi: Sono pochi, così i lavori neanche partono

Non c'è stato alcun taglio: nel Recovery Plan che il governo invierà in Europa, sarà incluso il progetto della diga foranea del porto di Genova e le risorse richieste saranno, come concordato fin dal primo minuto, pari a 500 milioni di euro. E' quanto ha dichiarato oggi il sottosegretario ai Trasporti e alle infrastrutture con delega ai porti Roberto Traversi al presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini dopo l'incontro di questa mattina al ministero dei Trasporti. I 500 milioni dei fondi Next Generation Eu serviranno a finanziare i due terzi dei costi del primo lotto funzionale del progetto della nuova diga foranea, aggiunge Traversi. Il sottosegretario replica alle accuse fatte al governo: È davvero singolare che qualcuno dica che abbiamo dimenticato la Liguria. In questi quindici mesi, per la regione sono stati finanziati progetti infrastrutturali per quasi due miliardi, escludendo ovviamente il Ponte Morandi. Nessun governo ha mai fatto tanto per le infrastrutture della Liguria: dai piani per l'elettrificazione delle banchine al progetto per il ribaltamento a mare del cantiere navale di Sestri Ponente, dallo sblocco dei lavori per il Terzo Valico e il nodo ferroviario di Genova fino al progetto filobus del Comune del capoluogo. Il porto di Genova, poi, è una risorsa in strategica alla quale il MIT ha riservato l'attenzione che merita considerata la sua centralità nel sistema logistico e trasportistico del Paese. Non è un caso se quello del capoluogo ligure sia con quello di Trieste l'unico porto incluso nei progetti per i quali chiederemo l'accesso ai fondi del Recovery Plan. Secca la risposta del deputato Edoardo Rixi, responsabile nazionale Infrastrutture della Lega: Le dichiarazioni del sottosegretario Traversi sono la sintesi perfetta della confusione in cui regna il governo giallo-fucsia. La proposta di 500 milioni di euro sul Recovery Plan per la diga foranea di Genova, come confermato dallo stesso deputato grillino, produrrà un effetto devastante. Il sottosegretario dovrebbe saperlo (mi auguro) che, finanziando i due terzi dei costi, i lavori non possono neanche partire. Inoltre, se così fosse, servirebbero almeno 650 milioni visto che la prima fase ha un costo stimato in 950 milioni. Senza considerare eventuali imprevisti. Inoltre, risulta vergognoso che nel Recovery Plan il governo preveda un miliardo di euro per l'intero sistema portuale italiano e ben 600 milioni per le piste ciclabili. Trovo davvero incredibile che l'unico componente ligure del governo invece di difendere le opere fondamentali per la sua regione avvalli la decisione di spostare parte dei fondi previsti per la diga di Genova ad altri sistemi portuali.



i servizi

Galata, Tursi lancia il bando Costa: "Non so se parteciperò"

di Massimo Minella «In tutta sincerità, non so ancora se parteciperemo o meno. Abbiamo già investito tanti soldi in questi anni nel Museo del Mare». Beppe Costa si gode gli ultimi scampoli di vacanza prima del rientro al lavoro. Il 2020, per l'Acquario gestito dalla sua Costa Edutainment, è stato un anno davvero difficile. Il virus ha spento l'economia e ha cancellato quasi del tutto i viaggi e le vacanze. E chi gestisce strutture che fanno leva sul mix fra conoscenza e divertimento, esattamente come l'Acquario, ha pagato un prezzo salatissimo. Anche per questo, di fronte all'annuncio di Tursi del bando per la gestione in concessione del Galata Museo del Mare, il manager e imprenditore genovese sceglie la cautela. A fine 2020, infatti, la stazione unica appaltante del comune di Genova, in collaborazione con la Direzione Beni e Attività Culturali e il Mu.MA-Istituzione Musei del Mare e delle Migrazioni, ha pubblicato la procedura aperta per l'affidamento in concessione, per i prossimi sette anni, della gestione del Galata Museo del Mare, della promozione e comunicazione del Mu.MA, l'ente strumentale del Comune che si occupa del Galata Museo del Mare, della Lanterna, della Commenda di Prè e del Museo Navale di Pegli, e della promozione dei principali musei civici di Genova. Base d'asta 13 milioni, necessari al Mu. Ma per «rilanciare le strutture ad esso affidate dal Comune e in particolare il Galata, attraverso una rinnovata offerta di servizi di alto standard qualitativo, diversificata e ampliata» spiega Tursi in una nota. Si tratta di un nuovo modello di concessione che punta a garantire «ampia autonomia imprenditoriale agli offerenti in termini di organizzazione, gestione e governance dei servizi». Ma Beppe Costa che ne pensa? «La prima gara per il Galata a cui abbiamo partecipato è stata nel 2003, poi ne abbiamo fatte altre due, sempre concorrendo da soli - spiega - Ora ci fermiamo un po' riflettere e a decidere. La scadenza dell'offerta è il 18 febbraio. Che cosa sceglierò di fare? Sono sincero, non lo so. Il bando è ottimo e innovativo, ma io devo fare due conti. Abbiamo già investito parecchio, in tutti questi anni». In attesa di capire come si comporterà il gruppo leader in Italia nell'edutainment, Tursi ribadisce i contenuti di questo nuovo "modello" di concessione che si muove in un'ottica di partnership, basandosi anche «su un sistema di valutazione della performance tramite indicatori di prestazione. Oltre una certa soglia di risultati economici, raggiunti ad esempio con la vendita dei biglietti, l'eventuale extra fatturato sarà ripartito tra concedente e concessionario superando così un modello di gestione esclusivamente basato sul controllo delle attività». «Un'impostazione in forte discontinuità rispetto al passato - afferma Nicoletta Viziano, presidente del Mu. Ma - che pone l'accento non solo al "come" il gestore vorrà perseguire il raggiungimento degli obiettivi strategici ma anche al "quanto", ovvero ai risultati concretamente raggiunti». «Ci auguriamo - chiude l'assessore comunale alla Cultura Barbara Grosso - di poter presto tornare a condividere con i nostri visitatori il patrimonio culturale genovese di cui il Galata è uno dei fiori all'occhiello». © RIPRODUZIONE RISERVATA



Cimolai costruirà la nuova torre piloti di Genova

La nuova torre piloti sorgerà nello specchio d'acqua prospiciente il padiglione Jean Nouvel

Sarà il raggruppamento temporaneo di imprese guidato dall'azienda friulana Cimolai a costruire la nuova torre piloti di Genova, crollata il 7 maggio 2013 a causa dell'impatto con la nave Jolly Nero. Cimolai si è aggiudicata il bando dell'Autorità di sistema portuale Mar ligure occidentale per la progettazione definitiva ed esecutiva e l'esecuzione dei lavori, con un ribasso del 22,22% sull'importo a base d'asta di quasi 18 milioni di euro, per un importo di aggiudicazione pari a 14,152 milioni di euro. Clicca qui per consultare il decreto dell'Adsp La nuova torre sorgerà nello specchio d'acqua prospiciente il padiglione Jean Nouvel e rappresenterà un punto di controllo del traffico marittimo dotato delle più avanzate tecnologie. Il progetto è stato donato nel 2015 dallo Studio Piano al porto e alla città.



Genova24

Genova, Voltri

Nuova Torre Piloti, il colosso Cimolai e l' archistar Femia si aggiudicano la gara

I friulani erano arrivati secondi per la realizzazione del viadotto Polcevera, per il resto molta "Genova" nel raggruppamento di imprese

Genova . Un marinaio alto sessanta metri, che guarda lontano, in vetro e acciaio: così Renzo Piano ha immaginato la nuova torre Piloti del porto di Genova. Ed è sulla base di quell' idea che il raggruppamento temporaneo d' imprese che ha vinto la gara bandita dall' **autorità portuale** realizzerà un' opera attesa ormai da 7 anni. Da quando - il 7 maggio del 2013 - il cargo Messina Jolly Nero, per una manovra sbagliata, finì contro molo Giano facendo crollare l' edificio e causando la morte di nove persone. Tanta 'Genova' e il colosso del Nord Est Cimolai i vincitori del bando. Oltre ai friulani che, si ricorderà, con il progetto firmato da Calatrava erano arrivati secondi dietro a Salini-Impregilo per la realizzazione del viadotto Polcevera, ci saranno le aziende Icam Fratelli Parodi e Spartacus , entrambe con sede a pochi metri da molo Giano, specializzate nella costruzione di opere edili marittime come moli e banchine. Poi i progettisti di Techproject con Seteco ingegneria , altre realtà a 'km 0' con lo studio di architetti Aterlier(s) Alfonso Femia . Foto 2 di 2

L' archistar genovese, già fondatore dello studio 5+1AA insieme alla moglie Simonetta Cenci, attuale assessore all' Urbanistica del Comune di Genova, è molto conosciuto in ambito internazionale e attivo soprattutto in Francia. Di fatto dovrà affinare e concretizzare l' idea regalata da Renzo Piano alla città. Il bando di gara aveva un valore di 18 milioni di euro e l' ati se l' è aggiudicato con un ribasso d' asta del 22%. Ha sbaragliato la concorrenza di altri 14 raggruppamenti prestigiosi, tra cui Pizzatoritti, Icm, Integra, Salc. Al netto di possibili ricorsi e altri intoppi - tra cui le incognite della pandemia - i lavori dovrebbero iniziare entro la prossima estate e durare 24 mesi, quindi essere ultimati nel 2023 . Il corpo Piloti del porto che, in questi sette anni, ha dovuto adeguarsi con più sedi distaccate avrà così un nuovo quartier generale. Che non sarà a molo giano, come la torre crollata, ma più spostato verso il padiglione B della Fiera , rientrando nella skyline del futuro Waterfront Levante.



Autorità di Sistema Portuale: aiuti di stato e tassazione. Rotta di collisione con la UE o vigenza del diritto interno

Teodoro Nigro

L'argomento, aiuti di Stato e "omessa tassazione" dei porti italiani, merita più di un approfondimento a causa dell'importante azione formale della Commissione Europea che nei recenti mesi ha inteso "bacchettare" lo Stato Italiano nella misura in cui dissente e non concorda con gli aiuti economici, finanziamenti pubblici qui intesi, riversati sulle Adsp sempre dallo Stato e con l'assenza di tassazione fiscale al pari delle società di capitali. Com'è facilmente deducibile la problematica emersa in sede Comunitaria non solo è complessa, ma è anche molto articolata, stante la peculiarità della veste giuridica in cui le **Autorità di Sistema** portuali rivestono per legge nei nostri ordinamenti di diritto interno. Ma andiamo per ordine. In Italia, prescindendo dalle recenti norme organizzative ed organizzatrici di dettaglio, lo Stato è per legge e quindi anche per dettati codicistici, proprietario delle infrastrutture portuali costituite da beni demaniali inalienabili. Lo Stato poi sempre per legge ha, in un rapporto organico e funzionale, individuato nelle Adsp l'ente pubblico non economico che ha compiti di amministrazione, di regolamentazione e di funzionamento proprio dei beni portuali statali cioè soggetti al regime del demanio marittimo e pubblico. Quindi sono sempre le Adsp, a tutti gli effetti, anche delle fiscalità, non assoggettabili ai redditi di una società di capitali che ha come oggetto sociale lo svolgimento di attività d'impresa. Non solo. Le stesse Adsp, sottolineo, per legge sono soggette al controllo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti unitamente al MEF ed alla Corte dei Conti per gli aspetti relativi ai conti ed al bilancio. Nulla di diverso, quindi, di un ente pubblico soggetto peraltro ai principi ed alle norme del diritto amministrativo nella parte sostanziale ed in quella processuale. E che non possa parlarsi di ente pubblico economico, cioè che svolge attività economica, appare chiaro dal divieto sempre legiferato in questo caso dalla legge madre sui porti n.84 del 1994 e successive integrazioni e modificazioni, di partecipare direttamente od indirettamente alle operazioni portuali ed ai servizi tecnico nautici né ad altri servizi ancillari al ciclo produttivo del porto. Insomma, un ente pubblico non economico, si è detto, i cui trasferimenti di denaro sotto forma di finanziamenti servono solo al miglioramento delle infrastrutture che sono di proprietà dello Stato per l'appunto. E qui uno degli aspetti di criticità posti in evidenza dalla CE allorché contesta all'Italia le misure a sostegno finanziario concesse con risorse pubbliche capaci di attribuire o contribuire ad attribuire, un vantaggio economico a talune imprese portuali o della cantieristica **portuale** incidendo quindi sulla concorrenza contrastando, questi finanziamenti, con l'impianto normativo dell'Unione Europea. Contestato altresì, come già accennato, l'esenzione ingiustificata dalle imposte sulle società di capitali che falsa o falserebbe le condizioni di concorrenza leale di mercato. Detta così gli enti pubblici non economici-le Adsp per l'appunto- assicurano nell'esclusivo interesse pubblico l'accesso in regime di concorrenza e in trasparenza, ai servizi portuali e alle operazioni portuali di cui si è fatto cenno prima ed allorché dallo Stato alle Adsp trasferimenti per investimenti pubblici per le infrastrutture, questi sono meri trasferimenti di denaro tra Enti pubblici di rango differente. D'altro canto, sarebbe di difficile percezione e accoglimento l'idea che le Adsp svolgano attività d'impresa nella "sola" gestione dei beni demaniali parte dei quali sottoposti al regime concessorio. Questi non hanno mercato e quindi non sono posti tra di essi, peraltro censiti, in concorrenza. Né possiamo accettare l'"equazione europea" che una risorsa



scarsa come il demanio portuale possa essere paragonata a un corrispettivo economico tassabile del tipo del contratto di affitto in quanto di converso la prima é frutto di un procedimento amministrativo discrezionale finalizzato alla cura



Il Nautilus

Genova, Voltri

dell' interesse pubblico correlato al mare, nel mentre il secondo ha la veste giuridica di un vero negozio giuridico . Molti autorevoli esponenti del mondo della governance **portuale** e del mondo del diritto stanno disquisendo su tali spunti ed argomenti che, appare chiaro, debbono trovare una soluzione centralizzata e Governativa non essendoci, a mio modo di vedere, strade percorribili con successo normativo di altra natura. Si è avanzato, con ragguardevole interesse per taluni, il modello della 'Società per azioni' in mano pubblica, quindi di diritto pubblico, al pari di alcuni esempi già presenti sul nostro territorio come nei trasporti su ferro. Sicuramente l'idea può affascinare e dare facili letture attuative per l' aspetto ed i rilievi mossi dalla Comunità Europea. Ma è possibile ipotizzare il voler dissentire da tale cornice e veste giuridica per i motivi che qui di seguito si vorrà porre in sintesi estrema. La 'società di capitali Spa' è usata per gestire attività economiche e finanziarie che richiedono grossi investimenti . L' Adsp per i motivi su esposti non afferisce . La 'società di capitali Spa', quindi per azioni, vede il capitale suddiviso in azioni dal valore nominale e di mercato e vede la autonomia patrimoniale. L' Adsp non avrebbe neanche astrattamente tali caratteristiche per norma di legge. La 'società per azioni', ancora, è soggetta alle procedure fallimentari. L' Adsp no perché, allo stato, è ente pubblico non economico. La 'società per azioni' ha organi sociali ben definiti dal codice civile. L' Adsp, di converso, per legge ha organi del tutto differenti per ruolo, funzione e composizione. La 'società per azioni', infine, ha una tassazione ad hoc prevista dalle norme tributarie vigenti. Come visto, l' Adsp non ha tale obbligo non gestendo operazioni economiche e basate sul massimo profitto commerciale da libero mercato. Tralasciamo in questa sede le ulteriori peculiarità applicabili nella figura dell' Amministratore Delegato, dei consiglieri di amministrazione con le ricadute sulle specifiche responsabilità a loro attribuibili nella gestione del patrimonio della spa, nonché delle svariate norme tributarie applicabili alle società di capitali. Una circostanza è certa a questo punto: la Commissione Europea, in riferimento al trattato sul funzionamento art. 107, ha chiesto allo Stato Italiano di tassare le attività economiche dei porti e quindi il loro reddito; ribadendo altresì il divieto di aiuti intesi come di Stato alle imprese portuali, utilizzando poi una linea di pensiero con interpretazione analogica con altri enti pubblici, ma anche mutuando aspetti e figure presenti in altri Stati della Comunità Europea sempre per quanto attiene i porti. Certamente si può dissentire dalle valutazioni della Commissione che, è appena il caso di supporre, andrebbero contestate muovendo dalla vigenza del diritto interno. La logica sottesa al richiamo della CE è la libera concorrenza, quella commerciale e imprenditoriale per intenderci. Difficile che tale principio alberghi in Italia nelle sue Adsp a meno che non si ipotizzi un maremoto normativo con onde distruttive di buona parte del diritto commerciale e privato senza dimenticare la legislazione **portuale** specifica e le norme del diritto internazionale pubblico e privato in quanto applicabili. Inoltre, vogliamo immaginare un nuovo modello giuridico tra le Adsp? Bene, ma queste non sono tra di loro in concorrenza come ente pubblico longa manus dello Stato sul territorio nazionale. È evidente che per il loro normato compito istituzionale non si chiede questo né mai potrà essere. Quindi forzeremmo la mano e le norme interne conclamate e consolidate e peraltro apprezzate nel mondo per completezza e dettaglio codicistico, nel pretendere di assecondare la Commissione strumentalmente, parlando della tassazione o degli aiuti simulati da finanziamenti ad obiettivo. D' altro canto, se di modifiche normative o legislative bisogna parlare, bisogna prima immaginarsi una nuova veste che non indicherei nelle società per azioni od in generale di capitali, bensì guarderei con interesse ad una nuova formula gestionale della Adsp riconducibile a nuovi poteri in capo ai Presidenti (non Commissari si sottolinea). Poteri specifici, con fonte normativa speciale e innovativa rispetto alle attuali se pur recenti, per uniformare l' azione potestativa e autoritativa, quindi amministrativa e pubblica, delle Adsp verso l' efficienza del funzionamento dei porti che regolamentano l' uso dei beni demaniali a favore dei traffici marittimi. Distonico è nel mondo del diritto interno e domestico omologarsi ad ipotesi che snaturano la veste pubblica delle Adsp. Meglio sarebbe legiferare e raccogliere in un testo unico la materia che per importanza ed attrattività non è

seconda ad altre, magari creando fattispecie giuridiche che mutuando da più parti e branche del diritto interno, ne traccino una veste moderna, ma che mai debba abdicare al lodevole ed unico ruolo di sovrintendere ai beni demaniali pubblici per l' appunto patrimonio di tutti e quindi patrimonio unico e specialistico nei fini da perseguire, dallo



Il Nautilus

Genova, Voltri

e dello Stato . Difficile, infine, immaginare una nuova configurazione giuridica dei sistemi portuali e delle loro **Autorità** di **Sistema**. Bisogna salvaguardarne la natura giuridica e l'essenza *stricto iure*. Meglio fornire una lettura sistematica delle norme innovando e tipizzandone alcune proprio sugli aspetti erariali e della tassazione magari incidendo nelle pieghe dei bilanci pubblici. Ma nulla di più si osserva . Meglio dare maggiore e sistematico impulso a una visione complessiva della portualità su scala nazionale che poi coincide col compito principale di controllo e d'indirizzo del Ministero dei Trasporti, proprio in funzione della mission che le Adsp hanno nell'economia del mare e dei trasporti. Altre scelte apparirebbero di fatto e di diritto, traditrici delle norme sostanziali previgenti . In sintesi non preoccupiamoci se la rotta è di collisione con le determinazioni della Commissione Europea, ma tuteliamo il ragionamento giuridico, peraltro normato e patrimonio certo della dottrina e di buona parte della giurisprudenza, che ha ispirato le vigenti norme interne atte al funzionamento delle Adsp immaginando solo un intervento legislativo interno a tema e di cornice, affinché si snellisca l'azione operativa dei Presidenti magari attuandone con maggiore velocità, le linee di indirizzo operative. Altro non servirà. Né mai si vorrà abdicare ai poteri potestivi, autoritativi e di polizia nel mentre si lascia ad altre realtà europee la ghiotta, a sentire alcuni, immagine di futuri azionisti dei porti. Ma questa è un'altra storia .. !

Genova24

Genova, Voltri

Multedo: "La foce del rio Rostan è putrescente". L' allarme dei consiglieri di Italia Viva

Il capogruppo Mauro Avvenente presenterà un' interrogazione urgente in Sala rossa

Redazione

Genova. Il Gruppo Consiliare di Italia Viva del Comune di Genova lancia un allarme 'sullo stato di degrado e abbandono in cui da troppo tempo versa la foce del Rio Rostan a Multedo e chiede l' immediata messa in sicurezza del litorale. Le mareggiate hanno creato una barra di sabbia a mare che, non consentendo il normale deflusso, ha generato un lago di acqua stagnante e putrescente'. La situazione rappresenta, secondo i consiglieri, 'un potenziale pericolo per i cittadini che frequentano il litorale, superficie su cui da anni si verifica un rimpallo di responsabilità tra il Comune di Genova e l' **Autorità di Sistema Portuale**'. Il capogruppo Mauro Avvenente presenterà un' interrogazione urgente chiedendo 'di conoscere se come e quando la Civica Amministrazione ha provveduto con atti formali a chiedere all' **Autorità di Sistema Portuale** di voler mettere in sicurezza la foce del Rio Rostan ed inoltre, qualora non avesse ancora provveduto, a segnalare la forte e persistente criticità, e a farlo con tutta l' urgenza del caso'.

Genova. Il Gruppo Consiliare di Italia Viva del Comune di Genova lancia un allarme "sullo stato di degrado e abbandono in cui da troppo tempo versa la foce del Rio Rostan a Multedo e chiede l'immediata messa in sicurezza del litorale. Le mareggiate hanno creato una barra di sabbia a mare che, non consentendo il normale deflusso, ha generato un lago di acqua stagnante e putrescente".

La situazione rappresenta, secondo i consiglieri, "un potenziale pericolo per i cittadini che frequentano il litorale, superficie su cui da anni si verifica un rimpallo di responsabilità tra il Comune di Genova e l'Autorità di Sistema Portuale".

Il capogruppo Mauro Avvenente presenterà un'interrogazione urgente chiedendo "di conoscere se come e quando la Civica Amministrazione ha provveduto con atti formali a chiedere all'Autorità di Sistema Portuale di voler mettere in sicurezza la foce del Rio Rostan ed inoltre, qualora non avesse ancora provveduto, a segnalare la forte e persistente criticità, e a farlo con tutta l'urgenza del caso".

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Sommariva a Spezia: «Il rilancio del porto darà posti di lavoro»

«Non dobbiamo diventare Rotterdam. L'unità di misura del rendimento di un porto non sono le tonnellate di merci, ma i posti di lavoro che genera». Mario Sommariva è arrivato da nemmeno 48 ore alla Spezia, dove ha assunto l'incarico di presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Orientale, l'ente che governa i porti della Spezia e Marina di Carrara. L'ex commissario straordinario del porto di Trieste parla davanti a una gigantografia del golfo spezzino. «Più lo guardo e più mi rendo conto che è un puzzle, un gioco d'incastri in cui tutto deve convivere. È una quadratura del cerchio complicata, che guarda a sostenibilità ambientale e convivenza con città e territorio». L'articolo / PAGINA 14.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Mario Sommariva Il neopresidente dell' Authority del Mar Ligure Orientale «Questo scalo è un puzzle con la città, ma concilieremo tutte le esigenze»

«Più traffici in banchina? Prima di tutto il lavoro Così si rilancia La Spezia»

LAURA IVANI

La Spezia «Non dobbiamo diventare Rotterdam. L' unità di misura del rendimento di un porto non sono le tonnellate di merci, ma i posti di lavoro che genera». Mario Sommariva è arrivato da nemmeno 48 ore alla Spezia, dove ha assunto l' incarico di presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Orientale, l' ente che governa i porti della Spezia e Marina di Carrara. L' ex commissario straordinario del porto di Trieste parla davanti a una gigantografia del golfo spezzino. «Più lo guardo e più mi rendo conto che è un puzzle, un gioco d' incastri in cui tutto deve convivere. Credo nello sviluppo industriale, nel traffico commerciale e crocieristico, che non possono essere contrapposti a mitilicoltori, marine, usi pubblici del mare. È una quadratura del cerchio complicata, che guarda a sostenibilità ambientale e convivenza con città e territorio». **Pensa anche al retroporto di Santo Stefano Magra?** «Esatto. Fisserò molti incontri con associazioni ed enti nei prossimi giorni, tra cui il Comune. Ci sono problematiche da affrontare, per capire come ottimizzare gli spazi e quale sia la miglior gestione. Siamo pronti a investire, in termini sia economici sia di servizi, per la crescita del retroporto». Calata Paita deve essere liberata da Lscpt per la realizzazione del nuovo terminal crociere. «Ho trovato una volontà positiva. Non vedo muri, vedo la necessità di mettere in atto soluzioni praticabili». **Nemmeno il conflitto tra Msc e Contship, di cui si parla, sarebbe un ostacolo?** «Non esiste questo problema. C' è invece la necessità di ridisegnare una prospettiva per il terminal spezzino. Ma non vedo conflitti». Lei arriva in un momento complicato per i porti, crollo dei traffici, crociere al palo... «La pandemia ci propone il cambiamento come soluzione. Non possiamo restare a commentare solo gli aspetti negativi. Ripartirei dalla voglia di futuro, da quello che La Spezia è sempre stata in questi anni, dalla forza delle imprese, dal terminal che è patrimonio della città. Sono ottimista sul fatto che potrà esserci una schiarita nei rapporti con la Cina, almeno dal profilo commerciale. L' Europa ha stabilito un rapporto di principi per gli investimenti in Cina, col cambiamento imminente alla presidenza degli Usa dovremo tornare a rapporti più distesi con quel Paese». Qual è il suo metodo? «L' innovazione, chiave del successo triestino, consente di fare le cose ma in modo meno invasivo, minimizzando gli impatti. Sono innamorato del Green New Deal, proposte e parole nuove che arrivano da questa Europa. È una nuova visione. Stiamo lavorando sulle opportunità del Recovery Fund. L' idea è di sviluppare processi innovativi per lo sviluppo armonico. Non credo nella decrescita felice, ma in una crescita sostenibile». **Un porto con Gnl e banchine elettrificate?** «Sull' elettrificazione andiamo avanti in maniera spedita, sia sul nuovo molo crociere sia sulle



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

banchine esistenti. Sul Gnl, ritengo la prima fornitura a una nave da crociera tramite bettolina avvenuta alla Spezia una innovazione importante. La presenza del rigassificatore di Panigaglia è un asset fondamentale per il territorio. Va aperto un confronto su sicurezza e ambiente: molte voci sono contrarie a chiatte che trasportano gas, io dico discutiamone senza pregiudizi». **Sarebbe quindi plausibile l' utilizzo di Panigaglia per il settore crocieristico?** «Assolutamente. Non un ampliamento, ma l' uso in funzione della decarbonizzazione». Alla Spezia si torna a parlare di dragaggi. «Un tema che va gestito in modo misurato e intelligente. Sbagliato è porre obiettivi irraggiungibili con soluzioni devastanti per il territorio. Il tema del gigantismo navale non è determinato solo dalla profondità dei fondali, ma da gru, banchine, ferrovie, opere proporzionate a mare. Non dobbiamo diventare Rotterdam». **Serve una riforma dei porti?** «Le Authority sono in una situazione complicata con l' Europa, per la tassazione delle entrate. Questo va a colpire al cuore la natura di questi enti. Ma il problema di vendita come accaduto nel Pireo con i cinesi non si pone, almeno finché rimarranno enti pubblici non scalabili. L' Italia dovrebbe prendere posizione di impugnativa alla Corte di Giustizia sul provvedimento di infrazione, se sarà così l' Authority spezzina potrà proporre un intervento ad adiuvandum. E questo vale più di una riforma». -- © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Nuovo presidente Autorità portuale Udc: «Competenze e radici per la scelta»

LA DECISIONE Competenza e legame stretto con il territorio: è questo il profilo individuato dal gruppo regionale dell' Udc per la nomina del futuro Presidente dell' **Autorità Portuale** di **Sistema** del Medio Adriatico. Entra quindi nel dibattito anche l' Udc: il partito auspica «la selezione di un candidato che provenga dalle Marche e che possa essere scelto, al di là delle appartenenze politiche, sulla base di parametri quali esperienza e capacità, soprattutto in considerazione del grande valore strategico assunto dallo scalo dorico nell' intero contesto Adriatico e, ancora, nella più vasta area del Mediterraneo», dice Vittoriano Solazzi, in qualità di portavoce dell' Udc Marche. In questi giorni si sono fatti diversi nomi, del resto, a comporre una possibile cinquina da cui dovrebbe essere estratto il candidato definitivo a guidare il **sistema** del Medio Adriatico e l' Udc, in questa partita, auspica che il Presidente della Regione Marche, Francesco Acquaroli, possa sostenere una scelta che vada nella direzione «della competenza e dell' appartenenza rigorosa al territorio marchigiano». L' Udc, al momento, non fa quindi nomi, valuta positiva la presidenza dell' attuale guida dell' Ap ed infine, ribadisce la matrice marchigiana di una figura che dovrà guidare lo scalo, specie in un momento di particolare criticità economica e sociale come quella attuale dettata dalla pandemia, valorizzandone le grandi potenzialità, anche in riferimento al territorio che esso serve e per il quale negli anni è diventato in un costante un punto di riferimento. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Addio Gianfranco, anima del porto Uomo di mare e storico motorista

Del Pozzo aveva 75 anni. I colleghi della Fulmar: «Quello che sappiamo lo dobbiamo a lui»

IL LUTTO **ANCONA** Il mondo del **porto** piange Gianfranco Del Pozzo, storico motorista, anima dello scalo dorico. Aveva 75 anni e qualche mese fa aveva scoperto un male invincibile. Si è spento domenica a Torrette, dov' era ricoverato: in tanti gli hanno portato un ultimo saluto ieri, al funerale celebrato nella chiesa della Misericordia. La carriera Originario di Fano, Franco, come lo chiamavano tutti, si era trasferito negli anni 70 ad **Ancona**. Lui e il mare era una cosa unica. Una fusione perfetta, una passione travolgente. Dopo il diploma all' istituto nautico, sin da giovanissimo ha cominciato a lavorare a bordo dei pescherecci atlantici, sulle coste africane, e poi sulle petroliere. Terminata l' esperienza di lungo corso, ha iniziato a lavorare nel **porto** di **Ancona** come direttore di macchina, prima con la società dei rimorchiatori portuali Corima (la ex Sadam di Davanzali), poi negli ultimi dieci anni con la Fulmar, società di barcaioli specializzata anche nella raccolta dei rifiuti. «Fino a che la malattia glielo ha consentito è venuto a lavorare - racconta Esther Moretti, presidente della Fulmar -. Era un uomo meraviglioso, semplice, ma estremamente preparato: trasmetteva le sue conoscenze con umiltà e pazienza, senza mai apparire arrogante. Ha insegnato tanto a noi che lavoriamo con barche molto più piccole di quelle su cui ha viaggiato: era molto pratico, aveva una soluzione per tutto. Eravamo molto legati a lui: è una grandissima perdita». Il ricordo Rodolfo Giampieri, presidente dell' Autorità portuale, ricorda Del Pozzo come «un serio professionista, profondo conoscitore delle dinamiche marittime: qualunque mare abbia solcato e a qualunque latitudine abbia operato, ha sempre tenuto alto il nome di questa città e del suo **porto**, come luoghi di impegno serio e reale per la crescita e lo sviluppo, diffondendone i valori. Questa è la sua eredità per tutti noi». Ieri alle 12 le sirene del **porto** hanno suonato per un minuto in ricordo di Gianfranco, che lascia il figlio Gianluca e un nipote. Stefano Rispoli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Pelikan pesca una capsula del tempo

Nello scalo un flacone in plastica di un prodotto fuori commercio da mezzo secolo

ANCONA In commercio non si trova più da ormai mezzo secolo, ma un un flacone di Polivetro Sidol è stato ripescato ieri mattina dall' imbarcazione-spazzino Pelikan all' interno dello specchio acqueo del **Porto** di **Ancona**. Prodotto di largo consumo tra la metà degli anni '50 e '70 e, pubblicizzato già a partire dalla seconda metà degli anni '60 su Carosello, il detergente è uscito di produzione sul finire degli anni '70 e, da lì in poi, si sono perse le tracce di questo marchio commerciale. «La plastica è anche capsula del tempo, probabilmente la peggiore e più pericolosa di sempre ha dichiarato Paolo Baldoni Ceo di Garbage Group proprio a causa della sua particolarissima durabilità. Ritrovare un flacone come questo a chi, come me, ha qualche capello bianco può sembrare assurdo, ma la cosa ancora più grave è che un prodotto di questo genere può resistere tra i 400 e 500 anni in mare. Fermo restando che al momento è difficile capire, senza approfondite analisi, da quanto tempo questo contenitore era in acqua, la cosa che più colpisce è come l' inquinamento da plastiche si ha sempre e solo a causa del mancato conferimento e conseguente riciclo. Arginare e controllare questo fenomeno è un dovere morale per ognuno di noi. Continuando di questo passo e senza le adeguate accortezze gli archeologi del futuro baseranno il loro lavoro su ritrovamenti di questo genere». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Resto del Carlino

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Recuperato nelle acque di Ancona dall'imbarcazione 'spazzina' Pelikan. «Un rifiuto molto inquinante»

In porto il flacone di plastica di 50 anni fa

ANCONA Il Pelikan, l'imbarcazione 'spazzina' di Garbage Group, ha pescato ieri dalle acque del porto di Ancona un rifiuto di plastica vecchio di 50 anni. È un flacone di Polivetro Sidol (nella foto), prodotto di largo consumo tra la metà degli anni '50 e '70, pubblicizzato già a partire dalla seconda metà degli anni '60 su Carosello. Il detergente è uscito di produzione sul finire degli anni '70 e, da lì in poi, si sono perse le tracce di questo marchio commerciale. «La plastica è anche 'capsula del tempo', probabilmente la peggiore e più pericolosa di sempre - dichiara Paolo Baldoni, ceo di Garbage Group - proprio a causa della sua particolarissima durabilità. Ritrovare un flacone come questo a chi, come me, ha qualche capello bianco può sembrare assurdo, ma la cosa ancora più grave è che un prodotto di questo genere può resistere tra i 400 e 500 anni in mare». «Fermo restando - continua - che al momento è difficile capire, senza approfondite analisi, da quanto tempo questo contenitore era in acqua, la cosa che più colpisce è come l'inquinamento da plastiche si ha sempre e solo a causa del mancato conferimento e conseguente riciclo». «Arginare e controllare questo fenomeno è un dovere morale per ognuno di noi. La nostra generazione può, con le adeguate tecnologie porre fine a questo scempio», conclude Baldoni.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

La famosa mangiarifiuti del Garbage Group ha portato alla luce il flacone verde che il celebre Carosello rese famoso con uno spot pubblicitario

Il Pelikan pesca l'involucro in plastica del Sidol anni '60

Decenni trascorsi sul fondale marino del porto di Ancona prima di riaffiorare. Baldoni: «E' la capsula del tempo, la più pericolosa»

Il fondale del porto di Ancona restituisce l'involucro in plastica di un vecchio detergente per vetri usato a cavallo tra la metà degli anni '50 e gli anni '70. Si tratta del Polivetro Sidol, un flacone di colore verde pubblicizzato anche dalla celebre trasmissione Carosello. A ripescare quel contenitore in plastica è stata la barca Pelikan del Garbage Group, la ormai famosissima imbarcazione 'raccogli rifiuti' attiva da anni nello scalo dorico e di recente anche in altri porti nazionali ed internazionali. Il flacone Sidol, fuori produzione da quasi mezzo secolo, è stato rinvenuto ieri mattina dal Pelikan. Nonostante i decenni trascorsi sul fondale marino il contenitore si è mantenuto in ottime condizioni, a conferma della non deperibilità della plastica e dunque delle potenzialità inquinanti: «La plastica è anche 'capsula del tempo', probabilmente la peggiore e più pericolosa di sempre - ha dichiarato Paolo Baldoni CEO di Garbage Group - proprio a causa della sua particolarissima durabilità. Ritrovare un flacone come questo a chi, come me, ha qualche capello bianco può sembrare assurdo, ma la cosa ancora più grave è che un prodotto di questo genere può resistere tra i 400 e 500 anni in mare. Fermo restando che al momento è difficile capire, senza approfondite analisi, da quanto tempo questo contenitore era in acqua, la cosa che più colpisce è come l'inquinamento da plastiche si ha sempre e solo a causa del mancato corretto conferimento e conseguente riciclo. Arginare e controllare questo fenomeno è un dovere morale per ognuno di noi». Il rinvenimento ha destato inevitabilmente molta curiosità tra gli operatori. E anche sui social la gente si è prodotta nei commenti più disparati.

The screenshot shows a newspaper article from 'Il Resto del Carlino' dated January 6, 2021. The main headline is 'Regista, amava la musica Malavenda ci mancherà'. The sub-headline reads 'Famoso aveva 66 anni, è stato stroncato da un infarto a Roma. Ha portato nel mondo il nome di Ancona. Un mattatore dello spettacolo'. The article includes a photograph of a man, likely the regista mentioned in the title, and several columns of text. The text discusses the regista's career, his love for music, and his connection to Ancona. The article is signed by Luca Scattolon.

The screenshot shows a newspaper article from 'Il Resto del Carlino' dated January 6, 2021. The main headline is 'Il Pelikan pesca l'involucro in plastica del Sidol anni '60'. The sub-headline reads 'Decenni trascorsi sul fondale marino del porto di Ancona prima di riaffiorare. Baldoni: «E' la capsula del tempo, la più pericolosa»'. The article includes a photograph of a green plastic bottle (the Sidol bottle) and several columns of text. The text describes the discovery of the bottle in the harbor of Ancona and the implications of plastic pollution. The article is signed by Luca Scattolon.

Inquinamento: Ancona, in mare flacone plastica 50 anni fa

(ANSA) - **ANCONA**, 05 GEN - Nello specchio acqueo del **porto** di **Ancona** ripescato un flacone in plastica di un detergente in consumo tra metà anni '50 e '70, uscito di produzione a fine anni '70 così come il marchio commerciale. "La plastica è anche 'capsula del tempo', probabilmente la peggiore e più pericolosa di sempre - spiega Paolo Baldoni Ceo di Garbage Group che gestisce Pelikan - proprio a causa della sua particolarissima durabilità. Ritrovare un flacone come questo può sembrare assurdo, ma la cosa ancora più grave è che un prodotto di questo genere può resistere tra i 400 e 500 anni in mare". Difficile capire da quanto il flacone fosse in acqua, osserva Baldoni ma "la cosa che più colpisce è come l' inquinamento da plastiche si ha sempre e solo a causa del mancato corretto conferimento e conseguente riciclo". (ANSA).



Informazioni Marittime

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ambiente, il Pelikan pesca ad Ancona un flacone di plastica vecchio di 50 anni

Un prodotto di questo genere può resistere anche mezzo millennio in mare

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



Fiumicino, in corso la pulizia delle banchine

Cini: "È in corso il primo dei due spazzamenti mensili manuali e meccanizzati delle banchine da parte degli operatori dell' Ati".

Fiumicino - ' È in corso il primo dei due spazzamenti mensili manuali e meccanizzati delle banchine da parte degli operatori dell' Ati, così come previsto dalla convenzione con l' **Autorità portuale**'. Lo dichiara l' assessore all' Ambiente Roberto Cini. 'Queste operazioni - specifica - non comprendono la rimozione dei rifiuti ingombranti che spesso vengono abbandonate proprio sulle banchine. Il Comune più volte ha provveduto al loro smaltimento, anche se non di propria competenza . È per questo che sollecitiamo agli organi preposti una maggiore vigilanza'. Il Faro online - [Clicca qui per leggere tutte le notizie di Fiumicino](#) [Clicca qui per iscriverti al canale Telegram](#), solo notizie di Fiumicino.



Santa Marinella, Tidei: "Un sinergia per sfruttare le potenzialità del Porto di Civitavecchia"

"Tutti i comuni del comprensorio devono fare rete per trarre vantaggi in termini di sviluppo economico per sfruttare le immense potenzialità del Porto".

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



bisogna esaminare con attenzione il progetto del Distripark sostenuto da Unindustria'.



Lungomare, lavori al palo la rivolta dei ristoratori

Dopo la mareggiata ancora nessun intervento «Non ci sentiamo al sicuro, si corre ai ripari» Arco borbonico, mai raccolte le pietre crollate La Municipalità: «Autorità portuale in ritardo»

IL CASO Gennaro Di Biase Via Partenope è ferma al 28 dicembre, anzi è messa peggio. Le operazioni di ripristino dell' Arco Borbonico (crollato la sera del 2 gennaio) non sono iniziate. Niente di fatto neppure per i lavori al muretto fagocitato dalla tempesta che ha invaso il Lungomare e ha spazzato via i ristoranti della curva più famosa della città. Non è partita nemmeno la ristrutturazione della Galleria Vittoria. Vento e onde, in compenso, picchiano ancora duro contro la fragile scogliera a ridosso di Castel dell' Ovo (anch' esso devastato il 28). Un' altra mareggiata, in queste ore di allerta meteo, troverebbe l' area ancora più sguarnita da protezioni contro la furia del libeccio. Camminando sul marciapiede lato mare agitato, la spuma delle onde batte sul volto e tanti ristoratori sono preoccupati di rivivere le stesse scene di fine 2020. Tutto tace, insomma, intorno all' Arco, al tunnel, al parapetto e alla pavimentazione. Gli unici operai al lavoro sono i dipendenti dei ristoranti che riparano le strutture distrutte dalla tempesta. LA DEVASTAZIONE I massi dell' Arco Borbonico sono ancora sul fondo del mare. I tubolari sfasciati ondeggiavano al vento come piume. Passa un curioso, si ferma a osservare la devastazione dell' antico molo partenopeo, quindi fa spallucce e continua per la sua strada. Il maltempo imperversa ancora, nei dintorni di Castel dell' Ovo, e il mare non ha smesso di sbraitare minaccioso. Diverse auto in circolazione, nonostante la zona rossa, ma pochissimi passanti e un coraggiosissimo runner che sfida vento e grandine. Del resto, il camminamento dell' ex Lungomare liberato di fatto non esiste più. Al suo posto, nella curva, sono piazzate un paio di transenne oltre le quali c' è semplicemente il mare. Del muro non c' è più traccia. La sensazione è che il luogo più famoso della città, a una settimana di distanza dalla catastrofe che l' ha messo in ginocchio, sia stato abbandonato a se stesso e all' inverno. Almeno fino a dopo le vacanze tra Capodanno e la Befana. Nessun operaio ha lavorato per il ripristino dell' area tra Capodanno e il 6 gennaio. Nonostante le emergenze. I RISTORATORI Nel silenzio generale, i dipendenti dei locali distrutti sono all' opera, anche se regna l' incertezza sulla data di riapertura. Riparano i gazebo, sostituiscono le vetrate sfasciate dalle onde, riaccendono gli impianti elettrici danneggiati e le cucine. «I lavori al muretto non sono iniziati - spiega Andrea Macchia, socio di Regina Margherita - E nessuno si è fatto avanti per aiutarci. Stiamo riparando i locali a nostre spese, in vista dell' eventuale apertura tra 7 e 8, che secondo il Governo saranno gialli, ma aspettiamo anche decisioni e ordinanze di De Luca. L' unico a essersi fatto avanti è stato Amedeo Manzo, presidente della Bcc Napoli, che ci ha offerto condizioni vantaggiose per il prestito. E gli sono molto grato». Già: nell' attesa delle istituzioni e dei ristoratori per la chiusura dal 20 al 23 dicembre, alcuni dei locali danneggiati di via Partenope si sono indebitati con le banche e in queste ore affrontano delicate riunioni sugli affitti con i proprietari dei locali. «Tutto tace dalle istituzioni - racconta Antonio Viola, titolare di Mammina e presidente di Fiepet Napoli - Al momento siamo del tutto soli. Se ci daranno aiuto prossimamente non lo so, ma per ora siamo soli. Siamo molto preoccupati dal fatto che i lavori al muretto non siano ancora iniziati: una nuova tempesta porterebbe danni ancora maggiori». «Non credo sia utile aprire il 7 e l' 8 - commenta Antonino Della Notte, presidente di Aicast e titolare di Antonio&Antonio - Stiamo riparando per capire quello che potremo fare da lunedì prossimo in poi. Cercheremo di aprire per ridare vita a via Partenope. Nessuna novità sui ristoratori: l' unica soluzione



Il Mattino (ed. Napoli)

Napoli

per il momento è la Bcc, che ci ha garantito una linea di credito. Stiamo valutando anche il problema delle assicurazioni, alcune delle quali non prevedono risarcimenti contro le calamità naturali». Sui lavori non partiti e sulla burocrazia si esprime il presidente della Municipalità 1 Francesco De Giovanni: «L' abbandono è stato praticamente totale. C' era da aspettarselo. Il Comune non si è mosso sulla balastra e sul tunnel. L' **Autorità Portuale** non si è mossa sul ripristino dell' Arco Borbonico. Neppure la pavimentazione di via Partenope è stata ripristinata. Nei giorni scorsi ho parlato con Hitachi (al lavoro sulla Riviera per la Linea 6) per il ripristino del muretto. L' azienda si è dichiarata disponibile a operare, ma solo una volta ottenuti i permessi. Ho iniziato a fare il possibile con la Sovrintendenza, ma da lì mi hanno spiegato che il progetto deve arrivare dal Comune». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Arco borbonico crollato bastava chiederci aiuto noi lo avremmo salvato»

L'INTERVENTO Carlo di Borbone delle due Sicilie Il crollo dell' antico approdo dei Luciani - a seguito di anni di incuria e di cattiva manutenzione - rappresenta un altro duro colpo alla memoria collettiva di Napoli e dei napoletani. Esso, infatti, da un lato descrive bene le responsabilità di chi è chiamato alla conservazione del nostro patrimonio, dall' altro un esempio di come viene trattata la nostra storia. Da parte di chi pure ha il compito di tutelarla. Questo è solo l' ultimo esempio, in ordine di tempo, di una cancellazione quotidiana e costante di un' epoca che nessuno vuole mitizzare, ma che ha rappresentato e rappresenta un momento nel quale Napoli e il Mezzogiorno erano protagonisti della storia europea. E forse per questo dà fastidio anche nel solo ricordo. Per questo meglio l' indolente oblio. E se - nonostante le grida di allarme da più parti arrivate per un crollo che era nei fatti, più che incolpare una violenta mareggiata - vi erano problemi di fondo si poteva chiedere l' intervento dei privati. Come Ordine Costantiniano non ci saremmo certo sottratti nel contribuire al recupero del Molo. Oppure lo si poteva chiedere agli stessi napoletani che nel giro di poche ore hanno raccolto la cifra occorrente per acquistare uno scooter a quell' onesto lavoratore rapinato con ferocia da un gruppo di delinquenti, mentre portava le pizze sulla discesa di Capodichino. Quasi a prendere le distanze da quell' altra Napoli. Che pure esiste. Ed è figlia propria di quella mancanza di memoria che ci fa vittime di modelli sbagliati. Perché a questo serve la Storia e la memoria. A ricordare - nel bene e nel male - ciò che eravamo. E ciò che siamo diventati. E a proposito di antichi approdi voglio denunciare lo stato in cui versa l' Immacolatella al **Porto**. Opera di Carlo di Borbone che diede incarico all' architetto Vaccaro di costruire una Casina per la cura della Salute. Anche qui. Lo stato in cui versa è veramente preoccupante. Mi appello alle autorità preposte perché si faccia in modo da non dover rimpiangere un ulteriore danno al nostro patrimonio culturale. Perché tutelando questo si conserva il nostro bene più prezioso. La dignità di un popolo. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



L' ARCO SPAZZATO VIA E LE «PIETRE» DI SPIRITO

Gentile Direttore, ho letto sul Mattino l' intervista rilasciata da Pietro Spirito, responsabile **Autorità Portuale** di Napoli, relativa al crollo dell' arco borbonico causato dai marosi abbattutisi sul golfo. La predetta **Autorità** è quella che avrebbe dovuto sovrintendere alla manutenzione, messa in sicurezza e quant' altro dovesse occorrere per la perfetta conservazione. Ma nulla è stato fatto e sono trascorsi due anni da quando è stato dato il primo allarme. Ciò che mi ha particolarmente colpito e, devo dirle, disturbato è stato il tono di Spirito nelle risposte. In fondo non riusciva a spiegarsi il motivo di tanto clamore per la perdita di «quattro pietre». Passi l' assurdità di chi evidentemente non conosce il valore storico di quelle «pietre», ma forse la colpa è anche di chi l' ha scelto in quel posto. Mario Tarabbo Email. Caro Mario, dalla lettura dell' intervista traspariva evidente l' imbarazzo del presidente Spirito, ben incalzato dal nostro Paolo Barbuto, per non aver protetto in tempo l' arco borbonico. Ma il capo dell' **autorità portuale** è di temperamento tenace, quindi non confonda il tono, all' apparenza saccente. Spirito è un combattivo. Magari ha sbagliato, di certo ha fatto trascorrere troppo tempo nella sicumera che nulla sarebbe successo tanto, come ha raccontato, l' arco era in quelle condizioni già quando era ragazzo e correva sul Lungomare, ma sono sicuro che cercherà almeno di avviare (è in scadenza e non verrà riconfermato) i lavori di restauro. Per intanto, però, le pietre sono in fondo al mare, quel poco che è rimasto su dell' arco traballa e la magistratura ha avviato le sue indagini alla ricerca di un colpevole. Ci sono tutti gli ingredienti perché quell' arco mezzo distrutto rimanga lì per settimane, mesi, forse anche anni. Da raro monumento dell' epopea navale borbonica a ennesimo monumento dell' abbandono e dello scaricabarile.



PRIMO PIANO

POCHI INVESTIMENTI E CAOS SULLE COMPETENZE COSÌ MUORE LA CULTURA

Per la tutela del patrimonio Napoli spende troppo poco. E i conflitti tra i vari enti rendono tutto più difficile. La soluzione? Affidare la custodia dei beni a un'unica amministrazione

Napoli dovrebbe comportarsi come le altre città europee nelle quali è solo l'amministrazione comunale a prendersi cura del patrimonio culturale, occupandosi della manutenzione e della valorizzazione dei suoi beni. Perché una città accogliente e funzionante è innanzitutto un fiore all'occhiello per il sindaco che la governa»: ne è convinto Paolo Giordano, professore di Restauro dell'Architettura e coordinatore del dottorato di ricerca in Architettura e Beni Culturali dell'università degli studi della Campania Luigi Vanvitelli e da poco membro dell'osservatorio della qualità dell'Architettura della Regione. L'idea di nominare un unico responsabile che pensi alla valorizzazione della città e dei suoi beni, porrebbe fine a quel groviglio burocratico composto da Comune, Soprintendenza, **Autorità portuale** e altri enti che pure orbitano nella dimensione cittadina. Come per le città di Oporto, di Nantes o di Amiens, la soluzione di una gestione unica dei beni sarebbe ideale anche per Napoli. Lo sarebbe se chi governa la città dimostrasse di avere a cuore la sua storia e spendesse le giuste risorse per tutelarla. Le indagini di Openpolis sugli ultimi dati disponibili rivelano che Napoli sborsa

appena 13,57 euro pro capite per la tutela e la valorizzazione dei beni culturali: ultima in classifica, nessuna grande città italiana fa peggio. La più virtuosa, invece, è Firenze che per i suoi beni culturali spende 117,51 euro pro capite. Per beni culturali si intendono le cose immobili e mobili che presentano interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico: dai musei alle biblioteche passando per monumenti, parchi e manoscritti rari. I beni culturali sono di diversa tipologia e diversa proprietà: pubblica, dello Stato o di enti territoriali, o privata. In quanto a bellezza e storia, Napoli non è seconda al capoluogo toscano né ad altre città italiane, ma dimostra di non saper valorizzare le proprie ricchezze e, quindi, è come se non le avesse. Un copione che si ripete troppo spesso, specialmente di fronte ai disastri frutto dell'incuria e della mancanza di un'adeguata politica manutentiva. Crolla l'arco borbonico di Via Caracciolo, pezzo unico della nostra memoria? Ed ecco che si scatena il solito scaricabarile: «Doveva pensarci il Comune», «Perché la Soprintendenza resta a guardare», «No, è tutta colpa dell'**Autorità portuale**». Probabilmente non si saprà mai chi avrebbe dovuto provvedere alla manutenzione ordinaria, fatto sta che l'arco borbonico è stato sgretolato dalla violenza della mareggiata che nei giorni scorsi ha devastato il lungomare. L'episodio ha risvegliato qualche coscienza, ma sempre in ritardo, sempre un poco più tardi, sempre quando ormai il dado è tratto e il danno è fatto. «Dare la colpa all'**Autorità portuale** anziché al Comune è troppo semplice: la colpa è di tutti - sottolinea Giordano - Noi cittadini non abbiamo quella coscienza critica capace di capire che ci troviamo di fronte a beni preziosi e non abbiamo la dignità di tutelarli. Noi come le istituzioni». E allora cosa fare per salvare le eccellenze storiche e architettoniche della nostra città? «Bisogna stabilire che solo il Comune deve occuparsi della tutela e del restauro dei beni culturali - afferma Giordano - e che deve farlo coinvolgendo le università e i giovani che hanno l'entusiasmo e le competenze per centrare questo ambizioso obiettivo». Ma ci deve essere anche un cambio di mentalità e uno sguardo nuovo sulla cultura, iniziando a considerarla per quello che è: un volano importantissimo per lo sviluppo



Il Riformista (ed. Napoli)

Napoli

dell' economia di Napoli. «Un sindaco deve investire sui bene culturali perché producono reddito - conclude Giordano - Una città accogliente e ben tenuta stimola il turismo. La cultura deve essere vista come una risorsa patrimoniale da mettere a reddito. Oggi non è così».

IL PROGETTO SARÀ REALIZZATO DA EDISON

Serbatoio di gas naturale nel porto, ancora incerta la localizzazione

Il progetto di realizzazione di un serbatoio di gas naturale liquefatto nella zona del porto continua a far discutere. I dubbi sono legati alla scelta della giusta localizzazione e, al riguardo, il presidente della Commissione regionale Bilancio e Programmazione Fabiano Amati torna alla carica, sollecitando ancora una volta risposte da parte del presidente dell' Autorità di **Sistema Portuale**, Ugo Patroni Griffi, «al fine di conoscere - scrive Amati - la nuova proposta di localizzazione del serbatoio, visto che a metà novembre mi era stata assicurata la presentazione entro fine anno di una nuova ipotesi rispetto all' ormeggio ipotizzato. Dopo le numerose obiezioni, a metà novembre avevo richiesto a Patroni Griffi di conoscere l' ipotesi localizzativa definitiva e lui, in risposta, aveva detto "entro la fine del corrente anno saranno sottoposte all' **Autorità** le possibili alternative rispetto all' ormeggio ipotizzato, in tempo perché le stesse possano essere presentate in sede di conferenza dei servizi presso il Mise, il quale riprenderà i lavori a gennaio". Poiché il termine di fine anno è stato superato e non si sa nulla - prosegue Amati - ritengo opportuno sollecitare una risposta per non perdere l' ennesima occasione di un programma d' in vestimento per Brindisi e il suo porto». La risposta, in effetti, non si è fatta attendere: «In questo procedimento - ha fatto sapere Patroni Griffi - l' **Autorità** di **Sistema Portuale** è semplice spettatore, mentre la strategicità dell' intervento viene gestite direttamente dal Mise. L' ubicazione del serbatoio? La sceglie il privato, nel caso specifico la Edison, ov viamente in conformità con quanto prescritto in materia, e mi pare che sull' area da essa indicata come luogo ideale siano state superate anche le, chiamiamole così, critiche inizialmente mosse dagli operatori portuali in ordine a possibili conflitti di traffici, atteso che nell' ultimo incontro la Edison ha accolto il rilievo mosso e ha modificato la parte progettuale relativa agli ormeggi». [p. poti]



Deposito di metano: c'è il sì degli operatori

Con una modifica al progetto Edison superate le perplessità dei mesi scorsi In banchina restano liberi 350 metri lter autorizzativo in mano al ministero

Francesco RIBEZZO PICCININ Sembra ormai cosa fatta l' accordo tra Edison ed operatori portuali brindisini riguardo alla localizzazione del deposito costiero di gas naturale che sarà al servizio di navi ma anche mezzi su gomma come autoarticolati e, verosimilmente, anche autobus. L' azienda, interessata ad un investimento da 100 milioni di euro per realizzare una sorta di distributore di metano a Costa Morena Est, avrebbe infatti presentato alcune modifiche alle modalità di ormeggio che, lasciando liberi 350 metri di molo, renderebbero il traffico generato da questo nuovo impianto e quello merci già presente su quella banchina compatibili. Erano stati proprio gli operatori portuali, in effetti, a segnalare che la presenza dell' impianto small-scale di gnl avrebbe reso sostanzialmente impossibile, per come inizialmente progettato, i loro traffici. Della questione è tornato ad occuparsi nelle scorse ore il consigliere regionale Pd Fabiano Amati, che ha chiesto formalmente informazioni al presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi.

«Ho scritto - rende noto infatti Amati - al presidente dell' **Autorità portuale** Ugo Patroni Griffi per conoscere la nuova proposta di localizzazione del serbatoio Edison di gas naturale liquefatto, considerato che a metà novembre mi era stata assicurata la presentazione entro fine anno di una nuova ipotesi rispetto all' ormeggio ipotizzato». A metà novembre, ricorda il presidente della commissione Bilancio del consiglio regionale, «avevo richiesto al presidente dell' **Autorità portuale** di conoscere l' ipotesi localizzativa definitiva. Qualche giorno dopo ricevevo la seguente risposta: Riteniamo che, ragionevolmente, entro la fine del corrente anno saranno sottoposte all' **Autorità** le possibili alternative rispetto all' ormeggio ipotizzato, in tempo perché le stesse possano essere presentate in sede di conferenza dei servizi presso il ministero dello Sviluppo economico che, in base a pregresse comunicazioni, ha reso noto che riprenderà i lavori a gennaio 2021». Essendo trascorsa la fine dell' anno, conclude Amati, «e allo stato non sono a conoscenza di nuove ipotesi localizzative, ritengo opportuno sollecitare una risposta per non perdere l' ennesima occasione di un programma d' investimento per Brindisi e il suo porto». Un interrogativo che ha già ricevuto risposta da parte dell' Authority. La quale, pur non essendo direttamente coinvolta nell' iter, di competenza ministeriale, è comunque a conoscenza dei passi in avanti compiuti ad oggi. «Per quel che ne so - spiega Patroni Griffi - Edison ha lavorato ad una diversa modalità di ormeggio, verificata con la Capitaneria di porto e soprattutto con il capo dei piloti del porto. Una modalità poi presentata agli operatori portuali che, da quanto mi è stato riferito, sono rimasti molto soddisfatti. Questa modifica, infatti, permette la convivenza dei due traffici senza interferenze. La procedura, ad ogni modo, non passa da noi ma attraverso il ministero dello Sviluppo economico. Vedremo cosa diranno». Sulla questione dell' utilizzo del metano come combustibile alternativo a quelli usati fino ad oggi per le navi, e non solo, si registrano tuttavia interessanti novità soprattutto a livello europeo, fa notare il presidente dell' **Autorità di sistema**. «Sul gnl l' Europa sta investendo - sottolinea - una vagonata di soldi. Nelle ultime bozze del Recovery fund ci sono risorse sia per gli



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

impianti ma soprattutto per la conversione del naviglio a gas naturale. Si stimano in circa 120 le navi, in Italia, che ad oggi possono essere riconvertite ed immediatamente operative con il gas naturale, tra commerciali e naviglio delle Capitanerie di porto». Ma ancora più interessante, per il presidente dell' **Autorità di sistema portuale**, «è il fatto che ci siano risorse per la conversione dell' autotrasporto, compreso il trasporto pubblico locale. Le regioni nelle quali vi saranno questi impianti, dunque, le aziende avranno la possibilità di usufruire di un costo energetico notevolmente inferiore». Da notizie ufficiose, inoltre, conclude Patroni Griffi, «mi dicono che anche l' istruttoria dal punto di vista della sicurezza si sia già chiusa in maniera positiva». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Infrastrutture strategiche per il porto tra ritardi e difficoltà

Sono tutti già finanziati, per svariate decine di milioni di euro, i progetti strategici per lo sviluppo del porto. Che ruotano tutti intorno dragaggi per approfondire i fondali, consentendo l'accesso e l'ormeggio a navi di nuove generazione con maggiori dimensioni e di conseguenza maggiore pescaggio, realizzazione della vasca di colmata per contenere i fanghi provenienti dai dragaggi e, infine, nuove banchine per traghetti e navi da crociera di ultima generazione a Sant' Apollinare. Opere, alle quali si aggiunge anche il tanto discusso pontile a briccole, il cui iter, tuttavia, ha dovuto affrontare notevoli difficoltà sia dal punto di vista, in alcuni casi, della compatibilità urbanistica che, più spesso, delle autorizzazioni in materia ambientale. Come, del resto, accaduto per i Lavori per il completamento dell' infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il Pontile Petrolchimico e Costa Morena Est, progetto necessario per i dragaggi e, di conseguenza, anche per le banchine di Sant' Apollinare ma per il quale è necessaria la Valutazione d' impatto ambientale. Un iter, quello per la Via, avviato a dicembre del 2017 e che risulta ancora in attesa del parere da parte del ministero per i Beni e le attività culturali ed in particolare della Soprintendenza di Brindisi, Lecce e Taranto. Ritardi che sia l' opposizione, di centrodestra come del Movimento 5 Stelle, che l' **Autorità** di sistema addebitano all' atteggiamento dell' amministrazione comunale. Nel frattempo, nei giorni scorsi, la Regione ha sbloccato 40 milioni di euro di fondi europei proprio per l' infrastrutturazione del porto di Brindisi. E tra gli interventi inseriti nella delibera di giunta ci sono due dei progetti che hanno scontato difficoltà autorizzative, ovvero pontile a briccole (9,3 milioni) e banchine di Sant' Apollinare (17 milioni per il primo lotto e 29 per il secondo), ai quali si aggiungono la vasca idrica di accumulo a Costa Morena Est (560mila euro) ed il terminal provvisorio per navi da crociera sempre a Costa Morena Est (1,2 milioni di euro). © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Brindisi Report

Brindisi

Deposito Edison, Amati: "Ancora nessuna risposta sulla localizzazione"

BRINDISI - Non è stato ancora sciolto il nodo riguardante la localizzazione del deposito di gas nel porto di Brindisi. Il progetto originario presentato da Edison prevedeva l'ubicazione del serbatoio nell'area di Costa Morena Est. Negli ultimi mesi però si è fatta strada l'ipotesi di localizzare l'intervento presso la colmata di Capobianco. Il consigliere regionale Fabiano Amati, presidente della commissione regionale Bilancio e programmazione, chiede ora che si faccia chiarezza, attraverso una lettera inviata al presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Meridionale, **Ugo Patroni Griffi**, "considerato che a metà novembre - scrive Amati in una nota stampa - mi era stata assicurata la presentazione entro fine anno di una nuova ipotesi rispetto all'ormeggio ipotizzato". "Qualche giorno dopo - spiega ancora Amati - ricevevo la seguente risposta: 'Riteniamo che, ragionevolmente, entro la fine del corrente anno saranno sottoposte all'Autorità le possibili alternative rispetto all'ormeggio ipotizzato, in tempo perché le stesse possano essere presentate in sede di conferenza dei servizi presso il Mise che, in base a pregresse comunicazioni, ha reso noto che riprenderà i lavori a gennaio 2021'". "Poiché il termine di fine anno è stato superato e allo stato non sono a conoscenza di nuove ipotesi localizzative - conclude il consigliere regionale - ritengo opportuno sollecitare una risposta per non perdere l'ennesima occasione di un programma d'investimento per Brindisi e il suo porto"



INTERVISTA AL DIRETTORE

Porto, il 2021 l' anno del rilancio

Ciccarelli, n° 1 della Dogana: «Puntiamo su zona franca e zona economica speciale»

Giuseppe Ciccarelli, 55 anni, dal 15 novembre del 2019 è il direttore dell' ufficio delle dogane di Taranto. Dirige un ufficio che oggi conta 59 componenti, 10 in più di quando si è insediato. Un ufficio nel quale proprio di recente è stata varata una nuova organizzazione interna, valorizzando la professionalità femminile e tenendo comunque conto dello smart working imposto dalle misure di prevenzione del Covid-19. Con la Gazzetta, il direttore Ciccarelli traccia un bilancio dell' attività svolta e apparecchia i temi di maggiore attualità per l' anno appena iniziato. «Il 2020 è stato un anno estremamente intenso dal punto di vista lavorativo e da fine febbraio ha dovuto fare i conti con la gestione della pandemia, una questione con cui la quale ci siamo confrontati in maniera diretta sia dal punto di vista della prevenzione che con qualche caso positivo. La gestione dell' ufficio di Taranto è particolarmente complessa per l' alto numero e il valore degli stakeholder politici e istituzionali che costituiscono una peculiarità del territorio tarantino. Ci confrontiamo con istituzioni come la Nato, la Marina, l' Aeronautica, l' **Autorità di sistema** portuale; con player privati come Leonardo Boeing, Heineken e Borsci, Ylport, Eni, ArcelorMittal, Ilva in As, il Monopolio di Stato. Svolgiamo le attività tipiche della dogana portuale, facendo daily management: qualunque nave attracca in porto si interfaccia con dogana per una miriade di attività, come accaduto con le navi da crociera che sono approdate a Taranto nei mesi scorsi. Abbiamo una interfaccia quotidiana con l' acciaieria per lo sbarco dei minerali e del coke, con la raffineria per le esigenze di distribuzione al minuto del carburante e per bunkeraggio navi». Le nuove sfide si chiamano zona franca doganale interclusa e zona economica speciale. «Un anno fa - racconta il direttore Ciccarelli - c' è stata la prima importante novità con l' istituzione della zona franca doganale interclusa, praticamente una novità assoluta a livello nazionale perché l' altra zona franca si trova a Trieste ma lì c' è la Regione a statuto speciale. Abbiamo lavorato con l' **autorità di sistema** portuale e i vertici istituzionali per procedere alla perimetrazione della zona franca doganale, ultimando il lavoro a fine aprile. Da quel momento è partita la fase di gestione per definire e disciplinare tutto il quadro, lavoro finito a settembre. Ora siamo nella fase di elaborazione delle regole per gli operatori nella zona franca, atto propedeutico alla piena operatività». Il 2020 è stato anche l' anno della ripartenza del terminal container di Taranto, inattivo dal gennaio del 2015. «Abbiamo lavorato con il management di Ylport - dice il direttore dell' Ufficio delle Dogane di Taranto attraverso incontri periodici e approfondimenti successivi, consentendo il 12 luglio scorso l' attivo della prima nave con i container. Abbiamo rivisto i concetti base della operatività doganale per consentire al terminal di ripartire, svolgendo un lavoro ampio di preparazione per definire tutto il necessario. La gestione della operatività del traffico container da luglio è stata piuttosto incoraggiante, abbiamo riscontrato un discreto interesse per il polo portuale tarantino non solo con Ylport ma anche con altri operatori. Quando una realtà portuale riparte viene posta particolare attenzione ai controlli. Sul punto abbiamo registrato alcuni particolari risultati come a settembre quando abbiamo intercettato ingenti carichi



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)

Taranto

di farmaci destinati ad una azienda leccese». Il 2020 si è chiuso con 3000 operazioni doganali, un numero non rilevante in termini assoluti ma che segna l'inversione di tendenza visto che per anni il porto di Taranto è stato sotto il migliaio. «Non ci limitiamo al traffico portuale - aggiunge Ciccarelli perché gestiamo le accise e a Taranto c'è una raffineria molto importante. Abbiamo un accertato intorno ai 90 milioni di euro mese, facciamo regolazione e controllo su un asset altissimo, pari nel 2020 a un miliardo di euro ma negli precedenti abbiamo viaggiato sui 120 milioni al mese e dunque sul miliardo e mezzo all'anno, segno che anche la raffineria ha risentito pandemia, principale asset economico del territorio». «Per il 2021 formulo auspici di miglioramento e crescita per la realtà tarantina. Dovremo integrare la Zona franca doganale con la Zes, affronteremo questa sfida - conclude il direttore Ciccarelli - in sintonia con i player istituzionali e gli operatori economici, cercando di unire al meglio due strumenti che potenzialmente rappresentano un volano di sviluppo: non è una cosa che già esiste e dunque non è mutuabile. Una ulteriore sfida sarà poi costituita dalla tappa tarantina della competizione sportiva Sail Gp: faremo da supporto come agenzia delle dogane al Comune e agli altri enti coinvolti». [mimmo mazza]

EXPORT

La Cina blocca suini italiani: «Infettati dal Covid»

Le autorità cinesi fermano una partita di carne, timori per le consegne successive Pozzi (ad Opas): una scusa per colpire il commercio made in Italy

Marco Morino

milano Scoppia una inaspettata guerra commerciale tra la Cina e numerosi Paesi dell'Unione europea, che rischia di colpire duramente anche l'Italia, in particolare la filiera suinicola, le cui esportazioni verso il gigante asiatico potrebbero bloccarsi del tutto. I cinesi dichiarano che sia la carne suina congelata proveniente dall'Italia, sia quella proveniente da altri Paesi Ue, sia gli scatoloni di cartone che contengono le carni sarebbero rischiosi per la diffusione del Covid. Lo denuncia Opas (Organizzazione prodotto allevatori suini, sede legale a Mantova e sede operativa a Carpi), dopo che le autorità cinesi, lo scorso 3 gennaio, hanno effettuato dei controlli in dogana su due container di carne congelata e cartonata rilevando una presunta positività al virus, senza coinvolgere in alcun modo Opas nelle analisi. Opas gestisce il più grande macello di suini in Italia dove vengono trasformati oltre 1,1 milioni di capi l'anno, destinati alle più importanti realtà a marchio europeo (Consorzio Prosciutto di Parma, Consorzio prosciutto di San Daniele ed altre realtà di salumi a marchio Igp). Valerio Pozzi, amministratore delegato di Opas, riassume i fatti al telefono con Il Sole 24

Ore. «Siamo stati appena informati - dice Pozzi - che le autorità sanitarie cinesi hanno fermato, lo scorso 3 gennaio, presso la dogana interna di Dongguan, la merce congelata e confezionata in cartone di un container di Opas arrivato presso il **porto** di Yantian (che fa riferimento alla dogana di Shenzhen) e avrebbero rilevato la presenza di Covid. Le autorità cinesi minacciano ora di impedire a Opas di esportare la carne italiana nel Paese e di distruggere tutta la merce». Lo stesso problema, segnala Pozzi, riguarda altre 28 società europee, comprese alcune aziende tedesche. Prosegue il manager italiano: «Si tratta di una violazione delle regole fissate dall'Organizzazione mondiale della sanità (Oms) e degli accordi internazionali. In particolare, l'Oms sostiene che l'accusa mossa dai cinesi non sia per nulla credibile. Noi pensiamo che sia piuttosto una scusa per colpire la nostra merce. Un atto ostile, che ostacola il libero commercio». Continua Pozzi: «Il problema è che da oggi al prossimo 28 febbraio, Opas ha in previsione di spedire in Cina altri 40 container di carne suina congelata, per un valore di 2,5 milioni di euro. Se i cinesi decidessero di distruggere la merce per questo motivo, a nostro avviso inesistente e tra l'altro senza contraddittorio, sarebbe una notevole perdita». I container di Opas sono stati venduti a Cofco, la più importante società cinese di importazione di carne a partecipazione statale (6 miliardi di fatturato) che, tra l'altro, è coinvolta anche nel rilancio del **porto di Taranto**. Prosegue Pozzi: «Avendo 42 container diretti in Cina siamo molto preoccupati e temiamo di non avere sostegni sufficientemente forti per poter dimostrare che non esiste il rischio di contaminazione, perché mancano le basi scientifiche. In realtà i cinesi lo hanno già fatto con i danesi, i tedeschi e i brasiliani, per motivi commerciali. Temiamo di essere finiti in una guerra commerciale più grande di noi. E a farne le spese non sarà solo Opas, ma tutta la filiera suinicola italiana. Il paradosso è anche che l'Unione europea, lo scorso dicembre 2020, ha assegnato a Opas un finanziamento di 3,6 milioni di euro per promuovere, nei prossimi 3 anni, la carne suina a marchio europeo in Cina. Quindi ci chiediamo, anche da questo punto di vista: adesso cosa può succedere?». Il dossier è già sul tavolo della





Il Sole 24 Ore

Taranto

veterinari della Regione Emilia-Romagna. Da aprile a dicembre 2020 Opas ha esportato in Cina 200 container (ciascuno contenente 25mila chilogrammi di carne), al ritmo di 7 container alla settimana, per un valore attorno ai 13 milioni di euro. Le esportazioni in Cina sono fondamentali, soprattutto in questo periodo di grande crisi per gli allevatori suinicoli italiani. Nel macello di Carpi (ex Italcarni) lavorano quotidianamente oltre 600 persone (ai tempi di Italcarni erano 250): è quindi realtà di particolare importanza sociale. Opas è anche cooperativa agricola. Il Cda è composto da soli allevatori. I soci sono 80 allevatori che hanno aziende agricole nelle regioni della Lombardia, Emilia-Romagna, Veneto, Friuli Venezia Giulia e Umbria. Il fatturato annuale di Opas si aggira sui 300 milioni di euro. Conclude Pozzi: «Noi chiediamo solo che venga ripristinata la legalità. Essere riusciti a esportare in Cina è stata una grande vittoria del sistema Italia, che mostrandosi così compatto e coeso ha permesso di raggiungere questo straordinario risultato. Inoltre abbiamo spuntato prezzi di mercato più alti, su prodotti che in Italia non hanno mercato, a favore dei nostri allevatori». Ora tutto rischia di andare in fumo per delle accuse, secondo Opas palesemente infondate, che vorrebbero le nostre carni e perfino i contenitori di cartone, positivi al Covid. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

L'Avvisatore Marittimo

Taranto

Taranto, in funzione la prima gru il terminal di yilport prova a crescere «così opereremo su navi più grandi»

Yilport, il nuovo terminalista concessionario del molo polisettoriale del porto di Taranto attraverso la società San Cataldo Container Terminal (SCCT), rafforza la propria dotazione impiantistica. È entrata in funzione la prima delle grandi gru di banchina di cui è provvisto il terminal. Gru che SSCC ha «ereditato» all'atto della concessione da parte dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio, porto di Taranto, essendo questi impianti appartenuti al precedente concessionario, la società Taranto Container Terminal della compagnia Evergreen. L'impianto è rimasto fermo circa 5 anni, cioè da quando la stessa Evergreen ha lasciato il porto di Taranto. Sebbene abbia ripreso l'attività del terminal a metà luglio 2020, SCCT sinora ha utilizzato le gru installate a bordo delle navi che hanno scalato Taranto, con un'operatività inferiore rispetto a quelle di banchina che sono più grandi. L'entrata in funzione della prima gru di banchina consentirà quindi al terminal container di Taranto di movimentare navi più grandi e incrementare così il traffico.



Bollettino Avvisatore Marittimo

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Bacino galleggiante, Adsp Gioia Tauro cerca uno scouter

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



Gioia Tauro via alla gara per il bacino

L'Autorità portuale di Gioia Tauro ha avviato la gara pubblica per individuare la società che sul mercato internazionale dovrà indicare il bacino di carenaggio da acquistare. Si tratta di un passo importante che porterà alla realizzazione di un polo cantieristico così da «implementare e diversificare le attività lavorative attualmente presenti nello scalo calabrese ». Lo annuncia l'Authority. Lo scorso giugno è stata indetta una gara pubblica per identificare la ditta che dovrà progettare l'adeguamento della banchina lato nord all'accosto del bacino. Ora, si procede al successivo passo. «L'obiettivo, in questa fase, è duplice. Da una parte, si dovrà trovare l'azienda capace di muoversi sul mercato internazionale per l'acquisto di una tipologia galleggiante di bacino. Nel contempo, la ditta aggiudicataria dovrà redigere un progetto in cui saranno indicate le caratteristiche tecniche e funzionali, di cui dovrà essere dotato il bacino, per rispondere alle peculiari esigenze infrastrutturali del porto calabrese e per essere, appena in funzione, adeguato al relativo mercato da servire ». Con il bacino di carenaggio il porto di Gioia Tauro mira quindi «ad essere un punto di riferimento, anche, nell'offerta del servizio di manutenzione delle portacontainer medio-grandi, all'interno del circuito internazionale del Mediterraneo. Nello specifico, la tipologia da ricercare rientra tra quelle galleggianti».



Gioia Tauro, avviata gara per ricerca di bacino galleggiante

L'Autorità Portuale di Gioia Tauro ha avviato una gara pubblica per individuare la società che, sul mercato internazionale, dovrà indicare il bacino di carenaggio da acquistare. Nel giugno scorso l'ente portuale aveva indetto una gara per identificare la ditta che dovrà progettare l'adeguamento della banchina lato nord all'accosto del bacino. Con questa ultima gara, pertanto, il porto procede al passo successivo. Da una parte la ricerca di una azienda capace di muoversi sul mercato internazionale per l'acquisto di una tipologia galleggiante di bacino. Nel contempo, la ditta aggiudicataria dovrà redigere un progetto in cui saranno indicate le caratteristiche tecniche e funzionali, di cui dovrà essere dotato il bacino, per rispondere alle peculiari esigenze infrastrutturali del porto e per essere, appena in funzione, adeguato al relativo mercato da servire. Il porto di Gioia Tauro con la realizzazione di un bacino di carenaggio mira ad offrire servizi di manutenzione per le portacontainer medio-grandi, all'interno del circuito internazionale del Mediterraneo. Nello specifico, la tipologia da ricercare rientra tra quelle galleggianti. Composte da grandi cassoni, in fase di ricezione della portacontainer sono pieni di acqua, per consentirne l'entrata in bacino. Successivamente, dopo essere stati svuotati, ospiteranno all'interno la nave rimasta a secco e pronta a ricevere la manutenzione. Rispetto ai bacini in muratura, oltre ad essere più moderni, presentano il vantaggio di eseguire le lavorazioni direttamente in mare, con risparmi di tempo per la messa in bacino della nave. La realizzazione del bacino di carenaggio si inserisce nella complessiva programmazione di rilancio dello scalo, l'attività di diversificazione determinerà la possibilità di poter procedere a nuove assunzioni di personale, da impegnare in questo specifico servizio. L'anno appena concluso ha visto il porto di Gioia Tauro nel 2020 movimentato oltre 3 milioni di teus, con una crescita pari al 25%.



Gioia Tauro(RC). Avviata la gara per bacino carenaggio

Dario Rondinella

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



Autorità Sicilia orientale, i "giochi" politici sul fronte del porto

Annunziata lascia con direzione Napoli. E per la presidenza è scontro nel governo I renziani puntano su Di Sarcina, ma il Pd prova a convincere il M5S (che vorrebbe Lupi) sul catanese Di Graziano

La partita non solo è in corso (da tempo), ma sta quasi per concludersi. «Questione di qualche giorno», confidano a Roma in ambienti governativi, e «troveremo la quadra». Eppure, la corsa al vertice dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale promette ancora molti colpi di scena. Non foss' altro che per il calibro dei nomi in campo, in un risiko che finora ha spaccato in tre le anime giallorosse. E dire che questa partita, sul fronte dei porti di Catania e Augusta, poteva addirittura non disputarsi nemmeno. Se il presidente in carica, Andrea Annunziata, avesse scelto di puntare al bis del mandato in scadenza a febbraio (così come in altre 12 Port Authority in tutta Italia, una giostra da cui sono escluse quelle dello Stretto e di Palermo), ci sarebbe stato un «sostanziale gradimento» di tutta la maggioranza. E anche la Regione - che sulla nomina del ministro dei Trasporti, Paola De Micheli, deve esprimere un parere, ma non più vincolante com' era prima - sarebbe stata propensa a confermare l' avvocato campano. Su Annunziata, già sottosegretario ai Trasporti in quota Margherita nel governo Prodi II, ex presidente dell' Autorità portuale di Salerno, non ci sarebbe stato bisogno della blindatura del suo partito, il Pd, perché il M5S non avrebbe battuto ciglio su una riconferma. Nessun peso avrebbero avuto le inchieste giudiziarie: una su presunti abusi nell' affidamento di appalti e progettazioni (archiviata a Salerno); un' altra per peculato, con l' ipotesi di avere «ripetutamente utilizzato a fini personali i fondi» dell' ente tramite «falsi mandati di pagamento» per «rimborso spese e trasferte», ridimensionatasi a Catania dopo che il Riesame ha annullato il sequestro di beni per 27mila euro a carico del presidente. Ma la conferma, scontata, di Annunziata è di fatto venuta meno quando il diretto interessato, in una cortese visita pre-natalizia al ministero, ha notificato il suo destino: «Mi vuole il governatore Vincenzo De Luca, torno a Napoli». E dunque a Roma s' è riaperta una casella considerata occupata. Per la gioia soprattutto di Italia Viva, forse l' unico partito non iscritto al fan club del presidente uscente. I renziani colgono al balzo la palla per piazzare un loro big che rischia di restare fuori dalle più importanti piazze portuali: Francesco Di Sarcina. Ingegnere, è da novembre scorso commissario straordinario dell' Autorità del Mar Ligure Orientale, della quale era segretario generale dal 2017, quando lasciò lo stesso incarico mantenuto per 13 anni a Messina. Il ritorno di Di Sarcina in Sicilia è sostenuto con forza dal capogruppo renziano al Senato, Davide Faraone, anche per riequilibrare i pesi politici nell' Isola. La presidenza di Palermo, saldamente in mano a Pasqualino Monti, viene ritenuta «in quota dem», nonostante l' ex presidente di **Assoporti** sia «stimato trasversalmente» a tal punto da vantare un rapporto più che cordiale con il governo regionale di centrodestra. E per Mario Vega al vertice dell' Autorità di Messina-Milazzo, invece, si sono battuti allo spasimo i grillini, con in testa il viceministro ai Trasporti, Giancarlo Cancellieri. Ma la compensazione a cui aspirano i renziani è tutt' altro che scontata. Perché i favoriti, al momento, sembrano altri. Il Pd schiera un siciliano: Alessandro Di Graziano. Docente associato di Infrastrutture e Sistemi di trasporto nel dipartimento di Ingegneria edile e Architettura a Catania. Di Graziano è stato vicepresidente dell' Amt (2009-13) e direttore generale di Ferrovia Circumetnea (2014-18) negli anni in cui era ritenuto molto vicino all' ex sottosegretario Giuseppe Castiglione. Ritenuto «affidabile e governativo», per lui l' unica macchiolina etnea risale al 2016 per una vicenda di promozioni interne alla Circumetnea: nessun indagine, ma una sonora bacchettata del Cga



sulle procedure. Di Graziano, che vanta anche un ottimo rapporto con l' assessore ai Trasporti Marco Falcone , oggi è il candidato forte del Pd. Il partito



del ministro De Micheli, al quale il segretario regionale dem, Anthony Barbagallo, avrebbe fatto arrivare la "preferenza" tramite Dario Franceschini in persona. E la pratica, al netto delle legittime resistenze dei renziani, sarebbe chiusa. Se non fosse che il M5S spinge per un altro candidato. Altrettanto quotato: Luca Lupi. Soltanto (curiosamente) omonimo del figlio dell'ex ministro alfaniano Maurizio, aspira anche a restare a Civitavecchia, dov'è funzionario all'Autorità portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale. Ma ai grillini piacerebbe portarlo a Catania. Cancellieri lo sostiene anche per ordine di scuderia pentastellata, ma negli ultimi giorni avrebbe parlato con Barbagallo. Non soltanto di Di Graziano (che col viceministro ha avuto pure un «cordialissimo colloquio»), ma anche di strategie complessive su trasporti, Zes e nomine in Sicilia, rafforzando l'asse Pd-M5S. Ci potrebbe essere una convergenza sul docente universitario catanese, nonostante le perplessità grilline sulla «mancanza di precedenti esperienze nei porti», ma il nome di Lupi resta comunque caldo. Molto di più di quello di Rosario Torrisi Tigano (nella rosa iniziale degli aspiranti, sarebbe l'uomo ideale per Falcone), e anche di quello dell'ex generale della Guardia di finanza, Emilio Errigo, nominato commissario proprio dell'Autorità portuale di Catania-Augusta dopo l'interdittiva di nove mesi disposta del gip a carico di Annunziata (e poi sospesa) dopo l'inchiesta per peculato. Errigo piacerebbe molto anche al governo regionale, oltre che ad **Assoport**, dove il figlio Antonio è quotatissimo come vicedirettore generale di Alis, l'Associazione logistica dell'intermodalità sostenibile, vicinissimo al gruppo Grimaldi. C'è anche un altro papabile: il messinese Enzo Garofalo, in cima ai pensieri del centrodestra e della Lega in particolare Deputato nazionale dal 2008 al 2018 (prima col Pdl e poi seguendo Angelino Alfano in Ncd, dove nacque una bella amicizia con il neo-segretario leghista Nino Minardo che, fra gli altri, sponsorizza la nomina), Garofalo sarebbe anche il candidato ideale per il governo di Nello Musumeci. Ma le quotazioni dell'ingegnere meccanico, figlio di Francesco, storico imprenditore peloritano dei trasporti, sembrano aver perso il rating di qualche settimana fa. Ma, a carte sul tavolo, non dovrebbero essere questi i nomi sui quali, da oggi, a Roma si punterà per «trovare la quadra». I giochi, però, restano aperti. E la scelta del ministro De Micheli, a maggior ragione con lo spettro della crisi di governo ad aleggiare sempre più tetro, non dovrebbe ormai tardare. Twitter: @MarioBarresi.

Shipping Italy

Palermo, Termini Imerese

Grimaldi estende al porto di Palermo la linea ro-pax fra Napoli e Cagliari

Dal prossimo 11 gennaio la schedula della linea Cagliari / Salerno, servita dall'unità ro-pax Venezia, verrà integrata da un ulteriore scalo sul porto di Palermo previsto il sabato, con arrivo alle ore 08.30 circa da Cagliari e partenza alle 19.30 circa per Cagliari. Ad annunciarlo con un post su Facebook è stata l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale precisando che lo scalo avverrà, come per gli altri vettori, compatibilmente con l'attuale situazione di disponibilità accosti nel porto di Palermo e degli orari delle nostre unità. Il primo approdo a Palermo è previsto per il 16 gennaio. Appena tre mesi fa la compagnia di navigazione partenopea aveva reso nota l'estensione anche al traffico passeggeri della linea fino a quel momento ro-ro fra i porti di Salerno e Cagliari, in attesa di poter ottenere un proprio terminal nel porto di Napoli. L'estensione del ponte marittimo fra Campania e Sardegna (con triangolazione ora in Sicilia) era avvenuta con l'impiego del traghetto Venezia che offre una capacità di carico di 2.250 metri lineari, pari a circa 130 camion, nonché di 1.000 passeggeri e 200 auto al seguito.



SHIPPING ITALY.IT
Il quotidiano online del trasporto marittimo

Grimaldi estende al porto di Palermo la linea ro-pax fra Napoli e Cagliari

Dal prossimo 11 gennaio la schedula della linea Cagliari / Salerno, servita dall'unità ro-pax Venezia, verrà integrata da un ulteriore scalo sul porto di Palermo previsto il sabato, con arrivo alle ore 08.30 circa da Cagliari e partenza alle 19.30 circa per Cagliari. Ad annunciarlo con un post su Facebook è stata l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale precisando che lo scalo avverrà, come per gli altri vettori, compatibilmente con l'attuale situazione di disponibilità accosti nel porto di Palermo e degli orari delle nostre unità. Il primo approdo a Palermo è previsto per il 16 gennaio. Appena tre mesi fa la compagnia di navigazione partenopea aveva reso nota l'estensione anche al traffico passeggeri della linea fino a quel momento ro-ro fra i porti di Salerno e Cagliari, in attesa di poter ottenere un proprio terminal nel porto di Napoli. L'estensione del ponte marittimo fra Campania e Sardegna (con triangolazione ora in Sicilia) era avvenuta con l'impiego del traghetto Venezia che offre una capacità di carico di 2.250 metri lineari, pari a circa 130 camion, nonché di 1.000 passeggeri e 200 auto al seguito.

Confetra ribadisce opposizione a tassare le Asp

Mentre si avvicina il termine entro cui il Governo italiano deve rispondere alla Commissione Europea sulla richiesta di tassare le attività delle Autorità di Sistema Portuale (l'inizio di febbraio), Confetra torna sulla questione ribadendo la sua opposizione a tale richiesta. Il presidente Guido Nicolini afferma che le Autorità sono Pubbliche Amministrazioni centrali dello Stato, nella legislazione italiana, e conservano il profilo giuridico di istituzioni puramente regolatorie. Non svolgono attività di impresa e non si capisce quali sarebbero gli utili che esse maturano riscuotendo canoni demaniali o altre imposte legate ai traffici marittimi per conto dello Stato e che per buona parte confluiscono nella fiscalità generale. Nicolini non solo gioca in difesa, ma ribalta le accuse: Sarebbe interessante chiedere conto alla Commissione, invece, delle distorsioni alla concorrenza tra scali di diversi Paesi, dovute ad attuazioni non omogenee di norme e procedure tra le diverse Dogane.



Lo shipping in ansia, mancano i container

L'allarme degli operatori: molti importatori costretti a cancellare gli ordini. A rischio anche l'export

ELISA GOSTI KARACHI. Mentre le economie in tutto il mondo tentano di riprendersi dopo i drammatici effetti causati a livello globale dalle misure anti-contagio, sembra emergere una nuova sfida per le filiere produttive e distributive. Il problema nasce dalla squilibrata distribuzione dei container in questo preciso momento storico: in alcune regioni infatti si registra una mancanza di contenitori, mentre altre sono ce n'è in sovrabbondanza. Il Pakistan è uno dei Paesi a soffrire maggiormente per questa situazione paradossale: «Registriamo una mancanza effettiva di container e non riusciremo a risolvere la questione prima di marzo - spiega Mohammed Rajpar, presidente degli agenti marittimi del Paese -. La crisi è iniziata a settembre 2020 e ancora non accenna a diminuire». Quando i collegamenti marittimi hanno dovuto fermarsi, alcuni Paesi sono rimasti con un surplus di container mentre altri hanno registrato un deficit in ragione del fatto che le navi erano state lasciate nei porti più vicini, dove potevano essere attraccate in modo sicuro e a costi più bassi. Far ripartire il trasporto marittimo sta comportando sfide più grandi di quelle immaginate in prima battuta, anche perché le tariffe sono aumentate in modo incontrollato, e in molti casi hanno indotto gli importatori a cancellare i propri ordini. Nel contempo anche gli esportatori sono stati colpiti duramente dalla crisi: «I noli sono saliti alle stelle, nella maggior parte dei casi i prezzi sono duplicati e quadruplicati, in altri addirittura sono aumentati di 8-10 volte - spiega Rajpar -. Prima riuscivamo a inviare carichi in Cina al costo di 400-500 dollari, adesso lo stesso servizio costa 4.000 dollari. Ugualmente le navi dirette negli Stati Uniti avevano un costo medio che si aggirava sui 2.500 dollari, ora oscilla tra i 4.000 e i 5.000 dollari». La stessa cosa è successa per quanto riguarda il settore auto, come spiega Abdul Rehman Aizaz, presidente dell'associazione dei Costruttori auto e relativi componenti del Pakistan. Con le chiusure forzate e le misure anti-contagio ancora in vigore, sia in Europa sia in Nord America, il ritorno dei container in Cina e in altri Paesi dell'Estremo Oriente è stato bloccato a causa delle numerose cancellazioni e dei ritardi che hanno provocato la mancanza di contenitori, e di conseguenza, un picco nelle tariffe. In Pakistan i container provenienti dall'Estremo Oriente e dalla Cina normalmente impiegavano tra i 19 e i 24 giorni per arrivare, adesso registrano un ritardo tra i sette e i 15 giorni: «Si tratta di una condizione che non subirà variazioni significative, almeno fino al mese di febbraio, in considerazione della gravità della situazione che molti porti stranieri stanno affrontando» aggiunge Aizaz. Uno stato dell'arte che necessariamente ha conseguenze sulla maggior parte dei settori produttivi. Alcuni tuttavia risultano meno colpiti, in ragione del fatto che le importazioni viaggiano su canali speciali che riescono a sottrarsi al meccanismo negativo determinato dalla ripartizione dei container. Cina e Stati Uniti stanno lavorando per cercare di risolvere la questione legata alla congestione dei traffici commerciali - spiega Zubair Motiwalla, presidente dei tessili in Pakistan -. Per fare questo tuttavia sarà necessario almeno un altro mese, non credo che la soluzione possa giungere prima».



Crociere: Costa cancella viaggi fino al 31 gennaio

Aveva programmato di riprendere operazioni il 7

(ANSA) - GENOVA, 05 GEN - Costa cancella le crociere in programma in Italia tra il 7 e il 31 gennaio "in considerazione dell' attuale situazione di incertezza derivante dalle restrizioni previste per le prossime settimane relative all' emergenza Covid-19". La compagnia annuncia che riprenderà le sue operazioni il 31 gennaio con Costa Deliziosa, "che offrirà agli ospiti la possibilità di visitare le più belle località italiane, con lo stesso itinerario originariamente previsto per Costa Smeralda, con mini-crociere di 3 e 4 giorni o in alternativa una intera crociera di 7 giorni". La scelta di ripartire con Costa Deliziosa "consentirà una maggiore flessibilità di riprogrammazione dell' itinerario, per rispondere a qualsiasi eventuale cambiamento derivante dall' evoluzione dello scenario COVID-19 nelle destinazioni". Di conseguenza, Costa Smeralda rimarrà ancora in pausa operativa per qualche settimana. A breve verranno comunicati i nuovi programmi per la nave. (ANSA).



Costa Crociere riprenderà il 31 Gennaio

Redazione

GENOVA Costa Crociere annuncia che riprenderà il suo programma di crociere in Italia a partire dal 31 Gennaio con la nave Costa Delezirosa. Infatti, in considerazione dell'attuale situazione di incertezza derivante dalle restrizioni previste per le prossime settimane relative all'emergenza Covid-19, Costa Crociere ha deciso di cancellare le sue crociere originariamente previste tra il 7 e il 31 Gennaio. Costa riprenderà quindi le sue operazioni il 31 Gennaio con Costa Deliziosa (nella foto), che offrirà agli ospiti la possibilità di visitare le più belle località italiane, con lo stesso itinerario originariamente previsto per Costa Smeralda, con mini-crociere di tre e quattro giorni o in alternativa una intera crociera di sette giorni. La compagnia ha deciso di effettuare questa modifica ai suoi programmi con l'obiettivo di continuare ad offrire la migliore esperienza di vacanza possibile ai suoi ospiti. La scelta di ripartire con Costa Deliziosa consentirà una maggiore flessibilità di riprogrammazione dell'itinerario, per rispondere a qualsiasi eventuale cambiamento derivante dall'evoluzione dello scenario COVID-19 nelle destinazioni, mantenendo un'esperienza di crociera unica ed esclusiva a bordo di una delle navi più belle e accoglienti della flotta Costa. Di conseguenza, Costa Smeralda rimarrà ancora in pausa operativa per qualche settimana. A breve verranno comunicati i nuovi programmi per la nave. La compagnia, infine, comunica che sta provvedendo a informare gli ospiti interessati dai cambiamenti annunciati oggi.

The screenshot shows the website's header with the logo 'M SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICHI REL' and navigation links for 'MAREMIL', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'ALTRI MARCHI PORTI'. The main article is titled 'Costa Crociere riprenderà il 31 Gennaio' and includes a sub-headline 'Con la nave Costa Deliziosa'. Below the title is a large image of the Costa Deliziosa cruise ship at sea. To the right of the article is a 'NEWSLETTER' sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. Below the form are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' news items, including 'Due nuovi progetti per la raffineria Eni di Stagno' and 'Costa Crociere riprenderà il 31 Gennaio'.

Alessandro Santi: "Il mondo post Covid sarà diverso" -

LIVORNO Alessandro Santi, da alcune settimane è il nuovo presidente di Federagenti, ma il lavoro resta quello iniziato a fianco del suo predecessore Gian Enzo Duci. Le nostre priorità sono le stesse, soprattutto guardiamo al mondo diverso che sarà definito una volta conclusa la pandemia. Fin dall'inizio dell'emergenza la federazione ha curato alcuni aspetti particolari del mondo marittimo come il cambio degli equipaggi: Ci siamo accorti molto presto che qualcosa non stava andando per il verso giusto e ci siamo adoperati per risolvere il problema. Il presidente Santi ha da subito voluto mettere in risalto il ruolo dei giovani: Si parla di Next generation Eu, sarebbe sbagliato non pensare al futuro in una logica di nuove generazioni appunto, con un coinvolgimento del loro punto di vista, sempre con una prospettiva a lungo raggio. Un'ultima domanda, da veneziano e conoscitore della città abbiamo voluto riservarla al profilo che per Alessandro Santi dovrebbe avere il futuro presidente dell'Authority: Deve avere chiara la situazione del porto in relazione alla città, saper dialogare con le istituzioni locali, in sintesi: trasparenza, dialogo e collaborazione.

The screenshot shows the website 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINOLI SRL'. The main article is titled 'Alessandro Santi: "Il mondo post Covid sarà diverso"'. Below the title, it says 'Intervista al presidente di Federagenti'. There is a video player with an error message: 'Your browser does not currently recognize any of the video formats available. Click here to visit our frequently asked questions about HTML5 video.' To the right, there is a newsletter sign-up form and a list of 'ULTIME POPOLARI' articles, including 'Dati nuovi progetti per la raffineria Eni al Stagno', 'Costo Crociere riprenderà il 23 Gennaio', 'Vill Atitlan Covid Tested per New York', and 'Viaggiare a bordo di una nave cargo? Con Grimaldi Lines si può'. At the bottom, there are 'ARGOMENTI CORRELATI' and 'Bando per realizzazione bacino di carenaggio a Gioia Tauro'.

Un fondo per i relitti

Inserito nella legge di bilancio, copre metà delle spese delle Adsp per i bandi. I profitti sul venduto potranno continuare a finanziare il fondo, che servirà anche al naviglio radiato della Marina

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

