



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 26 gennaio 2021**



Prime Pagine

26/01/2021	Corriere della Sera	7
<hr/>		
26/01/2021	Il Fatto Quotidiano	8
<hr/>		
26/01/2021	Il Foglio	9
<hr/>		
26/01/2021	Il Giornale	10
<hr/>		
26/01/2021	Il Giorno	11
<hr/>		
26/01/2021	Il Manifesto	12
<hr/>		
26/01/2021	Il Mattino	13
<hr/>		
26/01/2021	Il Messaggero	14
<hr/>		
26/01/2021	Il Resto del Carlino	15
<hr/>		
26/01/2021	Il Secolo XIX	16
<hr/>		
26/01/2021	Il Sole 24 Ore	17
<hr/>		
26/01/2021	Il Tempo	18
<hr/>		
26/01/2021	Italia Oggi	19
<hr/>		
26/01/2021	La Nazione	20
<hr/>		
26/01/2021	La Repubblica	21
<hr/>		
26/01/2021	La Stampa	22
<hr/>		
26/01/2021	MF	23
<hr/>		

Trieste

26/01/2021	Il Piccolo Pagina 19	<i>LUIGI DELL' OLIO</i>	24
<hr/>			
26/01/2021	Il Piccolo Pagina 19	<i>LORENZO DEGRASSI</i>	26
<hr/>			
26/01/2021	Il Piccolo Pagina 20		27
<hr/>			

26/01/2021	Il Piccolo	Pagina 20		30
<hr/>				
26/01/2021	Il Piccolo	Pagina 27		31
<hr/>				
25/01/2021	Messaggero Marittimo		Redazione	32
<hr/>				
25/01/2021	Ministero dell'Ambiente			33
<hr/>				

Venezia

26/01/2021	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 32	A.V.ALBERTO VITUCCI	34
<hr/>				
26/01/2021	Corriere del Veneto	Pagina 9	Mo. Zi.	35
<hr/>				

Genova, Voltri

26/01/2021	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 7		36
<hr/>				
26/01/2021	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 11		37
<hr/>				
26/01/2021	Il Secolo XIX	Pagina 14		39
<hr/>				
26/01/2021	Il Secolo XIX	Pagina 14	SIMONE GALLOTTI	40
<hr/>				
25/01/2021	Primo Magazine		GAM EDITORI	41
<hr/>				
26/01/2021	Il Secolo XIX	Pagina 21	EMANUELE ROSSI	42
<hr/>				
25/01/2021	BizJournal Liguria			43
<hr/>				
25/01/2021	Genova24			44
<hr/>				
25/01/2021	PrimoCanale.it			46
<hr/>				
25/01/2021	Sea Reporter			47
<hr/>				

La Spezia

26/01/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 19	L. IV.	49
<hr/>				
26/01/2021	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 49		50
<hr/>				
25/01/2021	Messaggero Marittimo		Redazione	51
<hr/>				
25/01/2021	Messaggero Marittimo		Redazione	52
<hr/>				

Marina di Carrara

26/01/2021	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)	Pagina 1		53
<hr/>				
26/01/2021	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)	Pagina 13	C.F.	54
Porto ed erosione, è un "tutti contro tutti" De Pasquale a Persiani: lo scalo si amplierà				
<hr/>				
26/01/2021	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)	Pagina 13	C.F.	55
Murzi teme che il fenomeno arrivi anche in Versilia				
<hr/>				
26/01/2021	La Nazione (ed. Massa Carrara)	Pagina 34		56
Il Pd: «Serve un tavolo per lo stato di calamità»				
<hr/>				
26/01/2021	La Nazione (ed. Massa Carrara)	Pagina 34		57
De Pasquale a Persiani: «Pensi solo al tuo orticello»				
<hr/>				
26/01/2021	La Nazione (ed. Massa Carrara)	Pagina 35		58
«Combatteremo l' ampliamento del porto»				
<hr/>				
26/01/2021	La Nazione (ed. Massa Carrara)	Pagina 35		60
Barotti: «A Ravenna sono già partiti con l' ecodragaggio»				

Livorno

26/01/2021	Il Tirreno	Pagina 19		61
<hr/>				
Operaio cade in porto tre ore per estrarlo dalla stiva della nave				
<hr/>				
26/01/2021	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)	Pagina 44		62
Ferito nella stiva Operaio centrato da un pesante telone				

Piombino, Isola d' Elba

25/01/2021	Shipping Italy			63
<hr/>				
Lazzaretti (Glenhallen): Compriamo una nave, entriamo nei container e collegheremo Piombino alla Libia				

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

26/01/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ancona)	Pagina 48		64
<hr/>				
Il porto fa gola alla mafia «Ancona in tutti i dossier»				

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

26/01/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 33		65
<hr/>				
Bitta si stacca dalla banchina: tragedia sfiorata al porto				
<hr/>				
26/01/2021	La Provincia di Civitavecchia	Pagina 3		66
Avviata una ricognizione sugli attracchi				
<hr/>				
25/01/2021	CivOnline			67
<hr/>				
Porto, salta una bitta: tragedia sfiorata alla banchina 2				
<hr/>				
26/01/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 35		68
Solo 90 imbarchi sulla Msc Grandiosa che riparte				
<hr/>				
26/01/2021	La Provincia di Civitavecchia	Pagina 4		69
<hr/>				
Imbarcati 90 passeggeri				

25/01/2021	Ansa		70
Porti:da Civitavecchia prima Crociera Msc del 2021 dopo lo stop			
25/01/2021	CivOnline		71
Crociere, con Msc Grandiosa riparte il settore			
25/01/2021	CivOnline		73
Ripresa crociere, Musolino: "Dal Porto di Roma importante segnale per sicurezza e salute dei passeggeri"			
25/01/2021	Corriere Marittimo		74
MSC Grandiosa dà il via alle crociere del 2021 nel Mediterraneo			
25/01/2021	FerPress		76
Civitavecchia: in porto la Costa Grandiosa. Musolino, siamo porto leader in Italia per le crociere. Non è un caso che si riparta da qui			
25/01/2021	Informazioni Marittime		77
Msc Grandiosa approda a Civitavecchia con un decimo dei passeggeri			
26/01/2021	Il Messaggero (ed. Latina)	Pagina 38	78
Il neo presidente Musolino annuncia: «Valorizzeremo il porto di Gaeta»			
26/01/2021	La Provincia di Civitavecchia	Pagina 4	79
Può insediarsi il comitato di gestione			
25/01/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	80
Msc Grandiosa...si parte!			
25/01/2021	Port News	<i>di Redazione Port News</i>	81
Civitavecchia, ecco MSC Grandiosa			
26/01/2021	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	82
Ripresa delle crociere dal Porto di Roma			
25/01/2021	Sea Reporter		83
Ripresa delle crociere, Musolino: segnale positivo dal Porto di Roma			
25/01/2021	Ship Mag		84
MSC Grandiosa a Civitavecchia. Musolino: Segnale di speranza			
25/01/2021	CivOnline		85
Comitato di gestione, Raggi allunga i tempi			
25/01/2021	CivOnline		86
Comitato di gestione: la Regione conferma Roberto Fiorelli			
25/01/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	87
Collegamento Civitavecchia-Olbia: avviso manifestazione di interesse			
25/01/2021	Shipping Italy		88
Continuità marittima Civitavecchia Olbia: l'elenco delle prescrizioni imposte alle compagnie di navigazione			
25/01/2021	Shipping Italy		89
Dal Mit via alla procedura per la nuova continuità territoriale marittima fra Civitavecchia e Olbia			

Salerno

26/01/2021	Cronache di Salerno	Pagina 4	90
Il porto di Salerno tra i più sfruttati dalla criminalità organizzata			

Brindisi

26/01/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)	Pagina 33	92
«Forza Italia» spinge per la realizzazione del deposito di gnl nel porto			
26/01/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)	Pagina 8	93
Porto, braccio di ferro sul progetto di Edison			
25/01/2021	Brindisi Report		95
Deposito gas: "Rossi non ostacoli il progetto e riferisca al Consiglio"			

25/01/2021	Il Nautilus	<i>Abele Carruezzo</i>	96
<hr/>			
25/01/2021	Ship Mag		98
<hr/>			

Taranto

26/01/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)	Pagina 10	99
<hr/>			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

26/01/2021	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 28	100
<hr/>			
26/01/2021	Il Quotidiano della Calabria	Pagina 11	101
<hr/>			
25/01/2021	Shipping Italy		103
<hr/>			

Olbia Golfo Aranci

25/01/2021	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	104
<hr/>			

Cagliari

26/01/2021	L'Unione Sarda	Pagina 14	105
<hr/>			
25/01/2021	Informazioni Marittime		106
<hr/>			

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

26/01/2021	Gazzetta del Sud	Pagina 27	107
<hr/>			

Focus

25/01/2021	Agensir	<i>(G.A.)</i>	108
<hr/>			
25/01/2021	Informare		109
<hr/>			
25/01/2021	Ship Mag		111
<hr/>			
25/01/2021	Notiziario Assoporti		112
<hr/>			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 39/C - Tel. 06 888281

FONDATA NEL 1876

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



Fermato il fidanzato della 17enne
La madre di Roberta:
«Ho nutrito l'assassino»
di Felice Cavallaro e Salvo Toscano
a pagina 22



Giovedì gratis
Ecobonus al 110%:
lo sconto si allarga
Ecco come risparmiare
di Gino Pagliuca a pagina 32
chiedete il libro all'edicolante



LA CRISI DI GOVERNO

Conte si dimette e ci riprova

Oggi sale al Quirinale, poi il via alle consultazioni. Sì a una maggioranza allargata, verso il rientro di Italia viva

NON BASTA PIÙ SOPRAVVIVERE

di Massimo Franco

Fino a ieri il problema del governo è stato lo strappo maldestro di Renzi. Bisogna sperare che da oggi non diventi anche la voglia di sopravvivenza di Conte. Sarebbe paradossale se il timore di non restare a Palazzo Chigi sovrastasse l'urgenza del Paese di avere un esecutivo più forte. L'esigenza di cambiare passo, ormai, è acuta.

continua a pagina 2

GIANNELLI

IL PIANO DI CONTE: 168 VOTI AL SENATO

HO GIOCATO TRE NUMERI AL LOTTO VENTI, OTTANTA E POI SESSANTOTTO. LI HO GIOCATI CONVINTO PERCHÉ LI HO SOGNATI TUTTI E TRE! HO FATTO UN SOGNO TANTO TANTO BELLO...



TUTTI MODERATI (A SORPRESA)

di Venanzio Postiglione

Li chiamavano Dioscuri. Scomodando la mitologia greca e ricordando la storia dei gemelli senza paura figli di Zeus. Magari Di Maio come Castore, il domatore di cavalli, e Salvini come Polluce, un eroe del pugilato. Profeti della nuova epoca o del populismo, a seconda dei punti di vista, nati per incontrarsi e poi perdersi.

continua a pagina 28



Il presidente del Consiglio Giuseppe Conte, 56 anni, nell'Aula del Senato il 19 gennaio quando ha ottenuto la fiducia ma non la maggioranza assoluta

Oggi il premier Giuseppe Conte salirà al Quirinale e rassegherà le dimissioni. Alle 9 il Consiglio dei ministri per comunicare la volontà di lasciare l'incarico, quindi si recherà dal presidente Sergio Mattarella. Che a quel punto valuterà varie soluzioni, anche in base agli scenari che si apriranno al termine delle consultazioni con tutte le forze politiche. Probabile il reincarico allo stesso Conte per dare vita a una nuova maggioranza allargata con il rientro di Renzi.

da pagina 2 a pagina 11

IN PRIMO PIANO

L'ESORDIO, LA SVOLTA, LA SFIDA

Le 3 vite dell'avvocato

di Roberto Gressi a pagina 4

LE MOSSE DEL PREMIER

«L'ora della verità»

di Monica Guerzoni a pagina 3

IL NUOVO INCARICO

Il Colle vuole certezze

di Marzio Breda a pagina 5

LE TRATTATIVE, LE IPOTESI

Ma i numeri ballano

di Alessandro Trocino a pagina 6

IL VIRUS

LA MAPPA DEL RISCHIO

La Ue: in Italia tre regioni «ROSSO SCURO»

di Francesca Basso

La nuova mappa del contagio in Europa. Friuli-Venezia Giulia, Emilia-Romagna, Veneto e la provincia autonoma di Bolzano rientrerebbero tra le zone considerate dall'Ue «rosso scuro». Sono aree con un numero di casi superiore a 500 ogni 100 mila abitanti negli ultimi 14 giorni. Ai residenti l'obbligo di test e quarantena per viaggiare tra i Paesi membri.

a pagina 12

ARRESTATO A BRESCIA

Il primario e i farmaci letali ai malati Covid

di Mara Rodella

Avrebbe somministrato farmaci che hanno portato alla morte due pazienti. Con l'imputazione di omicidio volontario plurigravato sono scattati gli arresti domiciliari per Carlo Mosca, 47 anni, primario reggente del pronto soccorso dell'ospedale di Montichiari nel Bresciano. Il medico si difende: mai usati quei farmaci.

a pagina 17

IL CAFFÈ

di Massimo Gramellini

La sindaca di Roma ha nominato assessora alla Cultura una sua compagna di liceo. Solo un osservatore particolarmente prevenuto vi troverebbe qualcosa da ridire. Darei per scontato che in un incarico così decisivo (la cultura, per Roma, è come la finanza per Milano o le nocciole per Alba) Virginia Raggi abbia preteso il meglio e valutato fior di candidati, salvo concludere che la persona giusta sorrideva già nella foto di classe della sua adolescenza. E non era una compagna qualsiasi — di quelle che, se le incroci per strada vent'anni dopo, cambi marciapiede — ma una sua cara amica. Quando si dice la fortuna. Né deve scandalizzare che la nuova assessora alla Cultura di Roma, Lorenza Fruci, non sia un'esperta di storia antica o di arte rinascimentale

Amici

ma di «burlesque», e abbia scritto una biografia della celebre pin-up americana Betty Page. Se l'avesse fatta su Messalina sarebbe stato meglio, ma ha comunque scritto un libro, forse lo ha addirittura letto, e questo basta e avanza per farla sveltare nel paesaggio culturale, denso di avvallamenti, della politica italiana. Nessuna obiezione, dunque. Soltanto un dubbio: se il sindaco di qualunque altro partito avesse affidato i musei e i monumenti di Roma a un compagno di scuola competente in spogliarelli vintage, i sodali della Raggi sarebbero stati altrettanto tolleranti, riconoscendogli la buona fede, o avrebbero strillato allo scandalo e alluso a cricche e a scelte familiste per privilegiare gli amici degli amici?

© RIPRODUZIONE RISERVATA

10126
9 771120 498008
Foto: Italiane Sped. in A.P. - DL 351/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c. 1, D.C. Milano



Caso Ream, i pm di Torino indagano Fassino che nel 2012 fece il debito. Intanto l'Appendino che lo ereditò è già stata condannata. Ma è giustizia o uno scherzo?



Martedì 26 gennaio 2021 - Anno 13 - n° 25
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



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

I VACCINI E L'EUROPA

Il vizio di Big Pharma: prendi i soldi e scappa



VERGINE
A PAG. 8 - 9

MALGOVERNI DI DESTRA

Fontana coperto dai leghisti. Altro errore di Solinas

SPARACIARI A PAG. 6 - 7

I RECOVERY DEGLI ALTRI

Cabina di regia: in tutti i Paesi Ue ce l'ha il premier

CANNVÀ A PAG. 5

DEMA, WOODCOCK&C.

Palamara rivela le guerre togate ai pm scomodi

MASSARI A PAG. 10

MODELLO LOMBARDIA

Giulio Gallera già ci manca (grazie agli altri)

Selvaggia Lucarelli

Caro Giulio, noi tutti ti dobbiamo delle scuse. Come il marito che lascia la moglie per l'amante e dopo due giorni di convivenza con l'amante capisce di aver fatto una sonora cazzata, noi che ti abbiamo deriso e sbeffeggiato nell'anno appena passato, siamo già pronti a tornare sui nostri passi. A rincorrerti trafelati sul Naviglio Grande con un mazzo di fiori in una mano e il Gatorade nell'altra, per dirti che sì, siamo stati troppo duri con te.
SEGUE A PAG. 6



GRAZIE A RENZI IL PREMIER SI DIMETTE, SALVINI PRENOTA IL COLLE

Conte va a casa E B. al Quirinale



DECIDE MATTARELLA

I "RESPONSABILI" NON SI PALESANO, IL CAPO DEL GOVERNO LASCIA. IL COLLE: "REINCARICO SOLO CON I NUMERI". M5S-PD-LEU: "CONTE-3 ALLARGATO, NO A IV". E LE DESTRE ESULTANO

DE CAROLIS, D'ESPOSITO, GIARELLI, MARRA, ROSELLI, SALVINI, ZANCA
A PAG. 2 - 3 - 4

CRISI "DISFATTISTA": NESSUNO SI CHIEDE PERCHÉ CONTE PIACE

BARBARA SPINELLI A PAG. 17

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro Vaccini e tribunali a pag. 9** • **Davigo Md, fatwa su Gratteri a pag. 13**
- **Scanzi Renzi in 10 punti a pag. 13** • **Monaco Cosa rischia Zingaretti a pag. 13**

NEONAZISTI E COVID

Olanda, i frugali ora si ritrovano il Paese a fuoco

ZUNINI A PAG. 16

La cattiveria

I dati dei contagi inviati dalla Lombardia erano sbagliati. Li avevano calcolati sulla base del Pil

WWW.SPINOZZA.IT

I tuoi valori alterati possono nascondere un problema più profondo.

Aboca

IN VENDITA DA SOTHEYBY'S

Povera Madonna di Della Robbia: all'asta negli Usa



TOMASO MONTANARI
A PAG. 18

Conte alla rovescia

» Marco Travaglio

Alla fine ci sono quasi riusciti. I poteri marci, con giornali e onorevoli burattini al seguito, non potevano perdere l'ultima occasione di mettere le zampe sui 209 miliardi del Recovery Fund piazzando a Palazzo Chigi l'ennesimo prestanome. Subito, con le larghe intese. O dopo le elezioni, che dovrebbero regalare Parlamento, governo, Quirinale e Costituzione alla cosiddetta destra, cioè agli stessi che hanno appena spedito la Lombardia in zona rossa perché ignorano la tabellina del 2. Gli italiani che attendono notizie sui vaccini, i ristori, il Recovery Plan e si ritrovano una crisi di governo assistono a questo spettacolo con un misto di sgomento e disgusto. Avevano appena ritrovato un po' di fiducia nelle istituzioni per la partenza a razzo della campagna vaccinale e i contagi in calo qui e in aumento all'estero. Erano financo disposti a perdonare i trasformismi dei responsabili pur di neutralizzare i trasformismi degli irresponsabili. Ma il caso ha voluto che la risicata fiducia in Senato fosse seguita a stretto giro dalla relazione di Bonafede sulla giustizia: il marrano minaccia addirittura di impiegare 2,75 miliardi di Recovery per rendere più rapidi i processi e più capienti le carceri e, quel che è peggio, senza ripristinare la prescrizione. Una tripla minaccia a mano armata per chi vuole rubare in pace. Infatti alcuni che martedì avevano dato la fiducia al governo han subito precisato che una giustizia efficiente ed equa non la voteranno mai. Anche la crisi del Conte-1, per mano dell'altro Matteo, era scattata sulle due ragioni sociali del partito trasversale del marciante: affari (il Tvo) e impunità (riforma dei processi e prescrizione). Ora la scena si ripete: affari (Recovery senza Conte e 5Stelle fra i piedi, né cabine di regia a controllare sprechi e mazzette) e impunità (riforma dei processi e prescrizione). Completa il quadro la candidatura di B. al Quirinale per bocca di Salvini. E in un sol giorno tutti i nodi vengono al pettine: nella crisi più demenziale e delinquenziale del mondo, tutto è possibile. Anche l'avverarsi delle barzellette più fantasiose: tipo un capo dello Stato pregiudicato, plurimputato, indagato per strage. Oggi sapremo se i poteri marci faranno cappotto o verranno fermati in extremis. Basterebbe pochissimo, cioè che 5Stelle e Pd restassero fermi in blocco sulla linea decisa e ripetuta per dieci giorni: porte chiuse a chi ha scatenato la crisi, nessun altro governo, o Conte o elezioni. A quel punto i renziani che ancora credono al loro capo (accade anche questo) capirebbero che Iv ha chiuso e le urne sono dietro l'angolo. E magari si ricorderebbero chi li ha votati. Oppure andremo alle elezioni e potremmo persino avere una lieta sorpresa.





quotidiano Sped. in Abb. Postale - DL 353/2003 Conv. L. 46/2004 Art. 1, c. 1, DPCM MILANO

ANNO XXVI NUMERO 21

DIRETTORE CLAUDIO CERASIA

MARTEDÌ 26 GENNAIO 2021 - € 1,80

Dire un sacco di cose giuste e fare delle cose sbagliate. Renzi, l'ondata di calcoli errati e le imprudenze che diventano azzardi insostenibili

Stasera un Tricolore? Maggioranza risanata con apporto centrista, e magari con riattivazione dell'alleanza con Renzi, ripunto, patto di legislatura eccetera? Benissimo. Nessuno sbadato. L'Italia non può farsi il dispetto di restare senza governo, in campagna elettorale, nei mesi del ricambio...

Per entrare nel regno dell'equivochezza: non vuol dire chiacchiere riformiste liberali, competenze senza potere e efficacia, libro dei sogni, vuol dire questo, semmai, un governo e una maggioranza che si impegnano a spendere nel modo giusto di tutti per uno scopo nazionale e comune, e alcune decisive riforme di struttura.

bisocchia di un talk-show, meno per governare un paese impopolare e complicato. Ma c'è anche per il Royal Baby di una volta, che ha la qualità di dire un sacco di cose giuste e fare delle cose sbagliate, che compromette lui e fanno pagare un prezzo a tutti.

struttivo. Ora ci risiamo. I dispettosi, in questo caso tragolisti e percontanti, vogliono il redde rationem con quello che chiamano l'Inmominabile per via delle parole che ricevono. Vista così.

Tre volte in 13 giorni al Colle. La salita più dura di Conte: "Patto con i costruttori". Ma non si fida del M5s

L'ultima edizione si Bonafede sabotta dai grillini. E così il premier stamattina lascia. A Chigi, nel panico, si pensa alle urne

Risolvere la crisi con la mossa del canguro

Una maggioranza più forte, più europeista, meno populista, meno giustizialista. Sul dopo BisConte si vedrà (oggi le dimissioni), ma sul futuro del governo ci sono buone ragioni per essere ottimisti: il salto in avanti è possibile. I segnali da cogliere

Diretta su Pfizer

La diffida dell'Avvocatura, i vaccini devianti extra Ue e il conteggio dei dosi. Cosa non torna nella versione di Arcuri

E' una piazza nuova

Numeri, facce e attese delle proteste contro Putin. Con Navalny è nata una Russia unita mai vista prima

Libia, non funziona

I servizi italiani provano un piano di pace fra Tripoli e Bengasi alternativo a quello velleitario delle Nazioni Unite

Siamo degli ingrati ottimisti, è vero, ma la sintesi di tutta la storia in fondo potrebbe essere questa: una crisi sbagliata nata per cause giuste potrebbe aiutare una maggioranza del tutto inattuale a fare ciò che un paese come l'Italia avrebbe il dovere di fare per affrontare con naturalezza una delle stagioni più complicate della sua storia recente. La crisi sbagliata nata per cause non giuste è quella che hanno messo in scena Matteo Renzi e Giuseppe Conte. Ed è quella che salvo sorprese e salvo colpi di scena potrebbe concludersi così. Con Giuseppe Conte, che, finalmente, capisce che in questa legislatura governare senza i voti di Renzi significa voler stare in piedi senza avere idee di come poterlo fare. Giuseppe Conte sembra averlo capito. Con il Pd che, finalmente, capisce che specie durante una pandemia un'idea di forze europeiste presenti in Parlamento è più importante che un'idea di forze europeiste assenti.



Renzi tenta il Pd

Non solo Conte. Ecco la strategia del leader di Iv per sostituire Giuseppe alla guida di un governo semi Ursula

Con(te), ma pure senza

I costruttori ci sono a prescindere dal futuro del premier. Udc, Totoni, parte di FI. Le dimissioni aprono il ballo

Conte nel labirinto della doppiezza

Il premier teme il tranello in un Parlamento che nessuno controlla

Quella che prima era la sua forza ora è diventata la sua debolezza. E alla fine il Parlamento incontrollabile, quel luogo confuso che la sua aza concepisce di diventare in

L'ira con AstraZeneca

L'Ue ha finanziato la produzione del vaccino ma le forniture arrivano prima nel Regno Unito che nel continente

Bruxelles. Il rallentamento delle forniture di vaccini da parte di Pfizer-BioNTech è stato un incidente di percorso già superato grazie al dialogo con la società farmaceutica, ma l'annuncio di AstraZeneca di un taglio delle dosi da 80 a 31 milioni nel primo trimestre rappresenta una violazione degli obblighi contrattuali con l'Unione europea e pronta a rispondere con la minaccia di vietare le esportazioni. La Commissione "adotterà ogni azione necessaria per proteggere i cittadini e i loro diritti", ha detto il commissario alla Sanità, Stella Kyriakides, annunciando la creazione di un meccanismo di trasparenza delle esportazioni. "In futuro tutte le imprese che producono vaccini contro il Covid-19 nell'Ue dovranno fornire una notifica preventiva ogni volta che vogliono esportare vaccini in paesi terzi", ha spiegato la Commissione. La notifica è un primo passo per il divieto di esportazione. Il sospetto dell'Ue è che le dosi che AstraZeneca aveva promesso finiscano nel Regno Unito. L'intenzione è di verificare se il divieto di esportazione attraverso il dialogo, con un riequilibrio delle forniture a favore degli europei. Ma una prima riunione d'emergenza tra la Commissione e i suoi membri e i dirigenti di AstraZeneca non ha dato risultati. "Il rapporto della società finora non sono state soddisfacenti", ha spiegato Kyriakides. A tarda sera una seconda riunione. Pfizer-BioNTech e AstraZeneca sono considerati a Bruxelles due casi molto diversi. Nel primo è stato un rallentamento delle consegne dovuto al lavoro nell'impianto di produzione in Europa, in Belgio. Inoltre, quando ha annunciato un taglio delle file, Pfizer-BioNTech si è semplicemente adeguata alle prescrizioni dell'Unione europea per i medicinali (Oma) sull'estrazione di sei dosi invece di cinque. (Corretta segue a pagina quattro)

Andrea's Version

Mez Ryan, la fidanzatina d'America dei tempi andati nella scena famosa di "Harry ti presento Sally". L'organo esclamativo in trattoria. L'imbarazzo di Ryan, il suo sguardo che cammeriera risponde "vorrei lo stesso che ha ordinato la signora". Le risate. Il Patto quotidiano di ieri che ripropone la scena sgrinzendo il rampante "Oggi non si può ridere". Il Patto. Cioè. Decline di esistenze accompagnate passo passo dai cu e dai cu degli schiavottini. Le quali si turbano. Perché non si sa più perché. La risata è turbata. E gli infocchettiamo quindi il proprio strano nelle loro pagine culturali. Essendo, le quali, culturali, ecco però affacciarsi il dubbio se tutti imparagabili testi di minchia possono essere studiati come privatisti, poi magari a distanza, al liceo Massimo Tatti.

OGGI | INSERTO III

La pandemia, la vita sospesa e il nuovo Dio. Parla Rémi Brague

GIULIO MEOTTI

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 20.30



il Giornale



MARTEDÌ 26 GENNAIO 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 21 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 2324-0711 | Giornale (ed. nazionale)

MAGISTRATURA E POLITICA

PALAMARA: VI DICO TUTTO

In un libro con Sallusti l'ex capo dell'Anm racconta la verità dietro le inchieste su Quirinale, Berlusconi, Renzi e Salvini

di **Alessandro Sallusti**

Lo governo Conte due cade oggi per sua debolezza ma anche, e non è una coincidenza, perché stava andando a sbattere sull'iceberg della giustizia (domani è in agenda il voto sulla riforma Bonafede) che da sempre si muove ingombrante e minaccioso nei mari della democrazia italiana. Da oltre vent'anni i due mondi, politica e giustizia, si intrecciano e si scontrano, ma quello che ci è stato dato di vedere - e già non è poco - è solo la parte emersa del fenomeno. Per tutto questo tempo sotto il pelo dell'acqua, e quindi lontano da occhi indiscreti, è in realtà accaduto di tutto e di più. E c'è un uomo, Luca Palamara, magistrato radiato un anno fa in seguito a un'inchiesta che lo ha riguardato, che di quel sistema occulto è il depositario di verità e segreti per esserne stato il regista dal 2008 al 2019.

Luca Palamara è stato il pilota di quell'iceberg e, di volta in volta, insieme al suo Stato Maggiore e al suo equipaggio, ha scelto chi puntare, chi schivare e chi investire dentro la magistratura e nella politica. Oggi ha deciso di aprire il suo ricco archivio e ne è nato un libro, *Il Sistema - potere politico e affari Storia segreta della magistratura italiana* (edizioni Rizzoli, 300 pagine, 19 euro), che per la prima volta squarcia lo spesso e impenetrabile velo di omertà dietro il quale la magistratura ha coperto fatti e a volte misfatti. È una lunga intervista che Palamara mi ha concesso, io e lui appartati soli per settimane, circondati da falconi di documenti, appunti e migliaia di messaggi telefonici ed email estratti dal suo telefono e dal suo computer.

Non sta ovviamente a me giudicare il risultato. Quello che certo emerge è che la magistratura italiana - egemonizzata dalla sua corrente di sinistra della quale Palamara è stato a lungo alleato - è intervenuta direttamente e indirettamente, ma soprattutto coscientemente, sulla vita politica italiana, a volte di sua sponte, altre in accordo con le massime istituzioni del Paese, Quirinale non escluso. Attraverso un complicato sistema (...)



segue a pagina 9

IL GUARDASIGILLI IN RITIRATA

Bonafede «scappa» dall'aula per evitare altre figuracce

di **Domenico Di Sanzo**

a pagina 8

L'INTERVISTA Carlo Nordio

«No alla prescrizione eterna sorteggio dei membri Csm»

di **Stefano Zurlo**

a pagina 9

GIALLOROSSÌ AL CAPOLINEA

CONTE OGGI SI DIMETTE

Il premier lascia ma prova a dare vita a un terzo governo

di **Adalberto Signore**

Giuseppe Conte capiterà questa mattina. Sette giorni di ostinata campagna acquisti non sono infatti serviti a far tornare i numeri del pallottoliere del Senato, sempre - e inesorabilmente - fermo a quota 156. Il problema resta (...)

segue a pagina 3
Cesaretti, De Francesco, Giannini, Marino e Scafì
da pagina 2 a pagina 7

IL RETROSCENA

Un rebus, tante soluzioni E Renzi apre ai moderati

di **Augusto Minzolini**

a pagina 2

LO SCENARIO

Incarico ter, jolly o voto Ecco le ipotesi in campo

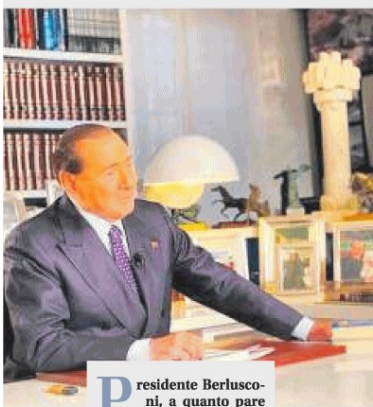
di **Pasquale Napolitano**

a pagina 7

INTERVISTA AL CAVALIERE

«Esecutivo di unità o voto Forza Italia è nel centrodestra»

di **Francesco Maria Del Vigo**



Presidente Berlusconi, a quanto pare il presidente del Consiglio, come lei aveva chiesto, è in procinto di salire al Quirinale, immaginiamo per dimettersi. È soddisfatto? Lo considera un passo avanti? «Direi che è una presa d'atto della realtà. La maggioranza parlamentare che ha sostenuto questo governo si è dissolta. Era logico che accadesse, perché è una maggioranza che non è espressione degli elettori. Al contrario, era costituita da forze politiche che si sono combattute in modo addirittura violento, non solo in campagna (...)

segue a pagina 5

ALLARME VARIANTI

Virus brasiliano anche in Italia: caso a Varese

Maria Sorbi

La variante brasiliana del Covid arriva in Italia con il primo caso a Varese. Il timore è che i nuovi ceppi possano resistere ai vaccini, anche se Moderna rassicura: «Tre dosi contro le mutazioni». Sileri avverte: «Serve un coordinamento europeo», ma gli esperti Usa tranquillizzano «il siero è già efficace contro la britannica e la sudafricana».

E sui vaccini Bruxelles chiede di tracciare le dosi: «Ritardi inaccettabili». Pfizer, via alla diffida del governo. Intanto proprio dall'Europa arriva la stretta sui viaggi, che riguarda anche quattro regioni italiane, considerate aree «rosso scure» da quarantena: si tratterebbe di Veneto, Friuli, Emilia e Bolzano.

«Così saremo penalizzati perché facciamo più tamponi», replicano i governatori coinvolti.

servizi alle pagine 12-13 e 14

INCHIESTA CHOC A BRESCIA

Farmaci letali ai pazienti Covid Medico in cella

Antonio Borrelli

a pagina 15

IL RISCHIO AI GIOCHI DI TOKYO DOPO IL PASTICCIO SUL CONI

Italia senza bandiera, specchio della politica

di **Benny Casadei Lucchi**

È lo specchio. Di questo governo. E, forse e purtroppo, anche di questo Paese. Purtroppo, perché Paese vuole dire noi tutti, e noi tutti abbiamo preso alla leggera quanto stava accadendo tra Coni, Palazzo Chigi e Comitato olimpico internazionale. Noi tutti abbiamo pensato vedrai che la risolvono, in fondo è una sciocchezza, figuriamoci se il Comitato ci toglierà Inno e bandiera. Invece no che non hanno risolto il vulnus creato dalla riforma del Coni voluta da Lega e MSS, e domani, sen-

za correzioni al voto, il Cio ci punirà. Incolpevole il Coni, colpevoli tutti gli altri, noi compresi, per abbassamento della guardia. Da due anni una legge giace senza firma pronta per l'approvazione in Consiglio dei ministri. D-u-e-a-n-n-i. Sarebbero bastate poche righe, cinque minuti, invece è stato un fiorire di trattative dispettose con i pentastellati sempre di mezzo a creare intoppi sportivi. Dallo sgambetto di Roma 2024 prati-

camente già assegnata a quest'altro. Stavolta la questione è l'autonomia dello sport dalla politica che, per la carta olimpica, significa molte cose, ma anche garantire al Coni il diritto di gestire il proprio personale. Al momento non è così. Due righe da correggere. Suvvia. Si sistema tutto, abbiamo pensato. Invece d-u-e-a-n-n-i e non si è sistemato nulla. Lo faranno, forse, si spera, stamane nel Consiglio (...)

segue a pagina 29

*IN ITALIA: FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA SPODIPOLI) INDOLE. IL 2020 CONI IL 2020 CONI (VEDI GERENZA SPODIPOLI) INDOLE. IL 2020 CONI IL 2020 CONI (VEDI GERENZA SPODIPOLI) INDOLE.

▼ i libri de **il Giornale**

Da sabato «Gli architetti di Auschwitz»



IL GIORNO

MARTEDÌ 26 gennaio 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



L'intervista all'assessore: Lombardia sotto attacco

Moratti: da noi dati giusti e tanta collaborazione Ma Roma ha pregiudizi

Sandro Neri a pagina 13



Con Il Giorno, gli auguri di Mattarella

Scolari alla sfida del Campionato di giornalismo

Speciale all'interno



Zone rosse, le Regioni contro l'Europa

La Ue inserisce Emilia-Romagna, Veneto, Friuli e Bolzano nelle aree con test e quarantena obbligatoria. I governatori insorgono. Vaccini, l'immunità di gregge solo nel febbraio 2022. Dall'avvocatura di Stato diffida a Pfizer. Astrazeneca, preoccupa la copertura Servizi da pag. 10 a pag. 12

La prima scelta responsabile

Ora un premier per tirarci fuori dalla palude

Raffaele Marmo

Le attese (per oggi) dimissioni di Giuseppe Conte sono il primo, autentico, atto di chiarezza e di onestà intellettuale e politica in questa controversa e per molti versi grottesca crisi di governo. Un esito che doveva e poteva arrivare prima in un tempo segnato dalla più grave tragedia sanitaria, economica e sociale dal Dopoguerra. Ma tant'è. Tardi e forse anche male, ma finalmente l'avvocato del popolo, senza più numeri in Parlamento, ha deciso di rimettere il pallino nelle mani del presidente della Repubblica. Toccherà a Mattarella rimettere a posto il puzzle scomposto della politica e far emergere la figura giusta per traghettare il Paese quantomeno fuori dal caos e dalla palude degli ultimi mesi.

Continua pagina 2

OGGI CONTE SALE AL COLLE E SI DIMETTE: PUNTA A UN TERZO INCARICO L'APPOGGIO DEI NUOVI CENTRISTI. MA RESTANO I DUBBI SUI NUMERI

LASCIA O TRIPLICA?

Servizi da p. 3 a p. 7



Giuseppe Conte, 56 anni

DALLE CITTÀ

Montichiari, al pronto soccorso

Il primario finisce in cella «Ha ucciso due pazienti»

Raspa a pagina 20

Milano

Pedofilo seriale sorvegliato speciale e social vietati

Palma nelle Cronache

DOMANI IN REGALO
SPECIALE BONUS MOBILI



Il libro di Sallusti: intervista all'ex magistrato Palamara: ecco il Sistema «Berlusconi nel mirino»

Servizio a pagina 9



Bari, si cerca nel telefono. Scontro Garante-TikTok
Bimbo trovato senza vita L'ombra del gioco web

Servizi a pagina 19

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA

Wing support with...
Farmacologia
Indicazioni: ansia, depressione, disturbi del sonno, disturbi del comportamento.

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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (SOP) che può essere consegnato solo dal farmacista. Accetta il tuo farmaco. Se i sintomi persistono dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico o un farmacista qualificato. Aut. Min. 00199/000.





Oggi all'interno

2011-2021 Le primavere arabe si raccontano: dieci anni dopo, 8 pagine speciali con le voci dei protagonisti delle sollevazioni



Giovedì l'ExtraTerrestre

OGM Mentre le multinazionali tentano di imporre i «nuovi ogm», dal Messico all'Africa le comunità resistono alle produzioni biotech



Visioni

FRANCIA Fare cinema ai tempi del lockdown: sei lavoratori raccontano progetti e difficoltà Eugenio Renzi pagina 12

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE • EURO 2,00

MARTEDÌ 26 GENNAIO 2021 - ANNO LI - N° 21

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Giuseppe Conte al Senato foto LaPresse

Ricomincio da me

Conte cede: oggi salirà al Colle per rassegnare le dimissioni. Otterrà un nuovo incarico, ma sarà in salita. Il premier punta a un gruppo in Senato che gli permetta di fare a meno di Renzi. E a modificare il meno possibile la squadra di governo **pagine 2,3**



L'ombra presidenzialista Costituzione, crisi e governo parlamentare

LUIGI FERRAJOLI

Non sappiamo, in queste ore, se si stia precipitando o meno, con le dimissioni del presidente del Consiglio, verso la crisi di governo. Sembra infatti che Giuseppe Conte intenda presentare, oggi, le sue dimissioni.

— segue a pagina 15 —

Covid 19 e vaccini Un anno dopo ancora in ostaggio di Big Pharma

NICOLETTA DENTICO

L'euforia sui vaccini e la campagna di comunicazione attivata dai governi a fine 2020, con l'annuncio che il loro avvento avrebbe segnato l'inizio della fine della pandemia, hanno destato perplessità.

— segue a pagina 15 —

Pandemie sociali La crisi che riduce la società a sagome di cartone

MARCO BASCETTA

Le sagome di cartone piazzate al posto del pubblico nella platea degli show televisivi restituiscono alla fine un'immagine piuttosto fedele dello stato in cui versa la società italiana.

— segue a pagina 14 —

L'ACCUSA DELLA FAMIGLIA DEL RICERCATORE. MATTARELLA: «IMPEGNO PER LA VERITÀ»

I Regeni: «Da istituzioni parole vuote»



«Abbiamo sentito tante parole vuote delle istituzioni, ma anche bugie, non da ultimo un ex presidente del Consiglio che ha detto di esser stato avvisato appena il 31 gennaio della scomparsa di Giulio». Ieri Paola Delfendi e Claudio Regeni, i genitori del ricercatore italiano

rapito e ucciso al Cairo cinque anni fa, hanno dato voce alla frustrazione per il comportamento dei governi italiani, che parlano senza mai mettere in discussione i rapporti con l'Egitto di al-Sisi, violatore seriale di diritti umani. Identico al comportamento europeo che di

nuovo ieri, durante il Consiglio degli esteri Ue, ha ribadito una vuota solidarietà all'Italia. Ieri Giulio è stato ricordato in tanti modi diversi, con fiaccolate virtuali e panchine gialle. Il presidente della Repubblica Mattarella ha chiesto verità e «un impegno comune» per raggiungere

la. Proprio su questo fronte interviene Rete Italiana Pace e Disarmo che spiega: «Un modo per interrompere la vendita di armi per tre anni a livello europeo c'è». Intanto in Egitto il decimo anniversario della rivoluzione passa come al solito: con arresti. **CRUCIATI A PAGINA 6**

STATI UNITI Militari transgender, via l'altro ban di Trump



Biden prosegue spedito nello smantellamento dell'eredità Trump: con un ordine esecutivo cancella il divieto per i transgender di entrare nell'esercito. Intanto ci si prepara all'impeachment al Senato e qualche repubblicano, velatamente, invita i senatori a votare a favore della condanna. **CATUCCIA A PAGINA 9**

UE CONTRO ASTRAZENECA «Ritardi inaccettabili, controlli più severi»



Ue contro AstraZeneca dopo il taglio del 60% delle dosi: «Il calendario delle consegne annunciato è inaccettabile. L'Unione ha investito e vuole un ritorno. Le aziende che producono in Europa dovranno comunicare le destinazioni delle dosi». E l'Avvocatura dello Stato italiana diffida Pfizer. **POLLICE A PAGINA 5**

all'interno

Oxfam I poveri pagheranno questa crisi per 10 anni

ROBERTO CICCARELLI **PAGINA 6**

Lombardia Dati errati, Fontana verso la sfiducia

FRANCESCA DEL VECCHIO **PAGINA 5**

Portogallo Ventura è terzo, ma la destra populista va

GOFFREDO ADINOLFI **PAGINA 8**

MEDITERRANEO Naufragio in Libia 17 migranti dispersi

Diciassette migranti sarebbero morti dopo che il gommone sul quale stavano viaggiando è naufragato al largo delle coste libiche. A denunciare l'ennesima tragedia è stata ieri Alarm Phone secondo cui altre 84 persone che si trovavano a bordo dell'imbarcazione sono state riportate in Libia, il Paese dal quale erano fuggite. Intanto la nave Ocean Viking della ong Sos Mediterranée è arrivata nel porto siciliano di Augusta con a bordo 373 migranti salvati in soli tre giorni. **LANIA A PAGINA 6**

Lele Corvi



Foto: Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. GDM/CRM/2021/03
10126
9 770035 215000





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXX-N° 25 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Martedì 26 Gennaio 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

Una poltrona per due
Il Festival di Sanremo
cerca conviventi
per formare il pubblico
Antonella Forni a pag. 14



La nuova esposizione
Apri l'Antiquarium
il museo del lusso
dell'antica Pompei
Maria Pirro a pag. 15



Governo, Conte al capolinea

► Oggi dimissioni al Colle. Il premier tenta il ter con i responsabili ma c'è lo scoglio Renzi. M5S in panne
► Se salta tutto, ipotesi incarico a Cartabia o Patuanelli. Il rilancio di Berlusconi: «Unità nazionale o voto»

Storia di un esecutivo
QUEI TROPPI
EQUIVOCI
DELL'ALLEANZA
GIALLOROSSA

Massimo Adinolfi

Finisce il Conte 2, d'accordo. Ma com'è cominciata? Il premier ha giurato nelle mani del Presidente della Repubblica il 5 settembre 2019. In meno di un mese, e in maniera sorprendente, si è chiusa la crisi aperta da Matteo Salvini nel bel mezzo dell'estate: la maggioranza giallo-verde è andata in pezzi, ma invece delle elezioni anticipate, fortemente volute dal leader della Lega, nasce un nuovo esecutivo. Più sorprendente ancora è che a Palazzo Chigi rimanga, nonostante le iniziali resistenze di Zingaretti, proprio Giuseppe Conte. Ma è il solo punto di equilibrio possibile fra il Pd e i Cinque Stelle, e più non dimandare. Nella scala delle sorprese c'è, però, da salire ancora un gradino. Conte, infatti, non è l'unico a transitare da un'esperienza all'altra. Insieme con lui, continuano a ricoprire responsabilità di governo due ministri grillini (oltre all'indipendente Sergio Costa, all'Ambiente): Luigi Di Maio, capo delegazione del 5 Stelle, che si sposta agli Esteri, e Alfonso Bonafede, al quale, sorpresa delle sorprese, non viene chiesto neppure il sacrificio di cambiare dicastero: resta a via Arenula, e continua ad occuparsi di giustizia.

Continua a pag. 5

Prima il Consiglio dei Ministri, poi al Quirinale per rassegnare le dimissioni nelle mani di Mattarella ma con la prospettiva di un «Conte terzo» sostenuto da una più ampia maggioranza. Sarà lunga la giornata odierna del premier, che tenterà di coinvolgere i «responsabili». Rimangono lo scoglio Renzi ed una situazione delicata in casa M5S. Ipotesi sostitutive: incarico a Cartabia o Patuanelli.

Acquaviti, Ajello, Conti, Gentili e Pucci da pag. 2 a 4

Le misure

Decreto ristori fermo per la crisi
nuovo stop all'invio delle cartelle

C'è un nuovo stop all'invio delle cartelle esattoriali almeno fino a fine febbraio e il decreto Ristori in un secondo tempo, comunque non più tardi di un paio di settimane. La crisi di governo sconvolge l'agenda

economica che era stata tracciata nelle scorse settimane e che prevedeva, appunto, la messa a punto del provvedimento per le categorie più in sofferenza per la crisi.

Di Branco a pag. 9

L'avviso del Cio

L'Italia delle liti
rischia l'esclusione
dalle Olimpiadi

Il Cio avvisa l'Italia: dal Comitato Olimpico il monito al nostro Paese, il rischio è quello della esclusione dalle Olimpiadi a causa delle troppe liti politiche e della situazione instabile.

A pag. 9

Intervista Bonino

«È possibile
un altro governo
senza l'avvocato»

Corrado Castiglione

«Un'altra maggioranza c'è, si ad un altro governo senza Conte». Lo dice Emma Bonino, di Più Europa.

A pag. 7

Campania nel caos All'ingresso e all'uscita violate le regole



Ritorno a scuola
tutti assembrati

Adolfo Pappalardo a pag. 11



Le idee

CORVI DELLA DAD
RISPETTATE I PROF

Il ministro Azzolina

Silvia Parigi a pag. 35

«Vaccini, via libera
ad AstraZeneca
Dubbi sugli anziani»

► Cavalieri, membro italiano dell'Emu: «Nei test emersi risultati solidi sui pazienti più giovani»

Marco Esposito e Mauro Evangelisti a pag. 10

Un medico a Brescia

Orrore in corsia
iniezioni letali
per liberare posti

Il primario dell'ospedale di Melegnano ai domiciliari per aver somministrato farmaci risultati mortali per due pazienti Covid.

Guasco a pag. 12

Il primario Paludetto

«Covid, apriamo
le stanze dell'addio
in sicurezza»

«Consentire l'ultimo abbraccio dei parenti ai pazienti Covid». Lo dice il primario Roberto Paludetto, del Policlinico.

Di Fiore in Cronaca

Controcampo

Napoli, né alibi né nostalgia
ma basta bicchieri mezzi pieni

Marilicia Salvia

La cosa peggiore è questo eterno rigurgito della nostalgia. Il rimpianto che torna a galla, i nodi mai sciolti che una volta di più reclamano soluzione. Quella coazione a ripetere che ci spinge di nuovo a dividerci: di qua i sarristi, di là gli ancellotti. Da una parte le vedovelle, capaci di risalire fino all'era Mazarini pur di ribadire che si stava meglio quando si stava peggio, dall'altra quelli che la colpa è solo, sempre e comunque

della società. Cioè di De Laurentiis, che «non caccia i soldi» e invece caccia gli allenatori. Non quello di oggi, s'intende, che a quanto pare per adesso l'ha sfangata, anche se mai è stato così ferocemente sulla graticola. Gli altri allenatori, i comandanti e gli assi di coppie e quelli ancora prima. Via, punto e a capo, per ripicca o per stanchezza. Ma sempre senza un progetto, senza un piano, senza un'idea di futuro.

Continua a pag. 34
Taormina e Ventre alle pag. 16 e 17

L'ansia ingigantisce le tue preoccupazioni?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA
50mg, capsule morbide all'assorbimento rapido

100 CAPSULE MORBIDE

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

Più spazio alla vita.

Chiedi consiglio al tuo farmacista

SONNO DISTURBATO CATTIVO UMORE PENSIERI COSTANTI

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza abilitazione di prescrizione (SMF) che può essere consegnato solo dal farmacista. Non è un farmaco. Se il sintomo persiste dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico o un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 01/07/2020

A. MENARINI





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 143-N° 25
ITALIA
Sped. in A.P. DL351/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Martedì 26 Gennaio 2021 • ss. Tito e Timoteo

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Festival con il pubblico
Sanremo adesso punta sulle coppie conviventi: in sala 380 figuranti dopo selezioni e tampone
Marzi a pag. 23

Vita da bomber
Roma con la grana Dzeko il capitano emarginato: il futuro in una settimana
Immobile da Pallone d'oro
Abbate, Angeloni e Trani nello Sport

DOMANI IN OMAGGIO
Il Messaggero Casa
INIZIATIVA VALIDA PER ROMA E PROVINCIA
messaggerocasa.it

Le accuse di Fontana
L'ideologia anti-romana per coprire colpe proprie

Mario Ajello

Nel momento in cui l'Italia ha bisogno più che mai di Roma, per la ricostruzione nazionale, torna lo stereotipo più anti-storico e penalizzante. Ovvero quello di Roma Ladrona. Riformulato così dal presidente lombardo Fontana e dal settentrionalismo erroneamente sollecitato per avere consensi a buon mercato: «Roma la smetta di calunniare la Lombardia, per coprire le proprie mancanze».

In realtà - e stiamo parlando del pasticciaccio tutto lombardo dei numeri sballati che hanno fatto finire quella regione in zona rossa - il «dagh alla Capitale», vecchio slogan fuori tempo massimo e senza costruito, serve per scaricare su Roma responsabilità e inefficienze che, dall'inizio dell'emergenza sanitaria e in questo caso ulteriormente, sono da addebitarsi alla mala gestione locale della lotta alla pandemia.

Ecco, si usa Roma - come se il leghismo anni '90 potesse avere un revival, quando invece andrebbe relegato negli scantinati del passato meno presentabile - per coprire difetti e miopie che con Roma non c'entrano. E quando si attacca in questa maniera si fa una confusione facilmente confutabile. Si identificano con la città di Roma e con i romani le istituzioni politiche - il governo, i ministri, il Parlamento - che sono localizzati a Roma ma sono popolati per lo più da non romani.

Continua a pag. 25

Conte, il giorno delle dimissioni

►Un Cdm di prima mattina e poi il premier salirà al Colle. Si lavora al governo ter Il Pd: «Sarà una coalizione europeista». E mezzo M5S non vuole Renzi nella squadra

ROMA Il governo Conte-bis finisce oggi. Ma già dopo avere comunicato in Consiglio dei ministri - in mattinata - la decisione di dimettersi prima di salire al Quirinale, l'avvocato si lancerà nella costruzione del suo terzo governo. Il Pd: «Sarà una coalizione europeista». Ma mezzo M5S non vuole Renzi nella squadra. Ieri sera, dopo aver posticipato a oggi le dimissioni, il premier ha confidato di avere subito la decisione: «Qui rischio di restarci secco...».

Conte, Gentili, Pirone e Pucci a pag. 2, 3 e 4

Rimandato di un altro mese l'invio degli atti di riscossione

Lo stallo politico blocca ancora i ristori
Arriva un nuovo rinvio per le cartelle

ROMA Un nuovo stop all'invio delle cartelle esattoriali almeno fino a fine febbraio e il decreto Ristori in un secondo tempo, comunque - dicono - non più tardi di un mese. La crisi di governo sconvolge l'agenda economica che era

stata tracciata nelle scorse settimane e che prevedeva, appunto, la messa a punto del provvedimento che serve ad estendere, potenziandoli, i contributi a fondo perduto alle categorie produttive.

Di Branco a pag. 5



Sistema in crisi

La beffa pensione: assegni in anticipo e tagli a chi ce l'ha

Alberto Brambilla*

Altro che Quota 100. La legge di Bilancio per il 2021, complice l'epidemia da Covid, (...)
Continua a pag. 25

Ai domiciliari il primario del pronto soccorso di Montichiari



Iniezioni letali ai malati per liberare i posti Covid

Carlo Mosca, 47 anni, primario a Montichiari Guasco a pag. 9

S'impicca a 9 anni sequestrato il pc: ipotesi gioco suicida

►Il dramma a Bari. I pm: non si esclude nulla I precedenti choc legati a Jonathan Galindo

BARI È morto impiccato a soli 9 anni nella sua cameretta. Lo hanno trovato i genitori con una corda attorno al collo, un dramma senza spiegazione che le prime indagini mettono in collegamento con un possibile gioco social finito nel peggiore dei modi. Proprio come "Blackout Challenge" o "Jonathan Galindo", sfide social in voga tra i giovanissimi. Sequestrato il pc.

Colaci a pag. 14

Fermato il fidanzato

I genitori di Roberta «Gli volevamo bene e Pietro l'ha ucciso»

PALERMO È stato fermato il fidanzato-pugile per la morte di Roberta Siragusa, 17 anni, uccisa e gettata in un burrone. Sirignano a pag. 12

Arrestato per lesioni alla compagna il rapper romano 1727 Wrldstar

La parabola di Fratelli: picchia le donne

Maria Latella

Qui si parla un po' di Algero Corretini. "1727 Wrldstar" tra chi segue i social, ma vi prego non concentratevi su Algero perché lui è solo la parte per il tutto. È diventato "famoso perché estremo" (testuale dal sito dedicato ai rapper italiani) ed è questo fenomeno che vale la pena approfondire perché Algero è una "star" fungibile, se e quando non funzionerà più il sistema social consumista ne produrrà un altro.

Continua a pag. 25 Servizio a pag. 13



Il rapper Algero Corretini, 24 anni, "1727 Wrldstar"

La morte in Uruguay
Mossa della Procura «Riesumate Ventre e autopsia in Italia»

Giuseppe Scarpa

Una prima svolta nel caso di Luca Ventre, l'italiano di 35 anni morto a Montevideo, in Uruguay. La procura di Roma chiede il disseppellimento del cadavere per effettuare un'autopsia in Italia.

A pag. 11

MOMENTI DECISIVI PER LO SCORPIONE

Buon giorno, Scorpione! Considerando che avete il Sole e ben cinque pianeti in aspetto contrastante, non ve la siete cavata male. È vero che la fetta migliore è dovuta alle iniziative del passato, ma queste sfide che lanciano le stelle sono positive: a questo punto ristrutturare l'ambiente, che deve rispecchiare la vostra essenza interiore. Intanto Saturno vi cambierà ancora, giorno dopo giorno. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA L'oroscopo all'interno

HAI SCRITTO UN LIBRO?

INVIAMI IL TUO INEDITO ENTRO IL 7/02/2021

inediti@gruppoalbatros.com

www.gruppoalbatros.it

Sino Mokus
DIES IRAE

"Il concerto era iniziato e lui totalmente immerso nella musica, era concentrato a godersi quel capolavoro di Verdi. Quando partì il drammatico, tremendo coro del Dies Irae, vide che il Direttore indicava un potente tamburo con la sua bacchetta rivolgendola sopra la sua testa sul palco situato in alto sull'ultima fila."

Albatros Il Filo

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



il Resto del Carlino

MARTEDÌ 26 gennaio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Tragedia a Pesaro, aveva 48 anni

Dieta vegana e digiuno muore personal trainer Ora indaga la Procura

E. Rossi a pagina 15



Il Campionato di giornalismo

Una palestra per il libero confronto

di Sergio Mattarella
All'interno



Zone rosse, le Regioni contro l'Europa

La Ue inserisce Emilia-Romagna, Veneto, Friuli e Bolzano nelle aree con obbligo di test e quarantena. I governatori insorgono
Intervista a Letizia Moratti: da Roma attacchi e pregiudizi contro la Lombardia. Caos vaccini, l'immunità di gregge solo a fine anno

Servizi da p. 10 a p. 13

La prima scelta responsabile

Ora un premier per tirarci fuori dalla palude

Raffaele Marmo

Le attese (per oggi) dimissioni di Giuseppe Conte sono il primo, autentico, atto di chiarezza e di onestà intellettuale e politica in questa controversa e per molti versi grottesca crisi di governo. Un esito che doveva e poteva arrivare prima in un tempo segnato dalla più grave tragedia sanitaria, economica e sociale dal Dopoguerra. Ma tant'è. Tardi e forse anche male, ma finalmente l'avvocato del popolo, senza più numeri in Parlamento, ha deciso di rimettere il pallino nelle mani del presidente della Repubblica. Toccherà a Mattarella rimettere a posto il puzzle scomposto della politica e far emergere la figura giusta per traghettare il Paese quantomeno fuori dal caos e dalla palude degli ultimi mesi.

Continua pagina 2

OGGI CONTE SALE AL COLLE E SI DIMETTE: PUNTA A UN TERZO INCARICO L'APPOGGIO DEI NUOVI CENTRISTI. MA RESTANO I DUBBI SUI NUMERI

LASCIA O TRIPLICA?

Servizi da p. 3 a p. 7



Giuseppe Conte, 56 anni

DALLE CITTÀ

Bologna, inchiesta Villa Inferno

Droga e sesso Campioni parla con il giudice: «Ecco la verità»

Orlandi in Cronaca

Medicina, sullo scooter elettrico

Disabile di 93 anni travolto e ucciso da un furgone

Radogna in Cronaca

E c'è chi studia un ricorso al Tar

«Fateci riaprire» L'urlo di rabbia dell'Appennino

De Franchis a pagina 14



Il libro di Sallusti: intervista all'ex magistrato
Palamara: ecco il Sistema «Berlusconi nel mirino»

Servizio a pagina 9



Bari, si cerca nel telefono. Scontro Garante-TikTok

Bimbo trovato senza vita L'ombra del gioco web

Servizi a pagina 19

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA

Wing support nell'ansia lieve

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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (SOP) che può essere consegnato solo dal farmacista. Ascolta il tuo farmacista. Se i sintomi persistono dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico o un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 00199/000.





MARTEDÌ 26 GENNAIO 2021

IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXV - NUMERO 21, 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



I TEATRI CONTRO IL FESTIVAL, PETIZIONE ON LINE
Sanremo, la Rai cerca i figuranti: meglio se liguri e convidenti

LEONE / PAGINA 33



LE PAGELLE DEI MIGLIORI AL GIRO DI BOA
Samp, Spezia e Genoa sorridono: la classifica non mette più paura

BASSO / PAGINE 34 E 35



INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 8
Commenti	Pagina 12
Economia-Marketing	Pagina 13
Genova	Pagina 16
Programmi-Tv	Pagina 30
Xite	Pagina 31
Sport	Pagina 34

I RESPONSABILI NON SI TROVANO: STAMATTINA IL CONSIGLIO DEI MINISTRI, POI L'INCONTRO AL QUIRINALE PER CONSEGNARE LE DIMISSIONI

Conte lascia, reincarico in salita

Il premier ha provato a resistere, poi la decisione per evitare di essere bocciato in Parlamento nel voto sulla Giustizia Pd, M5S e Leu: siamo con lui. Renzi potrebbe indicare un altro nome, spunta Di Maio. La replica: basta giochetti assurdi

IL PERSONAGGIO

FLAVIA PERINA

La legge di Giuseppe: per restare in sella si può cambiare pelle

Tre governi consecutivi con tre maggioranze incardinate a latitudini contrapposte: Lega, Pd, centristi in gran parte provenienti dal bertusconismo. Se Giuseppe Conte aprirà e chiuderà la crisi come sembra, puntellandosi con un gruppo di «moderati» e transfughi forzisti, potrà re-incoronarsi premier con un record senza precedenti. Solo Rumor e Andreotti possono vantare la stessa performance, ma non con i balzi culturali e politici visti in questa legislatura. E d'accordo che le ideologie sono morte, ma governare quindici mesi con il sovranismo securitario, sedici mesi con i suoi nemici giurati e poi cominciare una nuova avventura puntellata dai liberal-popolari, sembra troppo persino per il Frullatore Italia, dove da tempo le identità sono come il vestito dell'Imperatore della favola: luccicanti, sontuose, inesistenti.

SEBUE / PAGINA 5

L'avventura del Conte bis è finita. Il premier oggi riunirà alle 9 il Consiglio dei ministri e poi salirà al Quirinale per consegnare le dimissioni. Il suo tentativo di resistere ancora è stato vanificato dal conto dei numeri: il voto sulla Giustizia in Parlamento lasciava prevedere una probabile bocciatura. La maggioranza giallorossa (Pd, M5S e Leu) gli manifestano ancora appoggio: «Siamo con lui», dicono i rispettivi leader. Ma il reincarico non è certo. Renzi potrebbe indicare anche un altro nome. C'è un'ipotesi Di Maio.

SERVIZI / PAGINE 2-5

IL RETROSCENA

UGO MAGRI

MATTARELLA
ORA ESIGE
NUMERI CERTI

È il disastro politico che Sergio Mattarella aveva tentato in ogni modo di scongiurare, ma inutilmente. Le sue previsioni più cupe si stanno avverando. E ora toccherà a lui rimboccarsi le maniche.

L'ARTICOLO / PAGINA 2

L'ANALISI

GIUSEPPE GIACOMINI

SERVE UN TEAM
DI TECNICI
PER I FONDI UE

Non esiste solo un nodo politico, nell'uso dei fondi Ue, ma anche un poderoso problema tecnico. È un ambito complesso, nel quale l'Italia ha mostrato pesanti lacune.

L'ARTICOLO / PAGINA 12



BERLUSCONI NON ESCLUDE L'IPOTESI UNITÀ NAZIONALE LITE CON SALVINI E MELONI

MONTICELLI / PAGINA 3

ROLLI

TER CON



SONO OPERATRICI DI UNA RESIDENZA PROTETTA. DECISIVE LE TELECAMERE

Maltrattamenti agli anziani Choc a Varazze, tre arresti

Botte, insulti, minacce agli ospiti della residenza protetta La Villa di Varazze. Episodi continuati, reiterati e senza nessuna pietà nei confronti di anziani e malati psichiatrici, costretti a letto, da parte di tre operatrici socio sanitarie. Sono le accuse contro

tre donne di 48, 58 e 64 anni arrestate ieri per maltrattamenti aggravati dalle condizioni di "minorata difesa" delle vittime e dall'abuso di prestazione d'opera. Ma niente carcere, il gip ha concesso gli arresti domiciliari.

PARODI, ROSSIE VACCARO / PAGINA 9



Tamponi in palestra e bus dedicati: è il nuovo inizio delle scuole liguri

Test anti-Covid al liceo King di Genova (foto Vedova). SERVIZI / PAGINE 8 E 16-18

BUONGIORNO

Mi scrive una lettrice dolente: gli italiani non si meritano questa crisi. Fosse per me partirei dagli Orazi e dai Curiazi ma, per restare a una più stretta attualità, e bastano gli ultimi cinque giorni, abbiamo un parlamentare che si chiama Ciampolillo che aveva preso residenza su un ulivo e ha votato la fiducia al governo dopo avere suggerito al presidente del Consiglio di diventare vegano e abbiamo il medesimo presidente del Consiglio che ha risposto parliamone, sono interessato, e abbiamo un senatore, il senatore Salvini, che è molto preoccupato per la lentezza del piano vaccinale dopo aver detto che i vaccini erano un regalo alle multinazionali, e abbiamo il ministro Di Maio che dopo sette anni in Parlamento non ha ancora imparato l'italiano («Qualora Renzi staccava la fiducia»), e abbiamo

un deputato leghista che si chiama Vinci che si chiede perché mai i ristoranti debbano restare chiusi quando le mense degli ospedali invece sono aperte, e abbiamo un senatore grillino che si chiama Gioffi che per sostanziare l'indispensabilità del governo spiega il ciclo del glucosio dolce nettare e del cartomio nelle ali di un gabbiano, abbiamo una deputata ex cinque stelle che si chiama Giannone delusa dalle scelte a favore del profitto e contro l'ambientalismo con cui sono stati trattati i casi Ilva, Xylella e Tap e allora è passata con Berlusconi, e questi e tanti altri non sono mica entrati lì dentro a spallate e con l'elmo corruito, ci sono entrati col nostro voto, con milioni dei nostri voti, e quindi si che ce la meritiamo questa crisi, ce la meritiamo tutta, e probabilmente ci è andata ancora di lusso. —

Baciarsi i gomiti

MATTIA FELTRI

AURUM
OPERATORE PROFESSIONALE E UNICO AUTORIZZATO DELLA BANCA TRUPLI

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/venenerdì 10/12 - 15/18

NUOVO **BANCO METALLI**

AFFIDATI AI PROFESSIONISTI DELL'ORO

VIA CORNICIGLIANO 36/R 010 6501501
APERTI DA LUNEDÌ AL SABATO 9:00-19:00
WWW.BANCO-METALLI.COM





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Superbonus
Tecnici alla prova
Crisi d'impresa,
dei prezzi
e tetti di spesa

De Stefani e Rollino
— a pagina 32

Domani con il Sole
Crisi d'impresa,
tutte le novità
per aziende
e professionisti

— a 0,5 euro oltre al quotidiano



varco
DAL 1965 UN RIFERIMENTO SICURO

A GENNAIO VEICOLI COMMERCIALI FORD

L'IBRIDO AL PREZZO DEL DIESEL

Ford

Verso Ford Store Milano - fordstore.it

FTSE MIB 21735,95 -1,60% | SPREAD BUND 10Y 121,20 -0,80 | €/€ 1,2152 -0,05% | BRENT DTD 55,43 +0,31% | Indici&Numeri → PAGINE 40-43

Conte, oggi dimissioni per tentare il ter Bonomi: manca la forza per le riforme

CRISI DI GOVERNO

Il premier al Quirinale per rimettere il mandato L'obiettivo è il reincarico

Recovery: Conte ha visto ieri le associazioni datoriali Confindustria critica

Edizione chiusa in redazione alle 22

Oggi Conte salirà al Colle per rimettere il mandato: il governo Conte bis è al capolinea, ora si apre la fase più rischiosa. Il premier sottometterà su un Conto ter. Pomeriggi all'opera con i centristi: si parla di 5-6 senatori pronti a entrare nel nuovo gruppo parlamentare, base della "quarta gamma". Ieri Conte ha visto le associazioni datoriali sul Recovery plan. Confindustria ha sollevato questioni di metodo e di sostanza: la governance del piano «dovrebbe prevedere modalità di confronto strutturato con le parti

sociali e un loro coinvolgimento lungo tutto il processo di esecuzione». Il presidente Bonomi ha aggiunto che «non rispetta le linee guida della Ue. Dovevano essere indicati gli obiettivi, come raggiungere certi impatti sul Pil e obiettivi sociali, e non sono indicati. Siamo in ritardo, bisogna accelerare, ha detto Bonomi, che ha poi sottolineato l'assenza di riforme strutturali: «Difficile che in questa situazione politica ci sia un Governo con la forza per fare quelle riforme che anche la Ue ci chiede». — alle pagine 2-5

SCONTRO SUI PAGAMENTI DELLA CIG

Cassa Covid: 190mila lavoratori in attesa

Poglietti — a pag. 7

INPS, BASTA RITARDI

di Guido Gentili

C'è di che preoccuparsi se l'ex sindacalista Guglielmo Ley, da tre anni presidente del Consiglio di indirizzo e vigilanza Inps, spiega che «due mesi per ricevere la Cassa integrazione sono troppi», che ci sono ancora 200mila pratiche in giacenza (molte anche da marzo 2020, quando nacque la Cassa Covid). — continua pagina 7

Covid, con i ritardi dei vaccini l'immunità di gregge va al 2022 AstraZeneca nel mirino della Ue

EMERGENZA SANITÀ

Da Moderna l'antidoto per mutazione sudafricana A Varese variante brasiliana

È un dato di fatto: i ritardi nelle consegne settimanali dei vaccini costringono le autorità italiane a rivedere la pianificazione della campagna vaccinale. Tanto che secondo gli esperti slitterà al 2022 l'immunità di gregge prevista. Invece nella seconda parte dell'anno in corso.

Nel frattempo la società Moderna annuncia la prossima messa a punto di un vaccino contro la variante sudafricana. Anche l'Unione europea ha alzato la voce: contro i ritardi nelle forniture degli antidoti. In particolare nel mirino Ue è finita AstraZeneca a cui sono stati chiesti chiarimenti sulle forniture. L'Unione europea, ha spiegato la presidente della Commissione von der Leyen, vuole verificare se i vaccini ordinati e destinati all'Europa possono invece essere distribuiti in altri Paesi. **Bartoloni e Miraglia** alle pag. 8 e 9



I TERMINI SCADONO DOMANI

Costruzione dei poli Primula: nel bando solo quattro giorni per presentare la domanda

Ivan Cimmarusti — a pag. 9



DOMANI VERDETTO DEL CIO: IL GOVERNO CORRE AI RIPARI



Sanzioni. In caso di bocciatura, atleti ammessi ma senza Inno e bandiera (nella foto: la delegazione italiana a Rio 2016)

Giochi, l'Italia può perdere il tricolore

Marco Mobili — a pag. 15

Bpm, faro sulle mosse di Gironi Ipotesi super patto, nodo Vigilanza

BANCHE

L'imprenditore è al 4,9% ma sta valutando di rafforzare la quota

Da "re dei filtri" a "king maker" delle future mosse di BancoBpm? Oppure imprenditore col pallino delle banche in cerca di un buon investimento finanziario? Il mantovano Giorgio Gironi, è l'uomo a cui si guarda con attenzione per capire dove andrà l'Istituto, nel quale recentemente ha investito portando la propria quota dall'1 al 4,98 per cento. **Luca Davi** — a pag. 17

3,38 milioni

Assicurazioni
L'intesa di giugno tra Cattolica e Generali finisce sul tavolo della Consob

Laura Galvagni — a pag. 17

IL RAPPORTO CONPROFESSIONI

Professionisti in crescita, ma meno giovani

Maria Carla De Cesaris — a pag. 27

PANORAMA

WORLD ECONOMIC FORUM

Davos, Xi Jinping tende la mano a Biden e rilancia sul multilateralismo

Il presidente cinese Xi Jinping dal vertice di Davos, in versione virtuale, nel suo primo discorso all'Incontro di Joe Biden alla Casa Bianca ha lanciato un appello per superare il clima da guerra fredda e far ripartire il multilateralismo: «La ripresa globale resta incerta a causa della pandemia. Bisogna rafforzare la governance economica globale». — a pagina 24

FISCO

Lotteria degli scontrini, prima estrazione il 12 marzo

Lotteria degli scontrini al via. Si parte il 1° febbraio con la prima estrazione mensile che dovrebbe essere calendarizzata per venerdì 12 marzo. Dogane e Monopoli di concerto con le Entrate sono alle prese con gli ultimi dettagli. — a pagina 6



ENERGIA E SERVIZI
Eni gas e luce entra in Spagna L'ad Chiarini: «Deal strategico»

Dominelli — a pag. 11

PARLA IL CEO VAN HOUTEN

La nuova Philips e il futuro come health tech company

Nell'anno difficile del Covid, Philips traghettata definitivamente il suo business verso una health tech company, modello voluto dal ceo Frans van Houten: «La pandemia ha accelerato la transizione». Confermata la cessione di Saeco. — a pagina 19

IMPRESE SOTTO TIRO

Ferrovie, i veti locali bloccano la Malpensa-Gallarate

Stop del ministero delle Infrastrutture alla ferrovia Gallarate-Malpensa (progetto di Ferrovie Nord e Sea finanziato anche dalla Ue), dopo l'opposizione del Comune di Cassrate Sempione. Le imprese all'attacco: basta veti in questa fase. — a pagina 14

.salute

SANITÀ E FRONTIERE DELLA MEDICINA

Covid e mutazioni, la parola d'ordine è sequenziare

Cerati e Codignola — a pag. 38

Rapporti

MOTORI TECH

Germania-Usa, sfida sui software auto

— alle pagine 33-36

K2 WINTER

The impossible is made possible.
Nimsdai Purja

SCARPA





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

104 anni di storia
www.cioliegidio.it
Instagram Facebook

Martedì 26 gennaio 2021
Anno LXXVII - Numero 25 - € 1,20
Santi Timoteo e Tito

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

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

CARTE IMBARAZZANTI SUL GOVERNO

Report inguaia pure Speranza

È stato il titolare della Salute a sottovalutare il coronavirus «Non vale più di un'influenza»

I verbali segreti inchiodano anche i suoi grandi esperti che frenarono l'emergenza

L'ex manager del ministero Claudio D'Amario lo accusa «Sapeva e non ha fatto nulla»

Il Tempo di Osho

Conte non ha trovato altre bimbe e si dimette



"Aspettamo 'n attimo che sto mezzo a inciucià co una der gruppo misto"

Di Nitto, Pietrafitta e Scutiero a pagina 8

DI FRANCESCO STORAGE

A desso Roberto Speranza, il ministro reticente della Salute, deve uscire dal silenzio sull'affaire pandemia. Perché ogni giorno che passa emergono anche le sue dirette responsabilità. Quasi centomila morti e le loro famiglie (...)

Segue alle pagine 2 e 3

Dopo i ritardi nella consegna dei vaccini L'Ue non si fida di Big Pharma e va a caccia delle dosi sparite

Martini a pagina 7

Test obbligatori per chi viaggia in Europa L'ultima ideona di Bruxelles Arriva la zona rosso scuro

Mineo a pagina 6

Tanti italiani in attesa della Cig Buco di 20 miliardi all'Inps Colpa della cassa Covid

De Leo a pagina 8

Domani la decisione del Cio Niente bandiera né Inno alle Olimpiadi di Tokyo Italia a rischio stangata



Pieretti a pagina 10

Con i bar aperti solo per l'asporto e le poche toilette pubbliche chiuse fare pipì diventa un'impresa A Roma è vietato anche andare in bagno

Critiche al piano del governo
Proteste e occupazioni Scuole sempre nel caos

Conti a pagina 16

... Bar e ristoranti aperti soltanto per asporto, i pochi bagni pubblici chiusi: nella Capitale è un'impresa anche fare pipì. Il problema riguarda pure chi si trova nella necessità di dover cambiare il pannolino al proprio figlio o chi per strada ci lavora, come i tassisti, che protestano.

Buzzelli a pagina 15

Allarme ai Castelli romani
Focolaio in una Rsa 4 morti e 40 contagiati

Sbraga a pagina 14

la S TORACIATA
Conte si dimette, ma se promette ci rimette. Meglio votare se si vuol governare

fisioLine
Profondità d'azione mai raggiunta prima! Effetto antalgico immediato
lumix Q
Il 1° Laser Irid-YAG Q-Switched per Fisioterapia e Riabilitazione
POTENZA: 130 KW - 130.000 W
POTENZA MEDIA: 20 W
IMPULSO: da 7ris a 35ris
SUPERPULSAZIONE: fino a 100.000Hz

buona tv a tutti
di Maurizio Costanzo
È tornato, per la seconda edizione, un divertente programma che si chiama «Stasera tutto è possibile» e va in onda il martedì su Raidue alle 21.20. Già nelle precedenti stagioni aveva fatto ascolti di tutto rilievo per la rete che lo ospita. Il conduttore è Stefano De Martino, ma ci sono Francesco Paolantoni, Biagio Izzo, Sergio Friscia, Elettra Lamborghini e altri ancora. Una allegra compagnia che, alla fine di una giornata, ci consente un sorriso e uno svago. Davanti alle telecamere non fingono di farvi assistere a «L'Opera da tre soldi», ma a un varietà spensierato e scapricciato. Complimenti. (...)

Segue a pagina 26

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?
Dalla ricerca scientifica nasce **LAILA**
Nuovo farmaco con formula **Silexan** per combattere i sintomi dell'ansia lieve.
Più spensierato alle attività

Martedì 26 Gennaio 2021
Nuova serie - Anno 30 - Numero 20 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4604, DCB Milano

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



IO IL MIO QUOTIDIANO
110%
Anche i Caf possono rilasciare il visto di conformità
Bartelli a pag. 27

Finora zero contatti con Conte; per Biden l'Italia è un paese Ue ininfluente, subalterno alla Germania
Tino Oldani a pagina 5

www.italiaoggi.it
Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA CON
Italia Oggi
Le nuove regole per SINDACI e REVISORI
Disponibile anche sul sito www.italiaoggi.com

SEMPLIFICAZIONI
Dal 1° gennaio la Cina ha il suo primo codice civile
Rizzi a pag. 25

Il lavoro autonomo è al tappeto

Oltre 30 mila professionisti e 170 mila autonomi hanno chiuso l'attività nei primi sei mesi del 2020. I settori più colpiti commercio, finanza e immobiliare

SU WWW.ITALIAOGG.IT
Finanza - Prospetto e Fondi comuni monetari, la bozza di decreto delegato

Pombeni: Renzi come Craxi, stessi errori
Il voto? Serve un sistema proporzionale

IL FORCING

«Renzi alla guida del Pd, per dirla con una battuta, ha provato a fare il Craxi con altri mezzi. E anche lui è stato bruciato dall'egocentrismo». A esprimere un giudizio netto sul leader di Iv ed ex premier, oltre che ex segretario del Pd, è Paolo Pombeni, docente di Scienze politiche all'università di Bologna che in occasione del centenario della nascita del Pci ha pubblicato il libro *Sinistra, un secolo di divisioni*. «Se con la riforma istituzionale avessimo evitato di personalizzare tutto su di sé e sul suo stretto circolo, avrebbe incassato una vittoria significativa e consolidato il successo avuto alle Europee». Il voto? «Occorre un sistema elettorale proporzionale».

Valentini a pag. 6

DIRITTO & ROVESCIO
Conte ha tirato a tal punto la corda che alla fine l'ha spezzata. Fausto Bertinotti, ex presidente della Camera, non ammette più sulla lingua, aveva detto su La7. «Conte ha fatto fuori prima il Parlamento e poi ha fatto fuori il consiglio dei ministri. E ciò è avvenuto nel fragoroso silenzio del Pd. Galli della Loggia spiegò sul Corriere della Sera che Conte aveva «concentrato nelle sue mani più di quanto in nessuna democrazia occidentale era mai stato fatto». Se non fosse stato stoppato da Renzi, Conte avrebbe nominato, da solo, anche i 100 governatori del Recovery fund che avrebbero lavorato alla sua diretta dipendenza. Poi senza tenerli nei suoi segreti. Questa ballata pericolosa per la democrazia si va a concludere per il momento al Senato, dove il rischio di precedenti pericolosi lo ha portato a snobbare persino Mattarella che lo invitava a trovare un rapporto con la minoranza per cui gli atti da approvare non li consegnava più un'ora prima di discuterli, ma alle 21 di notte per poterli discutere alle 10 del giorno dopo. Non poteva durare.

IO ONLINE
Brexit - Export verso Uk, la circolare Dogane sul portale Rex

ELEZIONI CHIMERA
È arrivato il momento di un governo del Presidente
Ruggieri a pag. 7

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'Adesso delle Banche Leader 2020» a € 2,00 in più; Con «Il decreto risorse» a € 5,00 in più; Con «La legge di Bilancio 2021» a € 6,00 in più; Con «Le nuove regole per sindaci e revisori» a € 9,90 in più



LA NAZIONE

MARTEDÌ 26 gennaio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Pontedera e Firenze: sono tornate a casa

Finita la fuga delle ragazze 'social' Mistero su dieci giorni

Baroni e Plastina a pagina 14



Il Campionato di giornalismo

Una palestra per il libero confronto

di Sergio Mattarella
All'interno



ristora
INSTANT DRINKS

Zone rosse, le Regioni contro l'Europa

La Ue inserisce Emilia-Romagna, Veneto, Friuli e Bolzano nelle aree con obbligo di test e quarantena. I governatori insorgono
Intervista a Letizia Moratti: da Roma attacchi e pregiudizi contro la Lombardia. Caos vaccini, l'immunità di gregge solo a fine anno

Servizi da p. 10 a p. 13

La prima scelta responsabile

Ora un premier per tirarci fuori dalla palude

Raffaele Marmo

Le attese (per oggi) dimissioni di Giuseppe Conte sono il primo, autentico, atto di chiarezza e di onestà intellettuale e politica in questa controversa e per molti versi grottesca crisi di governo. Un esito che doveva e poteva arrivare prima in un tempo segnato dalla più grave tragedia sanitaria, economica e sociale dal Dopoguerra. Ma tant'è. Tardi e forse anche male, ma finalmente l'avvocato del popolo, senza più numeri in Parlamento, ha deciso di rimettere il pallino nelle mani del presidente della Repubblica. Toccherà a Mattarella rimettere a posto il puzzle scomposto della politica e far emergere la figura giusta per traghettare il Paese quantomeno fuori dal caos e dalla palude degli ultimi mesi.

Continua pagina 2

OGGI CONTE SALE AL COLLE E SI DIMETTE: PUNTA A UN TERZO INCARICO L'APPOGGIO DEI NUOVI CENTRISTI. MA RESTANO I DUBBI SUI NUMERI

LASCIA O TRIPLICA?

Servizi da p. 3 a p. 7



Giuseppe Conte, 56 anni

DALLE CITTÀ

Firenze

«Non c'è la cassa integrazione: andrò a rubare»

Pieraccini in Cronaca

Firenze

«Nuovo Franchi Lo stadio di Udine sia d'esempio»

Baldi in Cronaca

Firenze

Istituti tecnici, iscrizioni boom con il rischio dei sorteggi

Gullé in Cronaca



Il libro di Sallusti: intervista all'ex magistrato
Palamara: ecco il Sistema «Berlusconi nel mirino»

Servizio a pagina 9



Bari, si cerca nel telefono. Scontro Garante-TikTok
Bimbo trovato senza vita L'ombra del gioco web

Servizi a pagina 19

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce

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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (OTC) che può essere comprato solo dal farmacista, senza ricetta. Se il sintomo persiste dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico o un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 00/00/000.





la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari



Anno 46 - N° 21

Martedì 26 gennaio 2021

In Italia € 1,50

Al Colle
Il premier Conte subito dopo il Cdm andrà dal Presidente della Repubblica per le dimissioni



Il commento

Qualcuno parli dell'Italia

di **Stefano Cappellini**

La crisi di governo è arrivata laddove Conte non avrebbe voluto: le dimissioni. Oggi il presidente del Consiglio sale al Quirinale per rassegnarle nelle mani di Mattarella. Da una parte, è la conferma di una debolezza: Conte ha lavorato per allargare la maggioranza senza passare da dimissioni e non ci è riuscito. Dall'altra, può trasformarsi in un rilancio verso un Conte ter.

• a pagina 27

Gli scenari

Grandi manovre e piccoli numeri

di **Claudio Tito**

Qual è la vera novità di questa legislatura? Il suo nucleo più profondo, che la distingue da quelle precedenti? Che le sue crisi, quella iniziale e quella successiva della maggioranza gialloverde, non hanno un binario predeterminato. Il loro destino non è segnato. E anche quella che si apre stamattina con le dimissioni di Conte non ha un canale già selezionato. Anzi.

• continua a pagina 3

Il ministro della Difesa

Guerini rilancia: "Patto di legislatura con Italia Viva"

di **Tommaso Ciriaco**
• a pagina 5

La storia

I diciassette mesi a Palazzo Chigi tra Dpcm e tensioni

di **Filippo Ceccarelli**
• a pagina 9

L'intervista

Prodi: "Un esecutivo per il Recovery plan In gioco c'è il futuro"

di **Luciano Nigro**
• a pagina 8

Il leader del Bundestag

Schäuble: fare presto o non si riuscirà a sfruttare i fondi Ue

di **Tonia Mastrobuoni**
• a pagina 11

L'ORA DEL QUIRINALE

Conte si dimette È crisi al buio

Il premier oggi al Colle, puntando ad ottenere ancora l'incarico. Il suo piano: allargare la maggioranza con una pattuglia di centristi. Forse già domani le consultazioni. Il Pd: governo di salvezza nazionale. Ma tra veti e calcoli politici, tutti i partiti valutano ipotesi alternative

di **Annalisa Cuzzocrea, Emanuele Lauria, Carmelo Lopapa, Concetto Vecchio e Giovanna Vitale**
• da pagina 2 a pagina 6

A cinque anni dal delitto



Mattarella: l'Egitto deve dare risposte su Regeni

di **D'Argenio e Foschini**
• a pagina 15

La svolta baltica



In Estonia il governo delle donne

di **Rosalba Castelletti**
• a pagina 17

Il giorno della Memoria

Quando la libertà è legata alla speranza

di **David Grossman**

Quando sono libero? Sono libero quando non soffro la fame, il freddo, privazioni fisiche e mentali. Sono libero quando non sono oggetto di discriminazione e di scherno.

• a pagina 29
Servizi di **Belpoliti, Casadio e Giovara** • alle pagine 30 e 31

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/4982393 - Sped. Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

con Libro
di Primo Levi € 11,40

NZ



Bari A nove anni muore impiccato Si indaga su un altro duello social

VALERIA D'AUTILLA - P.14

Caso Regeni L'incapacità dell'Europa di difendere la sua "meglio gioventù"

PELLIZZARI E IL COMMENTO DI LUIGI MANCONI - PP.17-23



Pechino La sfida globalista di Xi alla nuova America di Joe Biden

ATTANASIO GHEZZI, MASTROLILLI E L'ANALISI DI RIOTTA - PP.18-19



LA STAMPA

MARTEDÌ 26 GENNAIO 2021



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 155 II N.25 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-TO II www.lastampa.it

GNN

DOPO IL CONSIGLIO DEI MINISTRI IL PASSAGGIO AL COLLE PER RIMETTERE IL MANDATO. ZINGARETTI, CRIMI E LEU SI SCHIERANO: SIAMO AL SUO FIANCO

Conte si arrende, scontro sul reincarico

Per isolare il premier e spaccare il Pd, Renzi vuole Di Maio a Palazzo Chigi. Dura replica del leader M5S: giochetti assurdi

IL BISOGNO DI UNA MAGGIORANZA STABILE

MA MATTARELLA NON FARÀ SCONTI

UGO MAGRI
ROMA

Una crisi al buio nel bel mezzo della pandemia, per giunta col rischio di gettare al vento i miliardi dell'Europa: è il disastro politico che Sergio Mattarella aveva tentato in ogni modo di scongiurare, ma inutilmente. Le sue previsioni più cupe si stanno tutte avverando, una per una. Cosicché adesso sarà lui a doversi rimboccare le maniche senza troppe speranze di evitare il baratro delle urne. Dal momento esatto in cui Giuseppe Conte avrà pronunciato la parola «dimissioni», la crisi di governo avrà un solo inappellabile arbitro, il presidente della Repubblica.

CONTINUALE PAGINE 2 E 3

IL RETROSCENA

IL CAPO DEL GOVERNO "E' L'ORA DELLA VERITÀ"

ILARIO LOMBARDO

Il giorno è arrivato. È il giorno che Giuseppe Conte avrebbe voluto evitare. Ma è anche il giorno in cui tutto può diventare più chiaro. Il premier si affida a Mattarella e da oggi partirà un percorso che o lo riporterà a Palazzo Chigi o gli chiuderà definitivamente le porte di un nuovo governo. Dopo le dimissioni, tutto dipenderà dalle consultazioni e da due variabili che in queste ore sono diventate fondamentali, e che per Conte e i ministri a lui più vicini sono al limite dell'aleatorietà. Il primo: il gruppo dei responsabili/volenterosi/costruttori, «i centristi» li chiamano nello staff del capo del governo. Ci sono o non ci sono? - P. 3



Giuseppe Conte, presidente del Consiglio dal 1° giugno 2018

SERVIZI - PP. 2-7

IL PERSONAGGIO

La parabola dei tre Giuseppe

FLAVIA PERINA

Tre governi consecutivi con tre maggioranze incardinate a latitudini contrapposte: Lega, Pd, centristi. - PP. 8-9

IL CENTRODESTRA

Per Berlusconi sirena Quirinale

MARCELLO SORGI

Rivelata domenica sera al programma di Giletti, la storia della candidatura di Berlusconi al Colle circola da tempo nei corridoi della politica. - P. 8

CONFINDUSTRIA

L'affondo di Bonomi "Recovery a rischio"

PAOLO BARONI

Dopo i sindacati è con Confindustria, Confcommercio, Confesercenti, Confapi, Cna che il governo si trova a discutere di Recovery plan. - P. 7

EMERGENZA COVID

AstraZeneca taglia il 60% dei vaccini Lira di Bruxelles

MARCO BRESOLIN
INVIATO A BRUXELLES

È stato il primo cavallo su cui l'Italia e l'intera Unione europea avevano deciso di puntare, ma da qualche giorno AstraZeneca sta mandando i tilt i piani di vaccinazione dei governi Ue. E per il momento non si vedono vie d'uscita. - P. 11

CARRATELLI - P. 10

L'INCHIESTA

DA DOTTOR MOSCA A DOTTOR MORTE

MICHELA MARZANO

Pazzo? Incosciente? Premuroso? Chi è davvero Carlo Mosca, il primario del pronto soccorso dell'ospedale di Montichiari? Secondo il gip del tribunale di Brescia, che ne ha chiesto gli arresti domiciliari, il dottor Mosca è pericoloso.

CONTINUA A PAGINA 23 POLETTI - P. 13

L'INTERVISTA

LIVERMORE: RIVOLTA CONTRO SANREMO

TIZIANA PLATZER

«Assisteremo a Sanremo con il pubblico in sala? Allora noi apriremo i teatri e sul palco ci sarà il nostro festival: primo concorrente Shakespeare». E' la promessa senza scampo di Davide Livermore, regista, attore, musicista e direttore del Teatro Nazionale di Genova. - P. 27

OGGI in edicola

AUSCHWITZ, CITTÀ TRANQUILLA di PRIMO LEVI

BUONGIORNO

Baciarsi i gomiti

MATTIA FELTRI

Mi scrive una lettrice dolente: gli italiani non si meritano questa crisi. Fosse per me partirei dagli Orazi e dai Curiazi ma, per restare a una più stretta attualità, e bastano gli ultimi cinque giorni, abbiamo un parlamentare che si chiama Ciampolillo che aveva preso residenza su un ulivo e ha votato la fiducia al governo dopo avere suggerito al presidente del Consiglio di diventare vegano e abbiamo il medesimo presidente del Consiglio che ha risposto parliamone, sono interessato, e abbiamo un senatore, il senatore Salvini, che è molto preoccupato per la lentezza del piano vaccinale dopo aver detto che i vaccini erano un regalo alle multinazionali, e abbiamo il ministro Di Maio che dopo sette anni in Parlamento non ha ancora imparato l'italiano («Qualora Renzi staccava la fiducia»), e abbiamo un deputato leghista che si chiama Vinci che si chiede perché mai i ristoranti debbano restare chiusi quando le mense degli ospedali invece sono aperte, e abbiamo un senatore grillino che si chiama Cioffi che per sostanziare l'indispensabilità del governo spiega il ciclo del glucosio dolce nettare e del carbonio nelle ali di un gabbiano, abbiamo una deputata ex cinque stelle che si chiama Giannone delusa dalle scelte a favore del profitto e contro l'ambientalismo con cui sono stati trattati i casi Ilva, Xylella e Tap e allora è passata con Berlusconi, e questi e tanti altri non sono mica entrati lì dentro a spallate e con l'elmo corrucciato, ci sono entrati col nostro voto, con milioni dei nostri voti, e quindi si che ce la meritiamo questa crisi, ce la meritiamo tutta, e probabilmente ci è andata ancora di lusso.





BORSA -1,60% 1€ = \$1,2152

BORSE ESTERE	Euro-Stoccolma	0,8060	▼
Dow Jones	Euro-Yen	126,06	▼
Nasdaq	Euro-Fr.Su.	1,0772	▼
S&P 500	Euro-Yuan	7,8712	▼
Nikkei	INDICAMENTI		
Francfort	Sp. 10 Y.	0,8960	▼
Zurigo	Bund 10 Y.	-0,8871	▼
Londra	FUTURE		
Parigi	Euro-Btp	140,79	▼
VALUTE	Euro-Doll.	175,28	▲
Euro-Dollaro	Flus Mib	21,700	▼

La Consob accende un faro sull'ingresso di Generali in Cattolica

Avviati accertamenti per abuso di informazioni privilegiate. Intanto la compagnia veronese cade ancora in borsa
Messia a pagina 19

il quotidiano dei mercati finanziari

Dior svela da Parigi la couture con Matteo Garrone

Italiani protagonisti con Schiaparelli e Maria Grazia Chiuri
Bottoni in MF Fashion
Anno XXXIII n. 017
Martedì 26 Gennaio 2021
€2,00 *Classeditori*

IN EDICOLA

BEST INSURANCE 2021
LE ASSICURAZIONI LEADER IN ITALIA

Con MF Magazine for Fashion n. 108 e €520 (€120 + €1,30). Con MF Magazine for Living n. 51 e €520 (€120 + €1,30). Con MF Magazine della Società Leader 2020 e €420 (€120 + €1,30). Con Best Investor 2021 e €420 (€120 + €1,30). Spedizioni in A.P. art. 1, c.11, 4804/020 Milano - I&C (s.c.) - D&A - 430/Parma F.lli

CRISI & VACCINI IL CAOS DI GOVERNO SI INTRECCIA CON LA PENURIA DELLE FIALE ANTI-COVID

Conte spera nel richiamo

Il **premier** cede e oggi si dimette. **Renzi** ancora decisivo, la strada di un **Ter** è dura
La guerra sui **farmaci** salva-vita spaventa i **mercati**, ma non i titoli del settore
Ue contro Pfizer e AstraZeneca che hanno ridotto le forniture, ma **comandano** loro

LA CACCIA ALLE DOSI PESA SU MILANO (-1,5%) E SU TUTTI GLI ALTRI LISTINI EUROPEI

<p>ESCLUSIVO <i>Il Mef in 32 pagine risponde a Bruxelles su Alitalia: sì ai patti Ma è rebus esuberi</i></p>	<p>MODELLO NETFLIX <i>Sky Italia rivoluziona l'offerta commerciale</i></p>	<p>LE PREVISIONI DI BANCA IFIS <i>Npl, quest'anno le banche italiane cederanno 40 miliardi e il tasso di default schizzerà al 2,6%</i></p>
---	---	---

BPER.
Barca

PER BIANCA E IL SUO ORTOFRUTTA.

Vicina. Oltre le attese.

Da più di 150 anni mettiamo la nostra sollecità al servizio di ogni cliente. Come Bianca, che con il nostro Finanziamento ha rinnovato il suo negozio.

Vai su bper.it.

Paese che vai, BPER Banca che trovi.

bper.it 800 22 77 88 f in e

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. La Banca si riserva il diritto di subordonare l'accesso al finanziamento ad una valutazione del merito creditizio del cliente e di contestare i contratti di finanziamento ed estendere il rinvio ai fini promozionali a signature della clientela in ogni filiale o su ogni offerta valida fino al 31/12/2021.

Il Piccolo

Trieste

le sfide del gruppo cantieristico

Fincantieri, decolla la joint con Naviris Conto alla rovescia per il dossier Stx

Doppia certificazione industriale per l' alleanza con Naval Group. Acquisizione in Francia; scade l' aut aut di Bruxelles

LUIGI DELL' OLIO

MILANO Doppia certificazione per Naviris. La joint venture paritaria tra Fincantieri e la francese Naval Group ha ricevuto dal Lloyd's Register i bollini Iso 9001:2015 e Aqap 2110. Una certificazione in linea con quanto richiesto dal regolamento integrativo Nato per i principali fornitori della Difesa. Le due certificazioni - si legge in una nota Naviris - sono un ulteriore passo in avanti nello sviluppo della joint venture, il cui scopo è gestire programmi di esportazione e cooperazione per navi di superficie oltre che progetti di ricerca e sviluppo. Nata all' inizio dello scorso anno, Naviris è un progetto di grande rilievo in termini di integrazione europea, seguito da vicino da altri competitor per la capacità di fare fronte comune mostrata dalle aziende di due tra i Paesi più importanti dell' area. Il risultato è un gruppo leader del suo settore con circa 15 mila dipendenti e un fatturato che supera i 3 miliardi e mezzo di euro. La sua nascita è legata al desiderio di fronteggiare la nuova concorrenza che proviene da Cina, Russia e Giappone: nel 2003 la cantieristica navale era dominata dai gruppi europei. «Ora al primo posto nel mondo ci sono i cinesi, al secondo un gruppo russo», avevano spiegato da Naval al momento della nascita. «Nessun Paese europeo ha oggi un mercato domestico sufficiente per far fronte alla capacità tecnologica e industriale necessaria per far fronte alla concorrenza internazionale». Per gestire i progetti complessi e altamente strategici in cui è coinvolta, era fondamentale per Naviris costruire un sistema di organization and quality management di alto livello, un traguardo che è stato raggiunto proprio con questo riconoscimento. La certificazione si estende anche alla controllata Naviris France. I prossimi passi importanti per Naviris - conclude la nota - consisteranno nel contribuire a nuovi progetti europei, con la società che in particolare sarà coinvolta nel progetto Epc-European Patrol Corvette, dato che i Paesi dell' Ue collaborano per realizzare un design innovativo e modulare per i prossimi decenni, in un' iniziativa che tra le altre cose gode del supporto della Commissione Europea attraverso il Fondo Europeo per la Difesa (Edf). Intanto scorre la lancetta verso il 31 gennaio, data ultima di scadenza delle trattative (dopo una proroga di un mese rispetto al termine iniziale) per arrivare a un accordo. Finora l' intesa è stata stoppata dall' Antitrust Ue, che ha sollevato una serie di questioni relative alla concorrenza se dovesse andare in **porto** l' operazione. L' ultimo paletto dell' autorità è una richiesta a Fincantieri di fornire a Bruxelles una valutazione sull' andamento del mercato delle navi da crociera nello scenario post pandemia. Proprio in questo settore l' Antitrust teme che l' eventuale accordo Fincantieri-Stx porterebbe a un' eccessiva concentrazione, visto che si fonderebbero due dei tre colossi europei del settore (il terzo è il tedesco Meyer Werft). Fincantieri ha fatto sapere di aver fornito tutti i dati possibili, vista la difficoltà di prevedere al momento quali saranno nel medio periodo le conseguenze della pandemia sul business delle crociere. La sensazione, al momento, è che dall' Ue non arriverà il tanto atteso disco verde. Una situazione che nelle ultime settimane ha colpito il titolo della società italiana, che si trova anche a fare i conti con le difficoltà economiche di qualche committente legate alla crisi-Covid. Anche ieri Fincantieri ha vissuto una giornata difficile a Piazza Affari, cedendo in chiusura il 3,30%.





Il Piccolo

Trieste

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

il numero uno del gruppo di spedizione ospite dell' ande

Parisi: piattaforma logistica avamposto del Nord Europa

LORENZO DEGRASSI

trieste «La situazione che sta vivendo **Trieste** la si può paragonare a quella di Venezia del 1400 quando attirava investitori delle Nazioni con le quali commerciava». Parola di Francesco Parisi, Ceo dell'omonima casa di spedizioni, ospite nel tardo pomeriggio di ieri dell'Ande di **Trieste** (Associazione Nazionale Donne Elettrici) nel giorno dell'avvio delle attività per il 2021. La circostanza si è tramutata nell'occasione per parlare della piattaforma logistica e spiegare la visione strategica alla base dell'affidamento di una parte dello scalo giuliano a una società straniera (la Hhla di Amburgo, ndr). «Siamo stati accusati di aver ceduto il controllo del **porto** ad investitori esteri - queste le parole di Parisi -, si tratta di critiche infondate perché noi abbiamo solo ceduto la concessione di un terminalista, senza cedere valore». Altre critiche hanno riguardato il fatto di aver rivolto eccessivamente l'attenzione al mercato presente oltre le Alpi e non a quello del Mediterraneo. «Al di là del fatto che il centro e nord Europa è da sempre il naturale retroterra economico del **porto di Trieste** - ha ricordato Parisi - quest'accusa è infondata perché qui operano investitori turchi come tedeschi e svizzeri». Un interesse aperto geograficamente a 360 gradi, insomma, proprio come accadeva con Venezia nei secoli addietro e che fece la sua fortuna. Parisi si è poi soffermato sulle cause che hanno portato a un aumentato interesse da parte dei colossi della logistica mondiale per i porti del nord Adriatico e, di conseguenza, anche per quello di **Trieste**. «Negli anni '80 e '90 l'Adriatico era completamente fuori rotta rispetto ai cosiddetti itinerari "around the world" - ha ricordato - un trend che ha iniziato a modificarsi con il nuovo Millennio, quando il trasporto marittimo è aumentato in maniera tale da saturare le linee tradizionali, ridando così linfa anche a un mare chiuso come l'Adriatico». Tornando nel merito della piattaforma logistica, Parisi ha spiegato il perché ad un certo punto la trattativa sia passata dalle mani degli investitori dell'Estremo Oriente a quelli tedeschi. «Gli emissari della Hhla (Hamburger Hafen und Logistik AG) hanno avuto una visione strategica della situazione, nonostante la nuova congiuntura venutasi a creare con il Covid, e non hanno utilizzato il Coronavirus per cambiare gli accordi in corso d'opera. Non hanno voluto procrastinare la chiusura dell'operazione, come invece avevano fatto i cinesi nei mesi precedenti, i quali hanno sempre dimostrato un forte scetticismo sul fatto che non saremmo mai giunti alla creazione della piattaforma stessa». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Piccolo

Trieste

Sapelli: «Trieste città neo-industriale può riscattarsi con porto e scienza»

Piercarlo Fiumanò Per lo storico e economista Giulio Sapelli **Trieste** un «bellissimo esempio di città neo-industriale». Definizione non casuale che Sapelli, professore di Storia economica che ha insegnato in Europa, in Australia e nelle due Americhe, attribuisce alla vocazione economica di una città dall' antico passato industriale ma che oggi, grazie soprattutto alla rinascita del **porto**, riscopre un ruolo strategico nella logistica, nei trasporti e nella scienza grazie a una comunità di ricercatori di valore assoluto. Una città laboratorio che però deve stare lontana da una cultura dell' assistenzialismo e valorizzare l' integrazione fra scienza e mondo produttivo in modo che questo processo avvenga spontaneamente e senza aiuti pubblici. Proprio in questi giorni uscirà in libreria il nuovo libro di Sapelli che si intitola Nella storia mondiale: Stati, mercati e guerre (Guerrini e Associati). In questo volume il professor Sapelli ha raccolto le sue riflessioni scaturite dalla preoccupazione per le crescenti diseguaglianze e per la crisi dell' economia sociale e del lavoro: «Dobbiamo tornare a una economia regolata e a una finanza che guardi alla comunità e non al profitto del singolo individuo». Professor

Sapelli, siamo passati dall' era della globalizzazione alla crisi pandemica mondiale. Stiamo assistendo all' avvento di una neo-industria digitale. La pandemia ha cambiato le dinamiche dei servizi non industriali che rischiano di scomparire come il ristorante sotto casa. La stessa frenata della globalizzazione è ormai in atto da un paio di decenni e la pandemia ne è una concausa e non la causa principe. **Come si affronta una pandemia e quali le conseguenze a lungo termine di un' emergenza così letale?** Dobbiamo imparare dagli asiatici. Possiamo uscirne indenni con la tracciabilità dei contatti, il distanziamento, l' uso della mascherina e la sanificazione dei trasporti con azoto e ossigeno come hanno fatto a Taiwan e Singapore. Siamo di fronte a un evento catastrofico, esogeno al mondo economico, dove viene colpita contemporaneamente l' offerta e la domanda. Pensiamo alla Peste di Camus. Una pandemia non si cura solo con le medicine o i vaccini ma con l' intelligenza sociologica e l' educazione sanitaria. **Come usare i fondi del Recovery Fund?** Rimettendo in moto la macchina dell' industria. In particolare bisogna rifondare l' industria della sanità rimediando ai tagli degli ultimi anni alla sanità territoriale. Dobbiamo ricreare gli ospedali territoriali dando lavoro a migliaia di imprese, riassumendo migliaia di medici, rifondando la sanità di quartiere. Con la salute non si fanno i soldi. Guardiamo all' esempio di Israele dove il successo delle vaccinazioni nella lotta al virus si deve anche al fatto che gli ospedali sono gestiti da Fondazioni. **Servirà una nuova Iri?** L' Iri è stata concepita dopo due guerre mondiali da uomini eccezionali come Alberto Beneduce e Bonaldo Stringher. Fra i primi presidenti ci fu Enrico Marchesano, un napoletano alto dirigente della Banca commerciale triestina. Oggi l' idea dell' industria di Stato è ormai superata.



Il Piccolo

Trieste

Ma come aiutare la ripresa? Finanzierei un piano in infrastrutture e per la creazione di nuove imprese innovative. Non condivido l' Elycopter Money con finanziamenti diretti e continui della spesa pubblica. Per quanto riguarda i ristoranti alle categorie costrette a chiudere a causa dei lockdown a mio avviso sono solo pannicelli caldi ed è sbagliato concederli in base al fatturato. **Trieste, che ha appena detto addio alla siderurgia, è una città post-industriale?** Non vedo nulla di post-industriale nella vocazione economica triestina che anzi deve ancora molto all' industria. **Trieste** è un bellissimo esempio di città neo-industriale che fornisce servizi avanzati nel commercio, nella logistica e nei trasporti. Lo stesso **porto** senza l' industria e il digitale non potrebbe esistere. Le gru e i container sono fatti di acciaio, ferro e alluminio ma sono governati dall' intelligenza artificiale. **Trieste** deve essere un **porto** di transito con la grande vocazione di fare vivere il suo hinterland movimentando anche le merci che si producono nel Goriziano e nel Friuli. **Lei ha più volte descritto un' Europa germano-centrica e orientata dalla manifattura tedesca, partner industriale e commerciale del Friuli Venezia Giulia. Come giudica lo sbarco dei tedeschi nel porto di Trieste?** Lo giudico un evento molto positivo. **Trieste** tuttavia non è l' alternativa tedesca alla Via della Seta che inizia a Shanghai ma finisce nel **porto** fluviale di Duisburg in Germania scelto dai cinesi come hub per l' arrivo della ferrovia dall' Est. Per usare un' immagine geopolitica il braccio sinistro tedesco si unisce al braccio destro cinese, presente in Slovenia, Serbia e nei Paesi balcanici, cingendo il Golfo di **Trieste**. La città è riuscita a valorizzare ancora una volta il suo destino economico di città che guarda a Est e Ovest. Va ricordato che l' imperialismo cinese agisce con il debito; la Germania con gli investimenti. Speriamo che questa strategia comune cino-tedesca nell' alto Adriatico porti sviluppo alla città. **Come vede la riqualificazione del Porto vecchio teresiano?** Nel **Porto** vecchio bisogna creare attività produttive. A mio parere è sbagliato riqualificare questa grande parte della città come se fosse Puerto Madero di Buenos Aires, un' area portuale riconvertita. Potrebbe essere l' occasione per insediarvi postazioni di smart working, scuole di formazione professionale, affittando gli spazi alle piccole e medie imprese. Meglio non spendere soldi per ricreare la movida. Anche in questa regione manca la manodopera qualificata, come dice il Ceo di Fincantieri Giuseppe Bono.. Per tutta la vita ho lavorato per creare un ponte fra lavoro intellettuale e industria. Io stesso ho cominciato come fotoincisore. Bisogna spingere sulle scuole professionali e i giovani devono cominciare presto a lavorare. Nel Paese abbiamo anche un problema di formazione della classe imprenditoriale: anche per questo la generazione dei Bono non ha trovato successori. **Come integrare industria realtà scientifiche triestine dove abbiamo la più alta densità di ricercatori in rapporto alla popolazione?** La cultura e la scienza deve essere resa autonoma da Stato e mercato. A **Trieste** la ricerca deve essere protagonista di un patto sulla conoscenza non disciplinata da leggi e finanziamenti. È un rapporto che funziona bene quando non viene eterodiretto a deve avvenire in modo casuale senza l' intervento dello Stato. **Le startup, nolto vivaci anche a Trieste, possono avere un futuro?** Questi ragazzi che lavorano nelle startup devono imparare come si redige un business plan. Sono bravi

Il Piccolo

Trieste

ma vanno affiancati. I finanziamenti? L' Italia resta un paese bancocentrico ma ci si può rivolgere al mercato dei fondi di investimento e del private equity, inventato in Italia da un grande innovatore come Esterino Piol. Bisogna evitare le trappole della burocrazia. **Lei parteciperà alla presentazione del rapporto sull' economia regionale curato da Camera commercio Venezia Giulia e Ambrosetti House. Come uscire dalla glaciazione prodotta dalla pandemia?** Questa regione è territorio pieno di opportunità con alle spalle Austria, Germania e soprattutto la Boemia, cuore dell' industria mondiale. Io sono ottimista e l' economia di questa regione riuscirà a risollevarsi. Bisogna stringere la cinghia come hanno fatto i nostri padri nel secondo dopoguerra. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

camera venezia giulia

Domani a Trieste Ambrosetti presenta il rapporto economico Fvg

La Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura Venezia Giulia, in collaborazione con The European House - Ambrosetti, presenterà domani il rapporto «Venezia Giulia 2025 - Strategie e azioni per la competitività», un percorso di sviluppo per il territorio anche alla luce degli impatti e delle ricadute della crisi pandemica. I risultati e le proposte dell' iniziativa sono stati sintetizzati in un report che sarà presentato in occasione del Forum finale che si terrà domani dalle 9 alle 13 in modalità fisica e da remoto. Sarà infatti possibile assistere anche da remoto collegandosi dalle 9 alle ore 13 alle pagine Youtube e Facebook di Venezia Giulia Economica e alla pagina Facebook di European House Ambrosetti. Il professor Giulio Sapelli sarà fra i relatori assieme all' economista Veronica De Romanis. Tra i relatori Roberto Binaghi (Chairman e CEO, MindShare Italia), l' assessore regionale alle Attività produttive Sergio Emidio Bini, l' archistar Mario Cucinella, il presidente dell' Authority di sistema del porto di Trieste Zeno D' Agostino, il presidente della Regione Massimiliano Fedriga e Antonio Paoletti (Presidente, Camera di Commercio Venezia Giulia).



Il Piccolo

Trieste

la Ricerca nazionale di Libera e gruppo abele

Porti e criminalità organizzata Trieste in dieci report antimafia

L'analisi considera le citazioni dei vari scali dal 2005 al 2017 nelle relazioni della Dna Ancona, Cagliari, Genova e Gioia Tauro i più presenti

Dal 2005 al 2017 un **porto** italiano su sette è stato oggetto degli interessi della criminalità organizzata. Quasi uno su due se si prendono in considerazione i porti di rilevanza nazionale. E tra questi c'è anche Trieste, che è attualmente il **porto** con i maggiori traffici d'Italia. Un fenomeno che ha investito tutto il Paese, da Nord a Sud. Così una ricerca pubblicata su lavalibera.it, il sito della rivista di Libera e Gruppo Abele. Secondo quanto emerge dalla ricerca, sui 351 porti presenti in Italia, ben 50 (circa il 14% del totale) sono stati oggetto di una qualche proiezione di gruppi criminali. I porti di Ancona, Cagliari, Genova e Gioia Tauro sono presenti in tutte le relazioni della Direzione nazionale antimafia analizzate. Anche quelli di Salerno e Taranto compaiono quasi sempre (in 11 relazioni), così come Livorno, Napoli, Olbia e appunto Trieste, presenti in 10 report. La mappa che ne deriva conferma che le proiezioni della criminalità organizzata all'interno dei porti sono diffuse in tutto il territorio nazionale, da Nord a Sud del Paese, nelle coste tirreniche e adriatiche, a prescindere dalla regione in cui il **porto** è insediato. Alcuni scali sembrano essere particolarmente esposti e la 'ndrangheta riveste un ruolo da protagonista. Nel 2018, il 78% dei sequestri di cocaina, il 60% di eroina e il 99% di hashish sono avvenuti sul confine marittimo. La 'ndrangheta ha un ruolo cruciale nel business. È stata in grado di operare sia nei piccoli porti della Calabria - oltre che nel più importante scalo regionale, Gioia Tauro - sia proiettarsi verso Napoli, Livorno, Venezia e Trieste, nonché in tutti i principali porti commerciali della Liguria, soprattutto nel mercato del traffico di stupefacenti. I porti, evidenzia il rapporto, sono uno spazio dove la criminalità organizzata può trovare occasione di sviluppo in diversi ambiti. La Direzione nazionale antimafia e antiterrorismo da tempo segnala la presenza negli scali italiani ed europei di gruppi criminali che svolgono attività sia nell'economia legale, sia nei mercati illeciti, in particolare proprio nel traffico di stupefacenti. E in questa partita giocano un ruolo rilevante le mafie, ma non sono gli unici attori coinvolti, dato che, soprattutto per i traffici illegali, spesso è necessario il contributo di più soggetti: chi produce, chi imbarca, chi si occupa del trasferimento, chi recupera il carico, chi lo fa uscire dall'area portuale e chi si occupa della distribuzione. I porti, dunque, per lo studio targato Libera, «rappresentano un'opportunità unica per i gruppi criminali di ottenere profitti e rafforzare i legami di collusione sia a livello locale, sia a livello internazionale». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Sdoganamento in mare anche a Monfalcone

Redazione

MONFALCONE Attivato al porto di Monfalcone lo Sdoganamento in mare nel settore automotive, a seguito dell'accordo tra Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e Guardia Costiera. L'accordo rientra nel programma di innovazione strategica intrapresi da ADM, mirato anche al continuo miglioramento della competitività del sistema portuale nazionale. Il primo carico di autoveicoli ha già adottato il nuovo sistema, ottenendo i benefici della procedura dello sdoganamento in mare che permette di anticipare le attività per la presentazione e accettazione delle dichiarazioni doganali rispetto all'arrivo della nave. La procedura per lo sdoganamento degli autoveicoli viene avviata infatti già durante la navigazione, con un miglioramento in termini di efficienza per chi riceve la merce, per l'armatore e per lo scalo portuale. La Capitaneria di porto ha il compito di monitorare che le navi interessate dalla procedura navighino direttamente verso il porto di Monfalcone senza soste o deviazioni, attraverso sistemi satellitari, radar e radio per il controllo del traffico marittimo, attestati presso la sala operativa della Capitaneria. Lo sdoganamento in mare di autoveicoli comporta una semplificazione negli adempimenti doganali con una conseguente riduzione dei tempi per l'uscita dei veicoli dal porto, in questo caso Monfalcone, scalo unionale con una posizione geografica strategica rappresentato anche dalle connessioni intermodali che lo congiungono rapidamente ai mercati dell'Est e del Nord Europa. Nello scalo diventa così attiva una nuova condizione di operatività a sostegno della speditezza dei traffici commerciali e per una gestione più efficiente della componente logistica connessa alla movimentazione delle merci.



Ministero dell'Ambiente

Trieste

Mare: occhi puntati sulle attività di bonifica nei Sin con il Ram e le Capitanerie

Attività di controllo a **Trieste**. Il ministro Costa: "Costante l' azione dello Stato nelle aree da bonificare grazie al monitoraggio con le Capitanerie" Roma, 22 gennaio 2020 - Occhi puntati sulle attività di bonifica nei Sin, i Siti di interesse nazionale, ovvero le aree inquinate da risanare. Sotto la lente del ministero dell' Ambiente, il Sin di **Trieste** (ferriera di Servola), grazie alle attività di controllo del Reparto ambientale marino, che oggi ha verificato, in collaborazione con la locale Capitaneria di **Porto**, la regolarità dei lavori di bonifica iniziati dalla società autorizzata, che hanno portato all' accumulo di numerosi sacchi di rifiuti da avviare a smaltimento. L' operazione si inserisce nell' ambito dell' attività di monitoraggio e controllo del Reparto ambientale marino, posto agli ordini dell' ammiraglio ispettore Aurelio Caligiore, nei Sin. Quello di **Trieste** non solo è tra i più attenzionati dal ministero dell' Ambiente, ma è anche quello in una fase più avanzata di risanamento e recupero ambientale. Sarà una grande opportunità per il territorio, in quanto le aree bonificate saranno aree infrastrutturali del **porto di Trieste** - grazie al lavoro congiunto dei ministri dell' Ambiente Sergio Costa e dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli -, che così diventerà un' importante zona di transito delle merci verso il nord Europa. "Mi congratulo per l' attività di controllo condotta nella ferriera di **Trieste** - commenta il ministro dell' Ambiente Sergio Costa. L' azione dello Stato nei Siti d' interesse nazionale è costante ed evidente, grazie alle forze come il Reparto ambientale marino e la Capitaneria di **Porto** che coadiuvano il ministero dell' Ambiente nelle attività di prevenzione e monitoraggio. Le aree da bonificare sono un' opportunità di crescita economica per il nostro Paese e il Sin di **Trieste** ne sarà una prova lampante".

The screenshot shows the official website of the Italian Ministry of Environment and Territorial Protection. At the top, there is the logo of the ministry and the text "MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE". Below this, there are social media icons for Facebook, Twitter, and YouTube. A navigation menu includes "Home", "Il Ministero", "Ministero", "Amministrazione Trasparente", "Ufficio Stampa", and "Argomenti". The main content area features a headline: "MARE: OCCHI PUNTATI SULLE ATTIVITÀ DI BONIFICA NEI SIN CON IL RAM E LE CAPITANERIE". Below the headline is a photograph of workers in orange safety gear performing cleanup operations on a barge in the sea. To the right of the photo is a short text snippet starting with "Attività di controllo a Trieste. Il ministro Costa: 'Costante l'azione dello Stato nelle aree da bonificare grazie al monitoraggio con le Capitanerie'". At the bottom of the page, there is a footer with the text "IL MINISTRO" and "MINISTERO" followed by "AMMINISTRAZIONE TRASPARENTE" and "UFFICIO STAMPA".

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

crociere a Marghera, la commissaria Zincone convoca i tecnici

Terminal per le grandi navi vertice per avviare i lavori

Il Comitato ha deciso di attrezzare due banchine provvisorie per gli approdi Lombardia (Tiv) e Liguria (Vecon) sono destinate ad accogliere i croceristi

A.V. ALBERTO VITUCCI

Alberto Vitucci Vertice all' Autorità portuale sulle ipotesi alternative per le grandi navi da crociera. La nuova stagione è alle porte, e le soluzioni ancora non ci sono. Cinzia Zincone è da un mese commissario straordinario dell' Autorità portuale. «Sto cercando di capire e valutare le fattibilità dei vari progetti», dice. Per questo ha convocato una riunione con gli uffici e gli esperti. Bisogna rendere operative le decisioni del Comitato del 21 dicembre scorso. La decisione è stata quella di annunciare un futuro con le navi «fuori dalla laguna». Nel frattempo però si tratta di gestire il «provvisorio». La soluzione individuata è quella di attrezzare entro 150 giorni le banchine Lombardia - di proprietà Tiv - e Liguria (Vecon). Potranno ospitare ognuna 40 navi l' anno. Costo degli interventi, un milione e 300 mila euro (per la Tv), 350 mila euro per la Vecon. Tempi rapidi, perché le aree non hanno bisogno di bonifiche. E nemmeno di scavi, visto che le grandi navi commerciali già arrivano. Le due società terminaliste hanno accettato la proposta, in cambio di una proroga della concessione. E dell' assicurazione che quegli approdi non penalizzeranno l' attività commerciale. Le banchine Lombardia e Liguria sono uno dei 13 progetti contenuti nel dossier consegnato al ministero dall' ex commissario **Pino Musolino**. Tra questi anche quello che prevede gli ormeggi a Fusina, nelle banchine del terminal Ro ro gestito in project financing dalla società Ro.Port Mos del gruppo Mantovani. La società ha offerto la sua disponibilità. Un anno fa una dura polemica aveva investito la Ro.port, per la decisione del Porto di finanziare 9 milioni di euro e prorogare il contratto della concessione di 10 anni, stralciando alcune opere che facevano parte del contratto. Adesso nel caso di utilizzo delle banchine, dicono gli esperti, lo Stato dovrebbe corrispondere alla società un indennizzo notevole. A Fusina le misure per accogliere le grandi navi da crociera non sono sufficienti, e c' è bisogno di scavare un grande bacino di evoluzione. Ancora più problematica appare l' ipotesi a medio termine, cioè quella individuata dal Comitato del 2017 del canale Industriale Nord sponda Nord, sempre a Marghera. Qui i lavori, secondo il Porto, costeranno 12 milioni ma occorre allungare la banchina di 200 metri. Senza contare che per arrivare al canale Nord le navi devono entrare in laguna e percorrere tutto il canale dei Petroli. Sarebbero però 145, è scritto nel verbale della riunione, le grandi navi allontanate da San Marco nel 2022. La proposta di «lungo termine» resta infine quella di fare approdare le navi troppo grandi fuori della laguna. Per questo esiste un progetto già approvato dalla commissione Via (Duferco De Piccoli, al Lido) e l' ipotesi di Santa Maria del Mare. Per il momento, nulla ancora si muove. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Mose, la nuova Autorità partirà in primavera Miani paga gli stipendi Ossola ridimensionato

Mo. Zi.

Il futuro assetto della governance del **Mose** è rimandato alla primavera e i 260 lavoratori di Consorzio Venezia Nuova, Thetis e Comar tirano un sospiro di sollievo. L' incontro tra le rappresentanze dei dipendenti e il liquidatore del Cvn Massimo Miani ieri ha stemperato alcune delle preoccupazioni del personale, a cominciare dalla capacità di pagare gli stipendi. Il deficit in bilancio supererà i 100 milioni e Miani sta sottoponendo a verifica le proiezioni di 200 milioni fatte dopo gli incontri con la commissaria del **Mose** Elisabetta Spitz e la provveditrice Cinzia Zincone, forse troppo pessimistiche. Il punto è quantificare esattamente il deficit e trovare i soldi per portare a termine il **Mose** e liquidare il Consorzio, dando così il via alla fase due con l' Autorità della Laguna e la società strumentale. Da qui a marzo saranno disegnati gli organigrammi delle due strutture che succederanno al Cvn e sono giunte assicurazioni che nel frattempo non ci saranno «fughe in avanti», con chiamate di tecnici e quadri prima che sia completo l' assetto generale. Rientrato, pare, anche il timore della fuga di competenze dal Consorzio verso gli uffici di Spitz. La preoccupazione era legata al contratto di consulenza da 150 mila euro l' anno all' ex commissario Anac Francesco Ossola, cui Spitz aveva delegato verifica, direzione e supervisione del completamento degli impianti, del commissioning (una specie di collaudo), manutenzione, risoluzione di criticità, sicurezza, definizione delle linee guida per il sollevamento e anche del piano morfologico. Palesi le contrarietà in Cvn e al Provveditorato, l' incarico del professor Ossola è stato ridimensionato alla sola sicurezza dalla stessa commissaria. Il cruccio restano i conti, perché c' è da dare alle imprese spettanze arretrate per 20 milioni, ultimare gli impianti elettrici e di automazione, avviare le manutenzioni e rifare le cerniere delle paratoie. Le spese non coerenti con questo obiettivo vengono sfrondate e oltre all' azzeramento del contratto del capo ufficio stampa Antonio Gesuali e dell' ingegnere "padre" del **Mose** Alberto Scotti, Miani ha deciso di chiudere anche l' ufficio di Roma. Avrebbe informato di persona i lavoratori, prospettando due soluzioni da sottoporre a trattativa sindacale: il trasferimento a Venezia o, più fattibile, un incentivo alla buonuscita.



Il territorio

Danneggiata la passeggiata di Voltri "Mai realizzato il molo di protezione"

Le associazioni locali accusano, il vicesindaco ribatte: " Errori antichi, l' intervento è a carico dell' Autorità Portuale"

di Massimiliano Salvo A Voltri ancora stentano a crederci, tanto che gli abitanti stanno andando di persona a controllare. Ma è proprio così: la passeggiata distrutta con la mareggiata del 2018, trasformata in un cantiere e restituita al quartiere dopo un anno di lavori, è stata nuovamente danneggiata dalle onde. Tra venerdì e sabato alcune assi si sono divelte, altre ringhiere sono state strappate, mentre tratti di pavimentazione si sono sollevati. Associazioni e municipio si scagliano contro gli interventi realizzati dal Comune. «Mai giunti a conclusione e rimasti in alcuni parti carenti», e «mai condivisi con noi» polemizza nella richiesta di un incontro urgente l'associazione Utri Mare, che è cotitolare della concessione con il Comune e gestisce le sedi delle associazioni di pesca sul lungomare. Rincarica la dose il municipio VII Ponente: in particolare per quell' annuncio dato dal sindaco Marco Bucci e dal presidente Giovanni Toti nell' autunno del 2019: « Nel 2020 inizieranno i lavori per la realizzazione di un molo a protezione della passeggiata di Voltri ». Lavori alla foce del torrente Leiro che non sono mai cominciati. « Ci è stato detto che partiranno nel 2021 », riporta il presidente del municipio Chiarotti. « E' un problema che si aggiunge al mancato ricollocamento dei roccioni a protezione della passeggiata », attacca l' assessore al territorio Matteo Frulio. «E intanto qui si rischia di distruggere tutto di nuovo». La parte di passeggiata davanti a piazza Odicini si era già danneggiata una quindicina di giorni fa ed è stata transennata; lo scorso fine settimana è invece toccato alla zona davanti al bar Fuori Rotta. «Il problema è che in alcuni tratti la passeggiata poggia su cassoni pieni di massi che dovrebbero frenare l' impatto del mare. Ma quando i cassoni si riempiono di sabbia, con le onde questa fa pressione sulle tavole sovrastanti rompendole » . L' assessore comunale ai Lavori pubblici Pietro Piciocchi rigetta ogni accusa. « Paghiamo scelte progettuali di 20 anni fa che non funzionano » . Per quanto riguarda i lavori del molo confermo la partenza nel 2021, ma non si tratta di un compito nostro: interviene **Autorità portuale** ». © RIPRODUZIONE RISERVATA



IL RACCONTO

Hennebique così la storia diventa modernità

L'ex silos granario del porto destinato ad essere recuperato al servizio delle navi da crociera è tra i protagonisti del libro di Repubblica

di Massimo Minella Servirà le crociere, una volta che l'emergenza sarà finita. E ospiterà uffici, esercizi commerciali, attività culturali e ricettive. Sarà tante cose insieme, l'Hennebique che si affaccia placidamente su Calata Santa Limbania. A osservarlo dal mare, ormai da decenni, sono soltanto i cefali che si spostano a migliaia fin sotto la banchina. Ma il conto alla rovescia per la rinascita è già partito e si concluderà quando il consorzio che si è aggiudicato il bando di gara per la riqualificazione, guidato dal gruppo lombardo Vitali, avrà terminato i suoi lavori. Strano destino, quello dell'Hennebique, esempio vivente di archeologia industriale pronto a riconvertirsi, come si racconta nel volume "C'era una volta il futuro- Un viaggio nell'archeologia industriale della Liguria" che i lettori di Repubblica, acquistando il quotidiano, troveranno in omaggio giovedì 28 in edicola. La sua immagine condivide lo skyline del porto vecchio da più di un secolo. È stato narrato, svelato, sbeffeggiato un'infinità di volte. Come infiniti sono stati i suoi progetti di nuova vita, una volta abbandonata la sua storica attività di silo granario nel cuore dello scalo genovese. La costruzione risale all'



inizio del Novecento ed è uno dei primi manufatti in cemento armato costruiti in Italia. Il titolare della licenza, monsieur Hennebique, francese, capomastro con lo spirito degli affari, in Italia si affida a un'azienda di Torino che comincia a proporre il nuovo "impasto" costruttivo nel Nord Italia, arrivando presto in Liguria. Prima una parte del mercato orientale, poi i silos granari del porto. Solido l'involucro, rivoluzionario il sistema di movimentazione della merce, che con la nave carica di granaglie che attracca alla banchine e gli aspiratori che trasferiscono la merce nei depositi, pronti per essere ricaricati sui treni e giungere a destinazione. Avanti così fino alla fine degli anni Ottanta, quando il business va in pensione, insieme a tante altre merceologie progressivamente cannibalizzate dal container. La proprietà è del gruppo Ferruzzi che subito medita la riconversione a hotel di lusso. Sono in arrivo i Mondiali di calcio, Italia '90, e un albergo in porto potrebbe essere un affare interessante. Ma l'operazione non si conclude e per i silos svuotati dal grano iniziano tempi bui. Si lanciano bandi a cui nessuno partecipa, si concede all'università un'opzione di sei anni per realizzare lì nuovi spazi, ma anche questa scade senza che nulla accada. Qualcuno comincia a ipotizzare che, per l'ultimo buco nero del porto di Genova, forse la soluzione migliore sia l'abbattimento. Per il G8 di Genova, l'allora premier Silvio Berlusconi, si dichiara inorridito dalla vista di questo scheletro abbandonato e chiede che almeno alle finestre vuote siano messe delle coperture rosse. E invece la bellezza struggente di questa struttura affacciata sul porto è immediata e il suo interno è ancora più sconvolgente, come documentano anche le immagini che lo ritraggono nel suo "privato". Alcune, bellissime, le scatta anche l'autore del capitolo del libro "C'era una volta il futuro" dedicato proprio all'Hennebique, Jacopo Baccani, architetto, documentarista e fotografo. Un bando via l'altro, si arriva così a un nuovo accordo fra le istituzioni, l'autorità portuale, il comune, la regione, la sovrintendenza, che impone il rispetto della struttura esterna e ovviamente il mantenimento di muri e travi portanti, ma consente un impiego in cui possano bilanciarsi adeguatamente attività pubbliche e private. Per poter rivivere, l'Hennebique ha bisogno di rendere anche dal punto di vista economico, così da ripagare chi si fa capire dell'investimento e del rischio d'impresa. Il bando



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

specializzato nelle grandi opere. Vitali demolisce, ricostruisce, sistema e recupera. E lo stesso promette di fare anche per l' Hennebique, dopo aver firmato nuova edilizia, grandi opere e hub logistici. La vocazione- cardine del manufatto sarà al servizio delle grandi navi da crociera, che potranno attraccare sfruttando tutti i servizi. Sarà così l' occasione per recuperare l' accosto del ponte dei Mille di levante, dopo adeguato intervento sulla banchina. Ma si punterà anche a un accordo complessivo che possa spingersi su Ponte Parodi, dove sono previsti altri attracchi per le crociere. Resta qui il ricorso della francese Altarea, ma un tavolo di confronto con le istituzioni potrebbe portare nei prossimi mesi a una soluzione delle tensioni e a un progetto di rilancio unitario. © RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

matteo bianchi (pd): «difendiamoci dagli oligopoli»

«Subito un maxi piano di formazione per il portuale 4.0»

genova«Dobbiamo varare un programma nazionale di formazione digitale continua dei lavoratori delle banchine, che professionalizzi il portuale 4.0». Matteo Bianchi, responsabile nazionale Pd dell' economia del mare, ha in testa un piano Marshall per i "camalli" d' Italia. «Perché sono stati indispensabili durante la pandemia e ora ci sono diversi fenomeni che rischiano di renderli marginali». Le minacce all' orizzonte sono diverse e Bianchi, in un intervento pubblicato integralmente su www.meditelegraph.it, elenca quelle più pericolose: «Penso al processo di integrazione nella logistica: le grandi compagnie di navigazione stanno prendendo il controllo dell' intera catena logistica e operano in regime di oligopolio: è chiaro che gli spazi di chi opera a terra vengono compressi enormemente». E poi ci sono «due grandi transizioni: digitale e ambientale». Bianchi include tutti i lavoratori dei porti, anche i servizi tecnico nautici: «Il fondo Nuove Competenze può essere un parziale avvio, ma va adattato. Dobbiamo formare, prepararci al 5G e costruire piani dell' Organico Porto coerenti a livello nazionale. Gli investimenti necessari nei porti non possono essere dedicati solo alle infrastrutture: vanno fatti anche sul capitale umano». --



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

roberto gulli Il segretario Uiltrasporti Liguria: «Clima teso nello scalo»

«Genova, bene la nuova diga Ma il porto ora punti sul ferro»

SIMONE GALLOTTI

genova «Lo ribadiremo oggi al dibattito pubblico: la diga va fatta per poter far crescere l'occupazione in **porto**. Senza l'opera rischiamo di perdere posti di lavoro». Tocca ai sindacati partecipare al confronto sulla nuova opera portuale. Roberto Gulli, segretario ligure della Uiltrasporti, non ha dubbi: «Anche perché il fronte del lavoro in **porto** è caldo». Perché? «Pensi al conflitto che c'è con il Terminal San Giorgio. L'azienda contrattacca, ma lì c'è un problema e noi vogliamo difendere i lavoratori. E poi dobbiamo continuare a monitorare la fusione tra Psa e Sech. L'operazione è rilevante e coinvolge tutto il **porto** di **Genova**. La legge impedisce i trasferimenti dei portuali da un terminal all'altro e noi vigiliamo». **La diga invece si fa solo per due operatori? Per Msc e Spinelli?** «Non è così. La diga si fa per tutto il **porto**. Mi pare miope pensare che crei vantaggio solo a due terminalisti. Comunque per togliere ogni dubbio, chiediamo che venga realizzata in una fase unica da Levante a Ponente. Oggi sono previsti due step, se invece vogliamo togliere ogni alibi, pensiamo a un'unica soluzione. Così non ci saranno polemiche...». I comitati dicono che ci sarà un'esplosione di camion sulle strade... «Questo è un aspetto interessante: la diga è il naturale completamento del piano di espansione cominciato con il Terzo valico. Ci serve anche per contrastare i porti del Nord Europa. Ma dobbiamo puntare di più sul trasporto ferroviario come ha fatto da tempo lo scalo della Spezia». **È possibile immaginare un raddoppio dei container con la nuova diga?** «Guardi, le grandi opere richiamano il traffico. E poi se vogliamo davvero essere competitivi, dobbiamo attrezzarci. La diga è necessaria per accogliere le navi di oggi da 24 mila teu e quelle del futuro che supereranno i 30 mila teu. Rischiamo di rimanere tagliati fuori e diventare un **porto** regionale». --



Diga foranea di Genova, Federlogistica: "Formidabile occasione"

GAM EDITORI

25 gennaio 2021 - Una formidabile occasione di sviluppo, volano per la ripartenza". Federlogistica appoggia il progetto della Diga foranea del porto di Genova. L'occasione è il dibattito indetto dall' Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale per la realizzazione dell' infrastruttura, che vede coinvolte le associazioni, gli operatori portuali, i cittadini e tutti gli stakeholder che contribuiscono alla competitività del sistema. Per il presidente di Federlogistica Liguria Davide Falteri, l' opera è destinata a potenziare non solo la capacità ricettiva e di transito dello scalo quale porta nel Mediterraneo, ma a contribuire a rendere competitivo l' intero sistema marittimo-portuale italiano nei mercati europei. "L' adeguamento, l' ammodernamento e l' ampliamento delle infrastrutture marittime, portuali e terrestri (come la Diga foranea, il Terzo valico e la Gronda) è un primo, rilevante passo per il rilancio non solo del porto di Genova, ma dell' intero sistema economico italiano legato al trasporto merci e passeggeri - afferma Falteri - Un atto imprescindibile per renderci competitivi con i porti del Nord Europa, ma che da solo non basta per fare della logistica un volano di crescita in un sistema globale, interconnesso e circolare". Un primo passo, dunque, che va accompagnato da altre azioni volte a consolidare il ruolo logistico di primo piano del sistema Italia nel più ampio scenario mediterraneo ed europeo. "Ci impegneremo, insieme alle altre associazioni di categoria e rappresentanze, a lavorare in sinergia per attrarre lavoro e creare occupazione, suggellando per Genova e per gli altri porti italiani l' importanza di rappresentare uno scalo significativo per la logistica europea", spiega il presidente di Federlogistica Liguria. Delle soluzioni individuate dal piano di fattibilità tecnico-economico, quelle con ampliamento dell' accesso a levante paiono le più favorevoli, al netto delle ricadute economiche, sociali, costruttive e ambientali che sono al vaglio della task force tecnica coinvolta nel progetto. Con l' impegno economico di oltre 1 miliardo di euro e un arco temporale di 8 anni, l' opera genererà 30mila posti tra indiretti e indotti grazie all' aumento dei volumi di container movimentati. "Sarà ora necessario giungere alla formulazione di un nuovo piano regolatore di sistema in cui, grazie alla collaborazione attiva di tutti i soggetti coinvolti, saranno superate anche le difficoltà tecniche che si profilano all' orizzonte, come la questione del rapporto porto-aeroporto, consapevoli che il porto di Genova rappresenta un volano prioritario di sviluppo, in cui la logistica riveste un posto di primo piano", conclude il presidente di Federlogistica Liguria.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

voto all' unanimità del consiglio regionale

Recovery plan, sì alla commissione «Vigilerà sull' utilizzo dei fondi»

Passa la proposta del presidente Giovanni Toti: un organo del consiglio controllerà le ricadute sulla regione del piano

EMANUELE ROSSI

Una commissione speciale del consiglio regionale della Liguria vigilerà sull' applicazione e la ricaduta del Recovery plan europeo sul territorio ligure. La proposta è arrivata dal presidente della Regione Giovanni Toti durante il consiglio di ieri, convocato proprio per discutere del piano regionale dell' utilizzo delle risorse che arriveranno (in parte prestiti, in parte a fondo perduto) dall' Europa. Le opposizioni hanno accolto la proposta del governatore, che è stata votata all' unanimità. E sono stati ritirati gli ordini del giorno. Ma Pd, Lista sansa, Linea condivisa e M5S non hanno fatto sconti nelle critiche riservate alla lista da 25 miliardi di euro che la Liguria ha mandato a Roma con tutte le richieste del territorio. «Avere una commissione del consiglio regionale che monitora e segue, tutto quello che riguarda il Recovery nella nostra regione credo sia lo strumento più opportuno per garantire condivisione ed efficacia. Proprio domani incontreremo il presidente del Consiglio sul "Recovery", e ci auguriamo che nelle prossime ore si incomincerà a costruire l' architettura dei rapporti tra livelli di governo, per poi scendere nella sostanza dei fatti» ha detto il presidente della Regione. Nelle 155 pagine del "Piano di resilienza e recupero" del governo compaiono già alcuni interventi che saranno finanziati con le risorse europee come la Diga del porto o il Raddoppio ferroviario a ponente. Ma al momento è impossibile sapere con certezza quante saranno le risorse investite in Liguria e su quali capitoli. Il consigliere Ferruccio Sansa ha invitato la giunta a cambiare l' approccio: «Non si può destinare il 70% dei fondi alle infrastrutture. Servono più incentivi abitativi per gli studenti fuori sede, interventi per la protezione ambientale, spazi creativi per i giovani, tutele e garanzie per le madri, progetti per arginare il disagio e la marginalità, nuove offerte turistiche legate alla cultura, all' agricoltura e all' enogastronomia». Per il capogruppo Pd Luca Garibaldi «il Consiglio può funzionare da cabina di regia del confronto fra tutti i soggetti che, a vario titolo, dovranno esseri protagonisti di questo progetto» e invita a non fare cadere nel vuoto la richiesta del Rettore dell' Università di Genova Federico Delfino che vorrebbe che Genova si attivasse per ospitare uno dei sette centri nazionali per l' Alta tecnologia previsti nel piano, quello destinato ad ambiente ed energia. Il capogruppo del Movimento cinque stelle Fabio Tosi invece ha chiesto una maggiore attenzione ai temi ambientali: «Mettiamo sul tavolo l' elettrificazione delle banchine per i nostri porti, la mobilità sostenibile, il ciclo dei rifiuti per il loro riciclo e riuso, l' efficientamento energetico delle case popolari, alla bonifica e riqualificazione di siti ad alta criticità ambientale come lo sono Stoppani a Cogoleto, Pitelli a La Spezia e l' Acna di Cengio». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Recovery Plan, la proposta di Toti: «Una commissione permanente in consiglio regionale»

Per Toti «Avere una commissione che monitora e segue tutto quello che riguarda il Recovery nella regione è lo strumento più opportuno per garantire condivisione ed efficacia»

«La costituzione di una commissione permanente sul Recovery Plan da insediare come commissione speciale nell' ambito del consiglio regionale per la nascita di una cabina ristretta di dialogo con cui affrontare, di volta in volta, i vari temi». È la proposta presentata al consiglio regionale dal presidente Giovanni Toti nel corso della discussione odierna sul Recovery Plan. «Il Recovery è un gigantesco piano che vale circa due volte il vecchio piano Marshall con cui ripartì l' Italia e che credo debba essere il più condiviso possibile con le forze politiche, sociali ed economiche del Paese - ha sottolineato Toti - Al momento la situazione politica del governo e anche i ritardi accumulati sul Recovery non ci consentono di conoscere nel dettaglio quali saranno gli indirizzi governativi, europei e del Parlamento italiano. Avere una commissione del consiglio regionale che monitora e segue tutto quello che riguarda il Recovery nella nostra regione credo sia lo strumento più opportuno per garantire condivisione ed efficacia . Proprio domani incontreremo il presidente del Consiglio sul Recovery e ci auguriamo che nelle prossime ore si incomincerà a costruire l' architettura dei rapporti tra livelli di governo, per poi scendere nella sostanza dei fatti». «Al momento - ha precisato il governatore - non sappiamo come verranno utilizzati i fondi del Recovery: se verranno delegati alle regioni o se gestirà tutto il governo centrale attraverso bandi condivisi, quindi è difficile entrare nel merito . Sicuramente alcune cose positive già ci sono: la grande diga del porto di Genova, il raddoppio della ferrovia del ponente, gli investimenti sulla mobilità sostenibile del Comune di Genova; opere importanti già finanziate da cui si può partire».



Recovery fund, tante promesse e zero certezze: in Liguria nasce una commissione speciale

Tutti d' accordo con la proposta di Toti, il presidente: "Ancora non sappiamo come verranno utilizzati i fondi"

Genova. Sarà una commissione speciale istituita all' interno del Consiglio regionale a discutere come debbano essere utilizzate le risorse del recovery fund, 210 miliardi di euro che serviranno all' Italia (e quindi alla Liguria) per rialzarsi dalla crisi generata dall' emergenza Covid. È l' unica certezza emersa dalla seduta monotematica di oggi, che ha messo in luce soprattutto i tanti punti oscuri del piano approvato dal Governo, a partire dal ruolo che avranno nei prossimi mesi gli enti locali. "Il Recovery è un gigantesco piano che vale circa due volte il vecchio piano Marshall e credo debba essere il più condiviso possibile con le forze politiche, sociali ed economiche del Paese - ha sottolineato il presidente Giovanni Toti che per primo oggi ha lanciato l' idea di una commissione ad hoc -. Al momento la situazione politica del governo e anche i ritardi accumulati non ci consentono di conoscere nel dettaglio quali saranno gli indirizzi governativi, europei e del Parlamento italiano. Proprio domani incontreremo il presidente del Consiglio sul Recovery e ci auguriamo che nelle prossime ore si incomincerà a costruire l' architettura dei rapporti tra livelli di governo, per poi scendere nella sostanza dei fatti". "Al momento - ha aggiunto il governatore - non sappiamo come verranno utilizzati i fondi del Recovery : se verranno delegati alle regioni o se gestirà tutto il governo centrale attraverso bandi condivisi, quindi è difficile entrare nel merito. Sicuramente alcune cose positive già ci sono: la grande diga del **porto di Genova**, il raddoppio della ferrovia del ponte, gli investimenti sulla mobilità sostenibile del Comune di **Genova**". A parte gli annunci del Governo, per ora non esiste nulla di concreto sul tavolo. Nella parte che riguarda la mobilità sostenibile si parla di "progetti già individuati" per **Genova**: potrebbe trattarsi dello Skytram o della monorotaia Erzelli-Aeroporto, o forse di entrambi, ma è anche plausibile, come ha ricordato lo stesso Toti, che alcune opere già finanziate siano incluse nel recovery plan e le relative somme già impegnate vengano dirottate su altri progetti. Allo stesso modo per nuova diga, Terzo Valico, tunnel della Val Fontanabuona non compaiono voci di spesa specifiche. L' ordine del giorno approvato all' unanimità dal consiglio regionale è stato sottoscritto da tutti i gruppi e si pone il fine di costituire "nei tempi più rapidi possibili una commissione speciale sul Next Generation Eu come sede principale di confronto e approfondimento sugli obiettivi per la Liguria e impegna la giunta a fornire il massimo supporto organizzativo al lavoro della commissione". Il documento tiene conto "dell' obiettivo condiviso da tutte le forze politiche di individuare una sede permanente di confronto e approfondimento sulle tematiche" del piano "e sulla sua concreta attuazione". "È necessario inserire Regione Liguria tra i soggetti attuatori dei progetti che verranno finanziati - sostiene il capogruppo della Lega Stefano Mai - È assurdo e sarebbe anche dannoso escludere le regioni dalla gestione territoriale dei finanziamenti, attivando, come vorrebbe il presidente del Consiglio dei ministri Giuseppe Conte, una task force apposita. In Liguria c' è assoluta necessità che le opere, già richieste con un dettagliato elenco inviato a Roma, vengano tutte finanziate per colmare il nostro gap infrastrutturale che ci ha portati all' isolamento rispetto ad altre regioni. Inoltre, siccome una parte dei fondi risultano prestati al 2056, dobbiamo sapere le esatte condizioni con cui riceveremo questi soldi. Non vorremmo trovarci riforme non popolari, magari su pensioni, salari, tasse e imposte o patrimoniali, specie in un momento così difficile per le imprese e le famiglie". Dalle opposizioni sono arrivate invece critiche sulle priorità espresse dalla Regione. "Abbiamo



davanti a noi una grande occasione e la possibilità di lasciare un segno che cambi il destino della nostra terra.
Tuttavia la bozza della giunta sembra



Genova24

Genova, Voltri

scritta 20 anni fa, guarda al passato e non al futuro e oltre il 70% delle risorse sono destinate alle infrastrutture, sembra una semplice lista della spesa, mentre i progetti da realizzare devono accrescere il senso di appartenenza al territorio", ha detto il consigliere Ferruccio Sansa . "Non si sa ancora come i fondi saranno distribuiti alle Regioni, sappiamo che ci sono alcune opere ritenute importanti dal Governo, e alcune riguardano la Liguria ma, quando avremo queste certezze, occorreranno una gestione partecipata e una programmazione chiara dei fabbisogni dei territori riempiendo i contenitori di contenuti", ha aggiunto il capogruppo del Pd Luca Garibaldi secondo il quale è necessario un grande coinvolgimento delle associazioni e della società civile su tre filoni: donne, giovani e divari territoriali. "Auspico che i tempi dei veti e delle polemiche sia finito, non è più il tempo della propaganda, ma di essere al servizio dei cittadini - ha detto il capogruppo del M5s Fabio Tosi -. Dobbiamo aiutare le categorie in ginocchio, che ci chiedono un cambio di passo su tanti settori. In questo senso Tosi ha citato la tutela dell' ambiente, la mobilità sostenibile, il riciclo dei rifiuti, la bonifica delle aree ex Stoppani, ex Acna e Pitelli, il decentramento energetico, il contrasto al dissesto idrogeologico. "Abbiamo fatto bene a chiedere questa seduta e non solo per la minoranza, ma per la totalità del Consiglio", ha osservato Gianni Pastorino di Linea Condivisa indicando quelle che ritiene le priorità per il futuro in Liguria: la lotta ai cambiamenti climatici, la difesa dell' ambiente, piani di sviluppo economico sostenibile, scuole più moderne e dotate di una rete informatica efficiente.

Recovery: Toti propone 'commissione straordinaria' su fondi per la Liguria

GENOVA - L'istituzione di una commissione permanente straordinaria del Consiglio regionale della Liguria sul Recovery Plan affinché maggioranza e opposizione possano discutere nel merito dei progetti da portare avanti. E' stata la proposta presentata stamani all'assemblea dal presidente della Regione e assessore al Bilancio Giovanni Toti ricordando i 200 miliardi di euro a disposizione dell'Italia fino al 2026, "circa due volte il piano Marshall".

"Il Recovery è un gigantesco piano, che credo debba essere il più condiviso possibile con le forze politiche, sociali ed economiche del Paese - sottolinea Toti - Al momento la situazione politica del governo e anche i ritardi accumulati sul Recovery non ci consentono di conoscere nel dettaglio quali saranno gli indirizzi governativi, europei e del Parlamento italiano. Avere una commissione del consiglio regionale che monitora e segue, tutto quello che riguarda il Recovery nella nostra Regione credo sia lo strumento più opportuno per garantire condivisione ed efficacia".

"Al momento non sappiamo come verranno utilizzati i fondi del Recovery: se verranno delegati alle Regioni o se gestirà tutto il Governo centrale attraverso bandi condivisi, quindi è difficile entrare nel merito. - commenta - Sicuramente alcune cose positive già ci sono: la grande diga del porto di **Genova**, il raddoppio della ferrovia del ponente, gli investimenti sulla mobilità sostenibile del Comune di **Genova**".

Il capogruppo della Lega Stefano Mai in aula ha chiesto che "le infrastrutture per la Liguria siano al centro del Recovery, essendo un tema più che mai fondamentale per il nostro territorio".



MSC Grandiosa parte dal porto di Genova per la prima crociera del 2021

Sicurezza a bordo garantita da un protocollo sanitario unico al mondo L'ammiraglia della flotta MSC Crociere riprende i classici itinerari di una settimana in Mediterraneo occidentale, dopo la temporanea sospensione delle crociere avvenuta durante le festività natalizie, dando così il via alla ripresa del comparto crocieristico nel 2021 La nave salperà ogni domenica da **Genova** con tappe a Civitavecchia, Napoli, Palermo e Malta. Gli ospiti possono di iniziare e terminare la crociera scegliendo di imbarcarsi nel **porto** italiano più vicino a casa Leonardo Massa (Managing Director MSC Crociere): "Grazie al nostro rigoroso protocollo sanitario, da agosto 2020 abbiamo trasportato oltre 30.000 ospiti in piena sicurezza" **Genova**, 24 gennaio 2021 - MSC Grandiosa salperà questa sera da **Genova**, dopo la temporanea sospensione delle crociere avvenuta durante le festività natalizie, dando così il via alla ripresa del comparto crocieristico nel 2021 in Mediterraneo. L'ammiraglia della flotta MSC - che era già stata la prima nave al mondo a ripartire, lo scorso 16 agosto, dopo i mesi del primo lockdown - torna a proporre i classici itinerari di una settimana settimanali nel Mare Nostrum, con tappe a Civitavecchia, Napoli, Palermo e Malta. " Siamo consapevoli che gli occhi del mondo - in particolare quelli del settore turistico, ancora fermo per la pandemia - continuano ad essere puntati sull' Italia. Un Paese che per primo è riuscito a rimettere in moto un comparto come quello crocieristico, che a livello nazionale vale 14 miliardi di euro e genera occupazione per 120.000 persone, rappresentando così un importante volano anche per altri settori attualmente ancora fermi ", ha spiegato Leonardo Massa, Managing Director di MSC Crociere . " Il protocollo di salute e sicurezza messo a punto da MSC Crociere, insieme ad esperti internazionali e alle autorità italiane, ci ha già consentito, tra agosto e dicembre del 2020, di portare in crociera in piena sicurezza oltre 30.000 persone, e viene oggi utilizzato come modello per supportare la possibile ripartenza del settore crociere insieme ad altri comparti dell' ospitalità in altri Paesi del mondo ". Per ridurre al minimo gli spostamenti necessari a raggiungere la nave per imbarcarsi, MSC Crociere offre a tutti i suoi ospiti la possibilità di iniziare e terminare la crociera scegliendo il **porto** più vicino a casa tra quelli previsti dall' itinerario. Una volta raggiunto il terminal crociere, gli ospiti dovranno sottoporsi ai controlli previsti dal protocollo di salute e sicurezza, tra cui il tampone antigenico; successivamente potranno salire a bordo, entrando di fatto in una sorta di "bolla" sanitaria e di protezione sociale per tutta la durata della crociera. Anche chi scenderà a terra per visitare i luoghi toccati dalla nave, infatti, continuerà a restare all' interno di una "bolla" che impedisce contatti con chi non è stato sottoposto a tampone e prevede solo visite in aree sanificate e protette; questo, anche a tutela delle popolazioni locali che, in tal modo, non entreranno a loro volta in contatto con i crocieristi. Le escursioni, possibili esclusivamente in questa "modalità protetta", saranno organizzate solo nelle zone gialle e arancioni. Il protocollo, oltre allo screening universale con il tampone antigene obbligatorio per tutti i passeggeri e membri dell' equipaggio prima dell' imbarco, prevede una serie di misure igienico-sanitarie ulteriormente rafforzate in tutti gli ambienti della nave, il distanziamento sociale a bordo, l' uso di maschere nelle aree pubbliche, l' uso di un braccialetto smart in grado di risalire, se necessario, a un tracciamento dei contatti più stretti avuti nel corso della crociera, sempre nel rispetto della privacy. Inoltre, il protocollo è stato progettato da MSC Crociere per rispondere alle possibili evoluzioni della situazione a terra e per questa ragione, ad esempio, sono state introdotte nuove misure, tra cui un secondo tampone a metà crociera per gli ospiti e tamponi settimanali per tutto l' equipaggio.





Sea Reporter

Genova, Voltri

della nave è possibile godersi pienamente l'esperienza della crociera, così come avveniva prima della pandemia e, grazie alla riduzione della capacità passeggeri, vi sono maggiori spazi a disposizione, tanto che il gradimento degli ospiti è ulteriormente salito. Sulla nave è possibile andare al ristorante, assistere agli spettacoli a teatro, partecipare alle attività di intrattenimento, utilizzare le piscine, l'area fitness, il centro benessere di bordo e tutte quelle attività classiche previste di solito sulle navi da crociera. " Gli oltre 30 mila ospiti che hanno navigato dallo scorso agosto su MSC Crociere hanno definito la loro esperienza come una delle vacanze più sicure e nel contempo divertenti" , ha aggiunto Massa. "Questo rappresenta per noi la migliore conferma di aver intrapreso un percorso corretto e adatto a farci ripartire nel modo più sicuro possibile. Desidero ringraziare, a nome di MSC Crociere, le istituzioni e le autorità italiane che hanno contribuito a definire insieme a noi un protocollo sanitario che mette in campo tutte le conoscenze e le tecnologie disponibili ". Type=N, Mode=P, DE=None Type=N, Mode=P, DE=None Type=N, Mode=P, DE=None.

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

l'idea del propeller

«Un ministero del mare per il rilancio del Paese»

La Spezia Istituire il ministero del Mare. È la proposta del Propeller sostenuta anche dalla sua articolazione spezzina, guidata dall' ex presidente dell' **Autorità portuale** Giorgio Bucchioni. Sono oltre sessanta i soci alla Spezia che chiedono l' istituzione di un dicastero dedicato alle attività marittime. Un «appello al Governo, dopo molti anni di silenzio da parte della politica», per arrivare a concretizzare «l' istituzione di un ministero del Mare, al fianco del cluster marittimo italiano, che riveste un ruolo fondamentale per il rilancio dell' economia del Paese». L' Italia, come sottolineato dal presidente nazionale Umberto Masucci, «ha più di 8 mila km di costa a fronte di 60 milioni di abitanti. Basta questo per evidenziare l' importanza del mare nel nostro Paese». --I. iv. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

L. IV.



Un ministero del Mare, il Propeller ci crede

Bucchioni rilancia sul territorio la richiesta avanzata dall' associazione a livello nazionale: «Sarebbe un volano per l' economia»

LA SPEZIA Un ministero del Mare che possa sostenere il cluster marittimo italiano per il rilancio dell' economia italiana. A sostenerlo è il Propeller della Spezia, presieduto dall' ex presidente dell' **Autorità portuale** della Spezia, Giorgio Bucchioni, che rilancia sul territorio analogo richiesta avanzata dall' esecutivo nazionale dell' associazione. «Il presidente nazionale del Propeller, Umberto Masucci, ha ben sintetizzato il senso della richiesta - spiega Giorgio Bucchioni -. Non può non esserci un dicastero dedicato a un settore così vitale per il nostro Paese. Ed è proprio nel difficile momento storico che stiamo vivendo, in uno scenario internazionale così complesso, che l' Italia può ricoprire un ruolo di guida e di riferimento per l' Unione Europea valorizzando le conoscenze e facendo del Mediterraneo un centro per rilanciare trasporto, turismo, risorse sottomarine, pesca, industria, gestione integrata delle coste e degli spazi marittimi. Il mare - dice Bucchioni - deve essere inteso globalmente come rilancio dell' intera economia secondo un approccio culturale diverso, in una visione olistica integrata e sostenibile. Alla portualità italiana serve una visione d' insieme dove le interconnessioni tra Porti, reti stradali e ferroviarie, supportate da un adeguato sistema di logistica integrata e innovativa, rivestano un ruolo determinante, anche attraverso lo sviluppo della cosiddetta smart logistic. Occorre una verifica sulla reale attuazione del Psnpl,». Per Bucchioni «la necessità di un ministero dedicato è peraltro confermata dagli altri Paesi del Mediterraneo: la Grecia e Cipro hanno un ministero del Mare, la Francia ha istituito un segretario del Mare che risponde direttamente al presidente per l' intera strategia marittima, la Spagna ha potenziato le strutture di Puertos del Estado e del ministero de Fomento. Raggruppando più di 1500 rappresentanti del Cluster marittimo in tutto il Paese il Propeller rappresenta un termometro importante della crescente e pressante domanda di competenze legate al Mare».



Propeller Spezia: sì a Ministero del mare

Redazione

LA SPEZIA Il Propeller della Spezia appoggia la richiesta di istituire il Ministero del mare. Il Club presieduto da Giorgio Bucchioni, infatti, sostiene con forza e convinzione, con i suoi oltre sessanta soci, la richiesta del Propeller nazionale al Governo di istituire il Ministero del mare. Nell'appello al Governo si sottolinea come dopo molti anni di silenzio da parte della politica, sia giunto il momento di chiedere a gran voce l'istituzione di un Ministero del mare, perché possa essere al fianco del Cluster marittimo italiano, che riveste un ruolo fondamentale per il rilancio dell'Economia Italiana. Il presidente nazionale del Propeller, Umberto Masucci, ha così sintetizzato il senso della richiesta: L'Italia ha più di 8.000 km di costa al centro del Mediterraneo a fronte di 60 milioni di abitanti, in Cina vivono oltre 1 miliardo e 400 milioni di persone con una costa di 14.000 km: basterebbe questo dato per evidenziare in modo plastico l'importanza del Mare nel nostro Paese. Non può non esserci un dicastero dedicato a un settore così vitale per il nostro Paese. Ed è proprio nel difficile momento storico che stiamo vivendo, in uno scenario internazionale così complesso, che l'Italia può ricoprire un ruolo di guida e di riferimento per l'Unione europea valorizzando le conoscenze e facendo del Mediterraneo un centro per rilanciare trasporto, turismo, risorse sottomarine, pesca, industria, gestione integrata delle coste e degli spazi marittimi. Il mare deve essere inteso globalmente come rilancio dell'intera economia secondo un approccio culturale diverso, in una visione olistica integrata e sostenibile. Alla portualità italiana serve una visione d'insieme dove le interconnessioni tra porti, reti stradali e ferroviarie, supportate da un adeguato sistema di logistica integrata e innovativa, rivestano un ruolo determinante, anche attraverso lo sviluppo della cosiddetta smart logistic. Occorre una verifica sulla reale attuazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), per rientrare nella Pianificazione Spaziale Marittima coerentemente alla Politica Marittima Integrata europea, con una visione e una strategia nazionale. La necessità di un ministero dedicato è peraltro confermata dagli altri Paesi del Mediterraneo: la Grecia e Cipro hanno un Ministero del Mare, la Francia ha istituito un Segretario del Mare che risponde direttamente al Presidente per l'intera strategia marittima, la Spagna ha potenziato le strutture di Puertos del Etado e del Ministerio de Fomento. Giorgio Bucchioni, infine, rileva che l'appello per l'istituzione del Ministero del mare è del Propeller che è una associazione apolitica che ha tra i suoi scopi promuovere, appoggiare e sviluppare le attività marittime per migliorare le relazioni umane e i rapporti internazionali e promuovere il commercio, le pubbliche relazioni e uno spirito di amicizia e di propositi comuni tra persone impegnate e interessate nelle attività connesse ai trasporti marittimi, terrestri, aerei. Raggruppando più di 1500 rappresentanti del Cluster Marittimo in tutto il Paese il Propeller rappresenta un termometro importante della crescente e pressante domanda del Cluster marittimo di unificazione delle competenze legate al Mare e per questo chiede anche a tutte le altre Associazioni del Cluster perché si uniscano nella richiesta alla politica di un Ministero del Mare.



Basta carbone nella Centrale di La Spezia

Il sindaco Peracchini scrive ai Ministeri dello Sviluppo economico e dell'Ambiente

Redazione

LA SPEZIA Enel dismetta entro l'anno l'utilizzo del carbone nella Centrale di La Spezia. La richiesta è stata avanzata dal sindaco Pierluigi Peracchini per mezzo di una lettera inviata al Ministero dello Sviluppo economico e al Ministero dell'Ambiente. Nella lettera inviata oggi al Mise e al Ministero dell'Ambiente, il sindaco ribadisce ancora una volta la necessità, come era previsto al 1° Gennaio 2021, di dismettere dell'utilizzo del gruppo a carbone. La dismissione prevista, infatti, era pienamente confermata dalla società Enel e dall'AIA rilasciata con decreto del Mise n. 351 del 6 Dicembre 2019, mentre, ad oggi, trova smentita nella recente comunicazione dello stesso Mise. Il nostro indirizzo politico è chiaro, perché è volontà di tutta la Città della Spezia che si dismetta l'utilizzo del carbone come promesso: con fermezza l'Amministrazione, infatti, ribadisce che la Centrale cessi la produzione di energia nel termine del gennaio 2021, per noi prescrittivi, contenuti nell'AIA rilasciata. Nella lettera, si ricorda inoltre che a conclusione del procedimento istruttorio dell'AIA precedente, il gestore avrebbe dovuto presentare un'integrazione al programma di riduzione delle emissioni diffuse che contenesse l'analisi costi-benefici relativa alla realizzazione della copertura del carbonile 2 e quella relativa alla realizzazione della depressione dei nastri trasporto carbone, ma che per mancata convenienza, visto il periodo di vita residua dell'impianto, mai è stata conseguita. In virtù delle ultime comunicazioni, allora, chiediamo non solo che venga immediatamente rivista la decisione del Ministero ma anche che si realizzi immediatamente quanto prescritto. Ricordo conclude Peracchini che la pubblica amministrazione parla con atti formali, non con mirabolanti annunci: l'augurio è che dal Ministero possa giungere una comunicazione ufficiale che ravveda la non dismissione del carbone. Oltre alla presa di posizione del sindaco, ricordiamo che Andrea Angelino, amministratore delegato di Enel Logistics, in una nostra intervista dello scorso Ottobre, indicava già nel 2021 l'operatività dei depositi doganali nelle aree limitrofe alle centrali elettriche di Livorno e La Spezia. La società disse Angelino ha abbracciato già da tempo la strategia dell'economia circolare e riconvertire le aree per renderle depositi doganali, rivalorizzandole, va proprio in questa direzione. Il vantaggio è la localizzazione dei siti in zone strategiche: La vicinanza con porti, retroporti e aeroporti porta dei grossi benefici. Basti pensare ad esempio che il retroporto di La Spezia si trova a circa 8 chilometri dalla banchina, la nostra struttura a soli 800 metri. Questo limiterebbe così il transito su strada della merce. Per La Spezia, porto saturo al 90%, significa anche una boccata d'ossigeno per gli spazi liberi.



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

Scontro su erosione e porto

Lite fra sindaci sull'allargamento dello scalo e la difesa della costa

Il sindaco di Massa Francesco Persiani accusa il **porto** di **Carrara** di essere responsabile dell'erosione. Il primo cittadino di **Carrara** Francesco De Pasquale gli risponde piccato che non è vero e che lo scalo serve anche all'economia massese. Interviene anche il presidente di Assindustria di Massa **Carrara** per dire che ha ragione De Pasquale e che non è più il tempo dei campanilismi. Ma gli replica a muso duro il sindaco di Forte dei Marmi Bruno Murzi, che teme l'arrivo dell'erosione anche sulle spiagge versiliesi, imputa al **porto** di **Marina di Carrara** di esserne la causa ed elogia Persiani. Un tutto contro tutti. / in cronaca.



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

Porto ed erosione, è un "tutti contro tutti" De Pasquale a Persiani: lo scalo si amplierà

I due sindaci ai ferri corti sulla difesa della costa. Intanto si schiera anche il primo cittadino di Forte e sta con Massa

C.F.

massa. Si allarga lo scontro sul porto di Marina di Carrara e diventa una specie di tutti contro tutti. Era stato il sindaco Francesco Persiani ad aprire il match dicendo in sostanza: se il porto vuole allargarsi, allora contribuisca ai costi del ripascimento, di cui è una delle cause. Gli aveva risposto Matteo Venturi, presidente degli Industriali di Massa Carrara: "Non facciamo campanilismi, il porto non provoca l'erosione, Massa e Carrara collaborino". Era solo l'inizio. Ora c'è zio Carraè massae. non è il sindaco di Forte dei Marmi Bruno Murzi a intervenire con forza. Per accusare a sua volta Confindustria di campanilismo e per lodare Persiani: «Finalmente a Massa c'è un sindaco che le dice chiare». Ma parla anche il primo cittadino di Carrara. Il quale è schieratissimo: «Il porto serve l'intera provincia. Basta guardare solo al proprio orticello». «Fin quando non ci si libererà della mentalità di chi guarda solo al proprio orticello, questo territorio non riuscirà mai a sviluppare a pieno le sue potenzialità - dice De Pasquale con chiaro riferimento a Persiani, ricordandogli «come siano tantissime le aziende situate sul territorio massese che utilizzano il porto, a iniziare da quelle della nautica». Dunque, la logica della "compensazione" invocata da Persiani «non ha alcun fondamento. Non è un caso che gli interventi sullo scalo apuano siano sempre stati storicamente condivisi non solo con Regione Toscana e **Autorità Portuale** ma anche con Massa. E Massa beneficerà ancora di più del porto quando le migliorie previste nel nuovo piano regolatore permetteranno sia di dare sfogo alle ambizioni turistiche del nostro territorio sia alla riorganizzazione e sviluppo di alcuni settori già strategici, come la nautica. Penso ad esempio all'installazione del travel lift richiesto da decine e decine di aziende del settore», prosegue il sindaco cararese. De Pasquale risponde anche sul fronte del problema erosione: «Nessuno trascura o sottovaluta il problema erosione. La nuova riorganizzazione degli spazi è decisamente più prudente rispetto al progetto precedente che aveva un impatto importante anche sulla foce del Carrione». Il primo cittadino spiega inoltre al suo omologo di oltre Foce «che la Regione Toscana ha già "sposato" la filosofia della cosiddetta banca delle sabbie. Questa permetterà, attraverso l'utilizzo di tecnologie innovative, messe in opera per la prima volta in questi giorni nello scalo di Ravenna, di effettuare ripascimenti con sabbie di dragaggio preventivamente pulite. Il sindaco di Massa - ammonisce De Pasquale - dovrebbe sapere che questa nuova tecnologia è stata ideata proprio da una azienda della sua città. E gli studi collegati al nuovo progetto di miglioramento del porto, mostrano che con il "nuovo porto" non ci sarà un peggioramento dell'erosione». Un tutti contro tutti, insomma, dove, ancora una volta pare mancare una visione condivisa. --C.F. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

l' intervento

Murzi teme che il fenomeno arrivi anche in Versilia

C.F.

massa. Teme che l' erosione arrivi presto anche sulle sue spiagge. E si schiera: Bruno Murzi, sindaco di Forte dei Marmi. Dal parte di Persiani e contro Assindustria.. «Se c' è qualcuno che fa del campanilismo è proprio Venturi - dice che curandosi solo dell' interesse del **porto** di Carrara dimostra una visione limitata, non avendo in alcun modo uno sguardo complessivo sulla intera costa apuo versiliese e non tenendo conto degli effetti negativi che proprio il **porto**». Per Murzi «è ormai evidente, e studi scientifici delle università di Firenze, Pisa e Siena, lo dimostrano, che la presenza dello scalo impedisce un naturale transito della sabbia da nord verso sud lungo costa e prova ne è l' accumulo di sabbia sul lato nord del **porto**, sabbia che inevitabilmente viene a mancare lungo la costa a sud». Perciò visto che l' erosione è arrivata ormai a 500 metri dal confine di Forte. il sindaco sostiene che allargare il **porto** di Carrara è una cosa dannosissima, «se prima non si costruisce un paradigma gestionale condiviso per risolvere il problema della costa, che quello si veramente rischia di mettere in ginocchio una economia monolitica per molti comuni costieri quale il turismo». Murzi, dunque definisce «giustissima» la presa di posizione di Persiani: «Finalmente abbiamo un sindaco di Massa che, assieme a noi che lo facciamo da anni, esce allo scoperto e denuncia quello che potrebbe essere il colpo finale all' ambiente e alla economia turistica». In 40 miglia nautiche, cocnlude poi, due porti come Spezia e Livorno sono probabilmente già sufficienti». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



EROSIONE

Il Pd: «Serve un tavolo per lo stato di calamità»

Dure critiche all'amministrazione «Certi temi vanno affrontati con spirito istituzionale»

Erosione e porto, ancora scintille a distanza fra il Pd e il sindaco Francesco Persiani: «Mentre il mare si prende parti importanti della nostra riviera, mentre i balneari, con le loro associazioni, assistono preoccupati a una nuova emergenza che colpisce, anche in prospettiva, i nostri operatori, il sindaco e la sua giunta continuano a fare solo propaganda. Nessun sopralluogo, nessun atto di solidarietà nei confronti di chi vive con preoccupazione una situazione di vera emergenza - incalza il Pd sui social -. Il sindaco e il vice sindaco trovano il modo di parlare a vanvera del porto di Carrara, senza aver ben chiaro cosa effettivamente prevede il progetto di riorganizzazione dell'area portuale. Si dicono cose inesatte, ma non si perde tempo per dileggiare le figure istituzionali della nostra provincia e la Regione. Questo è lo spirito del sindaco e della Lega». Dopo l'affondo verso la maggioranza, il Pd ricorda che «attraverso il consigliere Giacomo Bugliani ha chiesto, in concerto con gli operatori balneari, di convocare rapidamente un tavolo tecnico e di avviare le procedure per dichiarare lo stato di calamità regionale. Certi temi, come quello dell'erosione, vanno affrontati con spirito istituzionale».



De Pasquale a Persiani: «Pensi solo al tuo orticello»

CARRARA De Pasquale a Persiani: «Il porto serve l'intera provincia. Basta di guardare solo al proprio orticello». E' una stoccata diretta quella del sindaco di Carrara all'indirizzo del 'colega' di Massa. «Il porto - afferma De Pasquale - non è a uso esclusivo della città di Carrara ma è una infrastruttura che serve l'intera provincia e non solo. Fin quando non ci si libererà della mentalità di chi guarda solo al proprio orticello, questo territorio non riuscirà mai a sviluppare a pieno le sue potenzialità. «I traffici e le movimentazioni del porto non vanno a beneficio della sola città di Carrara. Sono tantissime infatti le aziende situate sul territorio massese che utilizzano questa infrastruttura, a iniziare da quelle che operano nel comparto della nautica. Lo scalo è una risorsa per tutta la provincia. Massa già beneficia in termini economici-industriali della presenza dello scalo e lo farà ancora di più in futuro quando le migliorie previste nel nuovo piano regolatore, permetteranno sia di dare sfogo alle ambizioni turistiche del nostro territorio sia alla riorganizzazione e sviluppo di alcuni settori già strategici, come la nautica». De Pasquale risponde anche sul fronte dell'erosione: «Nessuno trascura o sottovaluta il problema erosione. La nuova riorganizzazione degli spazi è decisamente più prudente rispetto al progetto precedente che aveva un impatto importante anche sulla foce del Carrione». Il primo cittadino spiega inoltre al suo omologo di oltre Foce «che la Regione ha già "sposato" la filosofia della cosiddetta banca delle sabbie. Questa permetterà, attraverso l'uso di tecnologie innovative, messe in opera per la prima volta in questi giorni nello scalo di Ravenna, di effettuare ripascimenti con sabbie di dragaggio preventivamente pulite. Nell'ambito degli studi e degli approfondimenti collegati al nuovo progetto del porto, poi, è stato preso in considerazione anche l'impatto che le modifiche avranno sull'erosione. Da queste ricerche risulta che con il "nuovo porto" non ci sarà un peggioramento».



«Combatteremo l' ampliamento del porto»

Il sindaco di Forte dei Marmi, Murzi, 'bacchetta' il presidente degli industriali Venturi e difende Persiani: «Si negano evidenze scientifiche»

MASSA CARRARA «Se c' è qualcuno che fa del campanilismo è proprio lei che, curandosi solo dell' interesse del Porto di Carrara, dimostra una visione limitata, non avendo in alcun modo uno sguardo complessivo sulla intera costa apuoversiliense e non tenendo conto degli effetti negativi che proprio il porto di Carrara ha avuto ed ha sull' erosione della costa». E' il sindaco di Forte dei Marmi, Bruno Murzi, a entrare in tackle nel dibattito su erosione e porto di Carrara, 'bacchettando' duramente il presidente dell' associazione industriali di Massa Carrara Matteo Venturi. E' proprio a Venturi che il sindaco Murzi si rivolge tramite il nostro giornale: «Gentile presidente Venturi - afferma Murzi - ho letto con un certo stupore la sua risposta alla intervista del sindaco di Massa Persiani circa il problema dell' erosione e degli effetti negativi che su di essa avrebbe un eventuale ampliamento del porto di Marina di Carrara. Come sindaco di un Comune, quello di Forte dei Marmi che, pur non essendone direttamente interessato, al momento, molto ha investito nel tentativo di trovare

soluzioni al problema dell' erosione e che da tanti anni si interessa allo stesso fenomeno appoggiando l' impegno profuso dell' associazione Paladini Apuo Versiliesi e promuovendo attraverso figure altamente qualificate sul merito, come il professor Mauro Rosi, specifici convegni con contributi di personalità scientifiche, intendo chiaramente esprimere il mio giudizio cercando di ampliare la visione del problema non più a una lotta di campanile, come lei lascerebbe pensare, tra Carrara e Massa, ma a un problema di comprensorio apuoversiliense in toto». «E' ormai evidente, e studi scientifici delle principali Università toscane, Firenze, Pisa e Siena, lo dimostrano - precisa Murzi - che la presenza dello scalo portuale impedisce un naturale transito della sabbia da nord verso sud lungo costa e prova ne è l' accumulo di sabbia sul lato nord del porto, sabbia che inevitabilmente viene a mancare lungo la costa a sud di questo. Il fenomeno dell' erosione è diventato drammaticamente importante da quando il porto di Carrara è stato per la prima volta ampliato. L' erosione è arrivata ormai a 500 metri dal confine del mio Comune e non può più essere considerata un problema limitato alle aree limitrofe al porto stesso. Nessuno dice che le mareggiate imponenti che massicciamente erodono la costa siano derivate dalla presenza del porto, ma di certo si può affermare, con dati scientifici e studi ampiamente comprovati, che la presenza del porto stesso ha impedito dal momento della sua costruzione e continua oggi a impedire, il normale ripascimento della costa». «Mi domando - continua il sindaco del Forte - come sia minimamente ipotizzabile di incrementare il volume del Porto di Carrara se prima non si costruisce un paradigma gestionale condiviso per risolvere il problema attuale della costa, che quello veramente rischia di mettere in ginocchio una economia monolitica per molti comuni costieri quale il turismo. E' noto che l' erosione ha avuto inizio da quando si è provveduto ad estendere la banchina del Porto di Carrara e quindi qualsiasi altra previsione di ampliamento è per me assolutamente inaccettabile e da combattere, porterà danni ambientali e conseguentemente economici a tutta la costa. Quindi ritengo giusta la presa di posizione del sindaco di Massa: difende non solo il suo tratto di litorale e l' economia della sua provincia ma anche quella della mio territorio. Finalmente abbiamo un sindaco di Massa che, assieme a noi che lo facciamo da anni, si impegna nel denunciare quello che potrebbe essere il colpo finale all' ambiente e alla economia turistica. Noi, come Comune di Forte dei





La Nazione (ed. Massa Carrara)

Marina di Carrara

dell' erosione, ma la combattiamo con forza perché siamo consapevoli che se non avviamo prima un sistema gestionale soddisfacente della costa che garantisca il ripristino degli arenili persi, non sarà possibile avallare future azioni di ampliamento, non sarà così lontano il momento in cui ne saremo toccati. Quindi caro presidente Venturi, rimettiamo prima apposto le cose. Molti, me compreso, pensano che se il porto di Carrara continuerà ad ampliarsi sarà un problema non solo delle spiagge ma anche del Lungomare interessato in questi giorni dalle mareggiate. E sia chiaro, mal comprendiamo anche il comportamento della Regione che sembra tener conto solo della realtà economica del porto di Carrara subordinando come se fosse un problema secondario la costituzione di un sistema gestionale della costa che assicuri futuro sviluppo di tutta la costa apuoversiliense. In 40 miglia nautiche due porti della portata di Spezia e Livorno sono probabilmente già sufficienti». Luca Cecconi © RIPRODUZIONE RISERVATA.

L'INTERVENTO

Barotti: «A Ravenna sono già partiti con l'ecodragaggio»

MASSA «Il sindaco di Massa Francesco Persiani sta sull'argine del fiume, l'assessore all'ambiente della Regione Monia Monni tace e intanto a Ravenna, nel litorale romagnolo, l'azienda pubblica Fincantieri ha dato avvio all'ecodragaggio». Lo afferma Andrea Barotti, consigliere comunale di Arcipelago Massa. Il progetto, a quanto pare, coinvolge anche una società massese, nota sia all' **autorità portuale** di Marina di Carrara che nei palazzi dei nostri enti locali. «Il problema dell'erosione - continua Barotti - ha messo in evidenza le divisioni tra Comune di Massa e Regione, mentre servirebbe collaborazione e unità d'intenti. Invito l'amministrazione massese a collaborare con la Regione mettendo a disposizione i risultati del trattamento del rifiuto spiaggiato considerando la sperimentazione dell'ecodragaggio e recuperando la sabbia di qualità depurata da fanghi ed altre sostanze dal porto di Carrara». «Sono amareggiato - afferma ancora - dal fatto che né il primo cittadino tanto meno il membro della nuova giunta regionale siano andati oltre uno sterile grido di allarme, anziché avanzare soluzioni e proposte concrete». Barotti aveva già proposto di «recuperare la sabbia mista al lavarone, separandola dal rifiuto ed evitando così di utilizzare meno materiale autoctono possibile, per il rinascimento del litorale». Barotti, che ha eseguito uno studio tecnico di squadra insieme ad alcuni collaboratori, sotto l'aspetto politico ricorda che «l'Europa ha destinato 70 miliardi all'Italia sulla base di progetti regionali. Motivo per cui dobbiamo essere capaci di elaborare un piano eco **portuale** per trasformare il porto di Marina di Carrara in una risorsa ambientale ed economica». Stefano Guidoni © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno

Livorno

incidente sul lavoro

Operaio cade in porto tre ore per estrarlo dalla stiva della nave

LIVORNO. Sono servite tre ore al reparto speciale speleologico dei vigili del fuoco per estrarre dalla stiva della nave un operaio caduto intorno alle 15 durante le operazioni di carico e scarico. Il marittimo, livornese di 30 anni, è stato poi trasportato al pronto soccorso per essere curato. Secondo una prima diagnosi avrebbe riportato un trauma toracico e addominale. Toccherà alla capitaneria di porto e ufficio di prevenzione dell'Asl ricostruire dinamica e responsabilità della caduta del trentenne. Secondo una prima ricostruzione, infatti, l'operaio era sulla nave e stava partecipando alle operazioni di scarico. A un certo punto ha perso l'equilibrio ed è caduto per alcuni metri finendo in un punto difficile da raggiungere sia per la gru della nave che per l'autoscala dei vigili del fuoco. «Durante le tre ore di tentativi - spiegano dalla Svs - abbiamo fatto arrivare al ferito delle bevande calde per evitare l'ipotermia». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

The collage contains several elements:

- Top right:** A photograph showing a crane at a port, with the text "Operai cade in porto tre ore per estrarlo dalla stiva della nave" (Worker falls in port, three hours to extract him from the ship's hold).
- Middle left:** A photograph of a modern building, with the headline "Sacerdote preso a bastonate da un gruppo di ragazzi" (Priest beaten by a group of boys) and a sub-headline "Don Gregorio: un'isola 'disordinata' che sotto nuove perfino si occupa di una pastorella" (Don Gregorio: an island 'disordered' that even under new management takes care of a shepherdess).
- Bottom left:** A Mercedes-Benz GLC advertisement for the 200 4Matic Sport model. It lists a price of 48,500€ and a monthly lease of 360€. The text includes "Mercedes-Benz GLC", "200 4Matic Sport", "Prezzo Gino 48.500€", and "Al mese 360€".
- Bottom right:** The Gino S.p.A. logo and website information: "Gino S.p.A. - Via... - Livorno - www.ginospa.com".

Ferito nella stiva Operaio centrato da un pesante telone

LIVORNO Incidente sul lavoro a bordo di una nave ieri intorno alle 15. Un operaio è rimasto ferito nella stiva riportando traumi facciali e al torace. Daniele Del Guerra, dipendente dell'agenzia interinale Intempo, è stato preso in pieno da un telone scosso dal vento mentre era nella stiva. Questo tipo di telone viene usato per separare le balle di cellulosa. Come fosse una frusta dunque il telone si è abbattuto sull'operaio atterrandolo dopo un volo di 2 metri. I colpi alla testa e al torace lo hanno stordito, ma i traumi non sono risultati gravi. Tuttavia è stato complesso e drammatico il recupero perché ostacolato dal forte vento che ha impedito l'uso sia della gru della banchina portuale al Molo Italia (al varco Valessini), sia dell'autoscala dei vigili del fuoco. Ci sono volute ore per condurre a termine il salvataggio iniziato dopo le 15 e terminato alle 18,45. A causa del vento che ha soffiato anche ieri pomeriggio è stato impossibile issare in coperta in ferito prima con la gru in banchina, poi con l'autoscala dei pompieri. Sono intervenuti gli specialisti dei vigili del fuoco del nucleo speleo-alpino-fluviale che si sono calati nella stiva con le corde e la barella 'spinale'. In loro appoggio anche i vigili del fuoco del distaccamento **porto** via mare. Al Molo Italia sono confluiti i soccorritori della Pubblica Assistenza con il medico del 118. Il ferito è stato portato fuori dalla stiva alle 18,45 e trasferito in ospedale cosciente. M. D.

12 martedì 26 gennaio 2021 - LA NAZIONE

Livorno

Alerta nautica per rischio ghiaccio Temperature basse anche sulla costa

'Staff Città Sicura', Salvetti vara la squadra

Colpita da un pezzo di controsoffitto «Le baracchine sono da rifare»

Ferito nella stiva Operaio centrato da un pesante telone



Shipping Italy

Piombino, Isola d' Elba

Lazzaretti (Glenhallen): Compriamo una nave, entriamo nei container e collegheremo Piombino alla Libia

La shipping company maltese Glenhallen, player di mercato storicamente attivo sui collegamenti ro-ro fra Italia e Libia, ha appena acquistato una nave da circa 1.000 metri lineari di capacità, si prepara a esordire nel trasporto di contenitori e ad aggiungere il porto di Piombino al proprio network. Lo ha rivelato a SHIPPING ITALY Umberto Lazzaretti, vertice dell'azienda, spiegando che dalla spagnola Suardiaz è stata presa a noleggio a scafo nudo con successivo acquisto (un bare boat charter & purchase triennale) la nave ro-ro Ivan che negli ultimi 18 mesi era stata già operata da Glenhallen. Abbiamo fatto questo investimento perché stiamo consolidando un traffico fra Italia e Libia sul quale siamo attivi ininterrottamente dal 2007 con una parentesi fra il 2016 e il 2018 quando la linea offriva partenze programmate quando c'era il carico spiega l'armatore. Normalmente operiamo con almeno due navi offrendo partenze dal Tirreno (Genova, Civitavecchia, Salerno), dall'Adriatico (Venezia e Koper) e ancora dai porti di Marsiglia, Sagunto e Amsterdam. Oltre al ro-ro Ivan, quando abbiamo bisogno di stiva noleggiamo navi a time charter per i giorni necessari a coprire i viaggi. Recentemente ad esempio abbiamo preso il ro-ro Vasaland per un viaggio fra Sagunto, Genova e la Libia. In Nord Africa i porti scalati sono Al Khoms e Misurata, talvolta la linea tocca anche Bengasi. Oltre all'investimento nella nave Ivan, Glenhallen, che nel 2020 ha trasportato circa 50.000 metri lineari di carico, si prepara però a esordire anche nel trasporti di container fra Italia e Libia. Abbiamo in previsione una diversificazione della linea con il noleggio di una nave ro-lo con gru che ci consentirà di imbarcare nel garage i rotabili e in coperta i contenitori e lo scalo di approdo sarà Piombino. Alternativamente potremmo scalare Livorno afferma ancora Lazzaretti. Il valore aggiunto rispetto ai collegamenti con-ro già esistenti sul mercato sarà il transit time: La nostra linea sarà in grado di offrire un transit time di 72 ore fra Italia e Libia mentre gli altri vettori offrono rotazioni con tempi più lunghi.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Il porto fa gola alla mafia «Ancona in tutti i dossier»

L' allarme lanciato da Libera che cita relazioni della Dia: lo scalo molto esposto al pericolo di infiltrazioni e la 'ndrangheta riveste un ruolo da protagonista

Gli appetiti dei clan sul **porto** di Ancona sono arcinoti. Ora ne parla anche Libera. Dal 2005 al 2017 un **porto** italiano su sette è stato oggetto degli interessi della criminalità organizzata, quasi uno su due se si prendono in considerazione i porti di rilevanza nazionale. Secondo quanto emerge dalla ricerca pubblicata su lavalibera.it, il sito della rivista di Libera e Gruppo Abele, sui 351 porti presenti in Italia, ben 50 (circa il 14% del totale) sono stati oggetto di una qualche proiezione di gruppi criminali. Alcuni scali sembrano essere particolarmente esposti e la 'ndrangheta riveste un ruolo da protagonista. I porti di Ancona, Cagliari, Genova e Gioia Tauro sono presenti in tutte le relazioni della Direzione nazionale antimafia analizzate. I porti, evidenzia il rapporto, sono uno spazio dove la criminalità organizzata può trovare occasione di sviluppo in diversi ambiti. La Direzione nazionale antimafia e antiterrorismo da tempo segnala la presenza negli scali italiani ed europei di gruppi criminali che svolgono attività sia nell' economia legale, sia nei mercati illeciti, in particolare nel traffico di stupefacenti. In questa partita giocano un ruolo rilevante le mafie, ma non sono gli unici attori coinvolti, dato che, soprattutto per i traffici illegali, spesso è necessario il contributo di più soggetti: chi produce, chi imbarca, chi si occupa del trasferimento, chi recupera il carico, chi lo fa uscire dall' area portuale e chi si occupa della distribuzione. I porti, dunque, per lo studio, «rappresentano un' opportunità unica per i gruppi criminali di ottenere profitti e rafforzare i legami di collusione sia a livello locale, sia a livello internazionale». Ancona fa gola per mille motivi. La posizione geografica baricentrica, l' esposizione diretta all' Est, la cerniera tra nord e sud, la collocazione in un tessuto sostanzialmente sano. Le organizzazioni criminali fanno affari con lo scaccio di droga e le infiltrazioni negli appalti. Il monitoraggio del 2019 e del 2020 da parte della Dia non lascerebbe spazio a dubbi. Nonostante la pandemia i clan hanno continuato a oliare il motore dell' illecito senza, però, mostrare direttamente i denti sul territorio. Un radicamento vero e proprio non c' è. Anche se il sistema produttivo regionale, come scrive la Dia «potrebbe attrarre gli interessi delle organizzazioni criminali, specie per riciclare e reinvestire capitali illeciti». I crotonesi di Grande Aracri figure riconducibili all' andrangheta catanzarese sono attivi nel sud della regione, tra il Fermano e San Benedetto, mentre figure vicine ai clan reggini sono attivi nel Pesarese. Alle mafie le Marche fanno gola anche per il danaro convogliato a sostegno dei paesi colpiti dal sisma del 2016. L' allarme qui è alto, specialmente nel settore degli appalti dove grazie a compiacenze e corruzione, il rischio d' infiltrazione è reale.



Bitta si stacca dalla banchina: tragedia sfiorata al porto

APERTA INDAGINE L' **Autorità portuale** ha avviato un' indagine interna per capire i motivi che domenica sera hanno fatto volare una bitta (foto) sulla banchina 2 del porto e soprattutto per scongiurare che episodi simili possano ripetersi. L' altra sera si è infatti sfiorata la tragedia sotto bordo del traghetto Excellent della Gnv appena arrivato da Termini Imerese. Erano da poco passere le 18,30 e la nave stava completando le operazioni di ormeggio in condizioni meteo non ottimali, quando la bitta a cui era stata appena legata la cima per accostare la nave alla banchina si è letteralmente spezzata ed è saltata in aria finendo un centinaio di metri più in là, vicino al cancello di accesso al piazzale e soprattutto vicino a un' auto con a bordo tre operatori dello scalo. Fortunatamente nessuna delle persone che erano sottobordo, ormeggiatori (avevano già un gran da fare ad assicurare la nave alla banchina con il forte vento), nostromo, portuali e vigilantes della Pas, è rimasta ferita, ma l' accaduto avrebbe potuto avere conseguenze drammatiche per il peso della bitta in ghisa e per la violenza dell' impatto a terra. Testimoni che erano sul posto hanno raccontato di un tonfo spaventoso e di grande paura. Sul posto sono intervenuti Capitaneria di porto e personale dell' Authority, ma intanto a definire l' incidente un «episodio grave» è stato ieri il presidente dell' Adsp, che ha subito avviato una campagna di ricognizione sullo stato di tutte le bitte del porto, nonché l' intervento di manutenzione e sostituzione della colonnina danneggiata. «Fortunatamente non ci sono state conseguenze per le persone, ma il grave episodio merita ha detto Pino Musolino - tutta la nostra attenzione ed è oggetto di approfondita indagine interna sulle cause, per essere certi di poter escludere, oltre ogni ragionevole dubbio, che in futuro si possano ripetere incidenti analoghi». Un incidente che secondo i bene informati della vita dello scalo potrebbe essere dovuto all' usura della bitta (molte delle quali hanno decenni di lavoro alle spalle), danneggiata dalla salsedine e dagli altri agenti atmosferici. Cri.Ga. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Avviata una ricognizione sugli attracchi

Verifiche di Adsp e Capitaneria. Musolino: «Indagine interna sulle cause»

Poteva essere una tragedia. Sarebbe bastato qualche metro in più o un orario differente di un giorno feriale. Certo è che quanto accaduto domenica sera in porto ha dell'incredibile. Durante le operazioni di ormeggio della Excellent, una bitta - la robusta e bassa colonna a fungo fissata sulle banchine - si è staccata dalla base, alla banchina 2. La nave della Gnv proveniente da Termini Imerese intorno alle 17.40 stava ormeggiando quando, per cause che saranno appurate da una apposita indagine della Capitaneria di porto, la bitta a cui era stato appena legato il cavo per accostare la nave alla banchina è saltata ed è stata letteralmente sradicata dalla base in cemento. La colonnina è schizzata prima contro la fiancata della nave e poi, di rimbalzo, sul piazzale, come se fosse stata lanciata da una fionda gigante, arrivando - dal ciglio banchina - al cancello di ingresso sul piazzale, ad oltre 100 metri di distanza. Il proiettile in ghisa da oltre 200 kg di peso avrebbe dovuto sopportare un tiro da 150 tonnellate, invece si è spezzato alla base: scampati al pericolo gli ormeggiatori, il foreman, il nostromo, i portuali e le guardie giurate che erano in banchina in quel momento che non si aspettavano certo una cosa del genere. L'Adsp ha subito avviato una campagna di ricognizione sullo stato di tutte le bitte del porto, nonché l'intervento di manutenzione e sostituzione della colonnina danneggiata. «Un episodio grave - ha dichiarato il presidente dell'Adsp Pino Musolino - fortunatamente senza conseguenze per le persone, che merita tutta la nostra attenzione e che è oggetto di approfondita indagine interna sulle cause, per essere certi di poter escludere, oltre ogni ragionevole dubbio, che in futuro si possano ripetere incidenti analoghi».



Porto, salta una bitta: tragedia sfiorata alla banchina 2

Pubblicato il 25 Gennaio 2021 Pubblicato il 25 Gennaio 2021 L' incidente è avvenuto poco prima delle 18 durante l' ormeggio della Gnv Excelsior: un cavo in tiro ha strappato dalla base la colonnina in ghisa che è schizzata per oltre 100 metri **Porto**, salta una bitta: tragedia sfiorata alla banchina 2 Sforati diversi operatori portuali. Aperta una indagine per verificare l' origine dell' accaduto La bitta era collaudata per un tiro di 150 tonnellate CIVITAVECCHIA - Tragedia sfiorata ieri pomeriggio al molo 2 del **porto**. La nave della Gnv "Excelsior" proveniente da Termini Imerese intorno alle 17.40 stava ormeggiando quando, per cause che saranno appurate da una apposita indagine, la bitta a cui era stato appena legato il cavo per accostare la nave alla banchina è saltata ed è stata letteralmente sradicata dalla base in cemento. La colonnina è schizzata sul piazzale, come se fosse stata lanciata da una fionda gigante, arrivando - dal ciglio banchina - al cancello di ingresso sul piazzale, ad oltre 100 metri di distanza. La bitta schizzata ad oltre 100 metri di distanza La base della bitta spezzata La bitta era collaudata per un tiro di 150 tonnellate La bitta è stata lanciata dal cavo di ormeggio come da una fionda La bitta ha sfiorato gli operatori portuali in banchina Il proiettile in ghisa da oltre 200 kg di peso avrebbe dovuto sopportare un tiro da 150 tonnellate, invece si è spezzato alla base: scampati al pericolo gli ormeggiatori, il foreman, il nostromo, i portuali e le guardie giurate che erano in banchina in quel momento. Ora sarà necessario fare luce sul perché sia accaduto un incidente che si sarebbe potuto trasformare in una tragedia.



Solo 90 imbarchi sulla Msc Grandiosa che riparte

TURISMO Un timido raggio di sole si è affacciato ieri sul porto di Civitavecchia in una giornata da allerta meteo. Sono i 90 passeggeri che hanno raggiunto lo scalo per imbarcarsi sulla Msc Grandiosa, ormeggiata alla banchina 25 e prendere parte alla prima crociera italiana dopo lo stop forzato di novembre scorso per l' epidemia da Covid 19. Un numero esiguo, ben lontano a quelli a cui il porto era abituato, e ben lontano anche alla capacità dell' ammiraglia della Msc. Sono infatti oltre 600 i passeggeri complessivi, (tra cui i 90 imbarcati ieri) che prenderanno parte al tour del Mediterraneo a bordo di una nave tarata per ospitarne circa 5mila. Nessun problema di distanziamento tra i saloni della Grandiosa, quindi, per i viaggiatori quasi tutti di nazionalità italiana, eccetto alcuni francesi, che sono per gli addetti al settore il simbolo della ripartenza.

SICUREZZA GARANTITA «L' organizzazione dei controlli e dei servizi a terra ha commentato dopo un sopralluogo al terminal insieme al consigliere di amministrazione di Rct Franco Ronzi e al direttore generale John Portelli, il presidente dell' **Authority** Pino Musolino è molto efficiente e sicuramente offre ai passeggeri quella sicurezza e tranquillità necessarie per chi in questo momento decide di regalarsi una crociera. Uno sforzo organizzativo notevole del quale va dato atto al terminalista Roma Cruise Terminal e alle compagnie, in particolare Msc Crociere, la prima a ripartire. Si tratta di un importante segnale che si dà a tutto il settore turistico. La ripresa rappresenta, in particolare per il porto di Roma, per tutta la portualità e direi per l' economia nazionale, un elemento di speranza e di voglia di riprendere a vivere, a lavorare, a viaggiare. Noi conclude Musolino - siamo il porto leader in Italia e fra i principali nel mondo per quanto riguarda le crociere e non è un caso che si riparta da qui, anche come esempio e modello di eccellenza in termini di servizi e di garanzie, non ultime quelle di prevenzione e sicurezza sanitaria in questa fase di pandemia per il coronavirus». Soddisfatto anche il direttore generale di Roma Cruise Terminal. «Siamo abituati a lavorare e ragionare con i numeri spiega Portelli ma stavolta non li guardiamo. L' importante è ripartire con la consapevolezza che la crociera, grazie agli accorgimenti che vengono presi, è un viaggio sicuro». L' **AUTOCERTIFICAZIONE** La Grandiosa salpa con circa 300 passeggeri domenica da Genova, è ripartita ieri sera da Civitavecchia per Napoli, da dove proseguirà verso Palermo e Malta. I rigidi protocolli consentono imbarco ed escursioni da regioni gialle e arancioni ma non rosse. Ai passeggeri, insieme a biglietto e documentazione, viene fornita anche un' autocertificazione per lo spostamento tra regioni per raggiungere lo scalo di imbarco. Come la scorsa estate, resta in vigore l' obbligo di tampone prima dell' imbarco, mentre una volta a bordo si entra di fatto in bolla sanitaria che accompagna i viaggiatori anche durante le escursioni a terra (come quella effettuata ieri a Civitavecchia). Ad accogliere l' arrivo della Grandiosa per il viaggio della ripartenza non c' erano però ieri ormeggiate le navi in sosta inoperosa. Da sabato, infatti, i grattacieli del mare con i relativi equipaggi sono a spasso nel Tirreno per cercare zone più riparate. Una sorta di crociera obbligata dall' allerta meteo per evitare i disagi in banchina provocati dalle onde e dal forte vento. Un esilio che terminerà con il ritorno del bel tempo. Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Imbarcati 90 passeggeri

Sopralluogo di Musolino al terminal con Ronzi e Portelli

Oltre 600 passeggeri complessivi, pur potendone portare 5mila; e di questi circa 90 si sono imbarcati a Civitavecchia, con una escursione in città nella bolla di sicurezza anti-Covid. Numeri, quelli della prima crociera del 2021 di Msc Grandiosa ieri alla banchina 25 del porto di Civitavecchia che, seppur ridotti, rappresentano un importante segnale di ripresa. «L'organizzazione dei controlli e dei servizi a terra ha commentato il presidente Pino Musolino, che ha incontrato al terminal Vespucci il consigliere di amministrazione di Rct Franco Ronzi ed il direttore generale John Portelli è molto efficiente e sicuramente offre ai passeggeri quella sicurezza e tranquillità necessarie per chi in questo momento decide di regalarsi una crociera. È uno sforzo organizzativo notevole del quale va dato atto al terminalista Rct ed alle compagnie, in particolare Msc Crociere, che è la prima a ripartire. Non è un caso che si riparta da qui, anche come esempio e modello di eccellenza in termini di servizi e di garanzie, non ultime quelle di prevenzione e sicurezza sanitaria in questa fase di pandemia per il coronavirus».



Porti: da Civitavecchia prima Crociera Msc del 2021 dopo lo stop

Musolino: "in sicurezza il settore prova a ripartire"

Il neo presidente dell' Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno Centro Settentrionale, **Pino Musolino**, ha verificato oggi, con i rappresentanti di Rome Cruise Terminal "l'efficienza dei servizi e dei controlli a terra" per la partenza della nave Msc Grandiosa: oltre 600 passeggeri complessivi, di cui circa 90 imbarcati a Civitavecchia, con la prima escursione in città nella "bolla" di sicurezza anti-Covid. Sono i numeri per la prima crociera del 2021 di "Msc Grandiosa", oggi in porto, con cui il settore prova a ripartire, sottolinea l' Authority portuale. La nave è ormeggiata alla banchina 25, dove il presidente dell' Adsp **Pino Musolino** ha incontrato il consigliere di amministrazione di Rct, Franco Ronzi, insieme al direttore generale John Portelli. "L'organizzazione dei controlli e dei servizi a terra - commenta **Musolino** - è molto efficiente e sicuramente offre ai passeggeri quella sicurezza e tranquillità necessarie per chi in questo momento decide di regalarsi una crociera. E' uno sforzo organizzativo notevole del quale va dato atto al terminalista Roma Cruise Terminal ed alle compagnie, in particolare Msc Crociere, che è la prima a ripartire. E' un importante segnale che si dà a tutto il settore turistico. La ripresa rappresenta, in particolare per il Porto di Roma, ma più in generale per tutta la portualità e direi per l' economia nazionale, un elemento di speranza e di voglia di riprendere a vivere, a lavorare, a viaggiare". "Noi - conclude **Musolino** - siamo il porto leader in Italia e fra i principali nel mondo per quanto riguarda le crociere e non è un caso che si riparta da qui, anche come esempio e modello di eccellenza in termini di servizi e di garanzie, non ultime quelle di prevenzione e sicurezza sanitaria in questa fase di pandemia per il coronavirus". (ANSA).



Crociere, con Msc Grandiosa riparte il settore

Il presidente dell' Adsp **Musolino**: "Un elemento di speranza e di ottimismo, anche se siamo consapevoli delle difficoltà che ancora dovremo affrontare" Condividi CIVITAVECCHIA - Ripartono le crociere dopo la temporanea sospensione avvenuta durante le festività natalizie. Salpata ieri sera da Genova, fa scalo oggi a Civitavecchia Msc Grandiosa, dando così il via alla ripresa del comparto crocieristico nel 2021 nel Mediterraneo. Costa Crociere, invece, a seguito di una attenta valutazione delle misure contenute nel Dpcm attualmente in vigore in Italia, ha deciso di posticipare al 13 marzo 2021 le sue crociere. Roma Cruise Terminal in questi giorni ha rimesso in moto il terminal Vespucci per accogliere in piena sicurezza i passeggeri, «con gli stessi protocolli utilizzati nei mesi scorsi - ha spiegato il manager John Portelli - garantendo alti livelli e massima attenzione. Siamo pronti, con la speranza che quest' anno possa cancellare il 2020». «La ripresa delle crociere rappresenta per Civitavecchia ma anche per tutti i porti italiani, per l' industria di settore e per l' intera economia nazionale, un elemento di speranza e di voglia di ripartire - ha commentato il presidente dell' Adsp del Mar Tirreno

centro settentrionale **Pino Musolino** - non dimentichiamoci che l' Italia è leader sia per la proposta dei siti turistici collegati ai porti, ma anche nella costruzione delle navi. L' impatto complessivo nella filiera è rilevante: lo è stato negativamente nel periodo di chiusura per il Covid, lo sarà sicuramente in senso positivo ora con la riapertura. Noi siamo il porto leader in Italia e fra i principali nel mondo per quanto riguarda il traffico crocieristico, essendo di fatto il porto di Roma - ha aggiunto - le compagnie e i passeggeri ci considerano una eccellenza in termini di servizi e di garanzie, anche quelle di prevenzione e sicurezza sanitaria in questa fase di pandemia per il coronavirus. La ripartenza delle crociere ci dà ottimismo, anche se siamo consapevoli delle difficoltà che ancora dovremo affrontare. Il 2021 sarà ancora un anno complicato, speriamo però anche di timida ripartenza, almeno fino a quando la campagna vaccinale mondiale non avrà numeri di grandi dimensioni». 'Siamo consapevoli che gli occhi del mondo - in particolare quelli del settore turistico, ancora fermo per la pandemia - continuano ad essere puntati sull' Italia. Un Paese che per primo è riuscito a rimettere in moto un comparto come quello crocieristico, che a livello nazionale vale 14 miliardi di euro e genera occupazione per 120.000 persone, rappresentando così un importante volano anche per altri settori attualmente ancora fermi - ha spiegato Leonardo Massa, Managing Director di MSC Crociere - il protocollo di salute e sicurezza messo a punto da Msc Crociere, insieme ad esperti internazionali e alle autorità italiane, ci ha già consentito, tra agosto e dicembre del 2020, di portare in crociera in piena sicurezza oltre 30.000 persone, e viene oggi utilizzato come modello per supportare la possibile ripartenza del settore crociere insieme ad altri comparti dell' ospitalità in altri Paesi del mondo'. Per ridurre al minimo gli spostamenti necessari a raggiungere la nave per imbarcarsi, MSC Crociere offre a tutti i suoi ospiti la possibilità di iniziare e terminare la crociera scegliendo il porto più vicino a casa tra quelli previsti dall' itinerario. Una volta raggiunto il terminal crociere, gli ospiti dovranno sottoporsi ai controlli previsti dal protocollo di salute e sicurezza, tra cui il tampone antigenico; successivamente potranno salire a bordo, entrando di fatto in una sorta di 'bolla' sanitaria e di protezione sociale per tutta la durata della crociera. Anche chi scenderà a terra per visitare i luoghi toccati dalla nave, infatti, continuerà a restare all' interno di una 'bolla' che impedisce contatti con chi non è stato sottoposto a tampone e prevede solo visite in aree sanificate e protette; questo, anche a tutela delle popolazioni locali che, in tal modo, non entreranno a loro volta in contatto con i crocieristi.





CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

esclusivamente in questa 'modalità protetta', saranno organizzate solo nelle zone gialle e arancioni. Il protocollo, oltre allo screening universale con il tampone antigene obbligatorio per tutti i passeggeri e membri dell' equipaggio prima dell' imbarco, prevede una serie di misure igienico-sanitarie ulteriormente rafforzate in tutti gli ambienti della nave, il distanziamento sociale a bordo, l' uso di maschere nelle aree pubbliche, l' uso di un braccialetto smart in grado di risalire, se necessario, a un tracciamento dei contatti più stretti avuti nel corso della crociera, sempre nel rispetto della privacy. Inoltre, il protocollo è stato progettato da MSC Crociere per rispondere alle possibili evoluzioni della situazione a terra e per questa ragione, ad esempio, sono state introdotte nuove misure, tra cui un secondo tampone a metà crociera per gli ospiti e tamponi settimanali per tutto l' equipaggio. Grazie al protocollo, a bordo della nave è possibile godersi pienamente l' esperienza della crociera, così come avveniva prima della pandemia e, grazie alla riduzione della capacità passeggeri, vi sono maggiori spazi a disposizione, tanto che il gradimento degli ospiti è ulteriormente salito. Sulla nave è possibile andare al ristorante, assistere agli spettacoli a teatro, partecipare alle attività di intrattenimento, utilizzare le piscine, l' area fitness, il centro benessere di bordo e tutte quelle attività classiche previste di solito sulle navi da crociera. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

Ripresa crociere, Musolino: "Dal Porto di Roma importante segnale per sicurezza e salute dei passeggeri"

CIVITAVECCHIA - Oltre 600 passeggeri complessivi, di cui circa 90 imbarcati a Civitavecchia, con una escursione in città nella 'bolla' di sicurezza anti-Covid. Sono i numeri per la prima crociera del 2021 di Msc Grandiosa, oggi in porto, con cui il settore prova a ripartire. La nave è ormeggiata alla banchina 25, dove il presidente dell' Adsp **Pino Musolino** ha incontrato il consigliere di amministrazione di Rct Franco Ronzi, insieme al direttore generale John Portelli. 'L' organizzazione dei controlli e dei servizi a terra - commenta **Musolino** - è molto efficiente e sicuramente offre ai passeggeri quella sicurezza e tranquillità necessarie per chi in questo momento decide di regalarsi una crociera. È uno sforzo organizzativo notevole del quale va dato atto al terminalista Roma Cruise Terminal ed alle compagnie, in particolare Msc Crociere, che è la prima a ripartire. È un importante segnale che si dà a tutto il settore turistico. La ripresa rappresenta, in particolare per il Porto di Roma, ma più in generale per tutta la portualità e direi per l' economia nazionale, un elemento di speranza e di voglia di riprendere a vivere, a lavorare, a viaggiare'. Per **Musolino** il fatto che si riparta da Civitavecchia non è certo un caso. 'Noi - conclude il numero uno di Molo Vespucci - siamo il porto leader in Italia e fra i principali nel mondo per quanto riguarda le crociere e non è un caso che si riparta da qui, anche come esempio e modello di eccellenza in termini di servizi e di garanzie, non ultime quelle di prevenzione e sicurezza sanitaria in questa fase di pandemia per il coronavirus'.



MSC Grandiosa dà il via alle crociere del 2021 nel Mediterraneo

Genova - Primo scalo a Civitavecchia per MSC Grandiosa, la prima nave da crociera a riprendere la navigazione nel Mediterraneo nel 2021. La nave è salpata ieri sera da Genova ed è arrivata, nel porto di Roma, alle 2 di stanotte. Il programma è quello dell'itinerario classico di una settimana nel Mediterraneo, con soste appunto a Civitavecchia, seguivano quindi i porti di Napoli, Palermo e Malta. Le attività crocieristiche riprendono pertanto dopo la sosta delle festività natalizie, secondo le disposizioni per il nostro paese del dpcm di Natale. In quanto a primati MSC Grandiosa il 16 agosto scorso è stata la prima nave da crociera al mondo a ripartire, dopo la prima fase della pandemia e il lockdown. Leonardo Massa, Managing Director di MSC Crociere ha tenuto a sottolineare la consapevolezza da parte della compagnia che gli occhi del mondo guardano l'Italia - "l'attenzione è in particolare del settore turistico, ancora fermo per la pandemia" - L'Italia è il "Paese che per primo è riuscito a rimettere in moto un comparto come quello crocieristico" - ha specificato Massa - "che a livello nazionale vale 14 miliardi di euro e genera occupazione per 120 mila persone, rappresentando così un importante volano anche per altri settori attualmente ancora fermi. Il protocollo di salute e sicurezza messo a punto da MSC Crociere, insieme ad esperti internazionali e alle autorità italiane, - ha concluso il manager - ci ha già consentito, tra agosto e dicembre del 2020, di portare in crociera in piena sicurezza oltre 30.000 persone, e viene oggi utilizzato come modello per supportare la possibile ripartenza del settore crociere insieme ad altri comparti dell'ospitalità in altri Paesi del mondo. Per ridurre al minimo gli spostamenti necessari a raggiungere la nave per imbarcarsi, MSC Crociere offre a tutti i suoi ospiti la possibilità di iniziare e terminare la crociera scegliendo il porto più vicino a casa tra quelli previsti dall'itinerario. Una volta raggiunto il terminal crociere, gli ospiti dovranno sottoporsi ai controlli previsti dal protocollo di salute e sicurezza, tra cui il tampone antigene; successivamente potranno salire a bordo, entrando di fatto in una sorta di bolla sanitaria e di protezione sociale per tutta la durata della crociera. Anche chi scenderà a terra per visitare i luoghi toccati dalla nave, infatti, continuerà a restare all'interno di una bolla che impedisce contatti con chi non è stato sottoposto a tampone e prevede solo visite in aree sanificate e protette; questo, anche a tutela delle popolazioni locali che, in tal modo, non entreranno a loro volta in contatto con i crocieristi. Le escursioni, possibili esclusivamente in questa modalità protetta, saranno organizzate solo nelle zone gialle e arancioni. Il protocollo, oltre allo screening universale con il tampone antigene obbligatorio per tutti i passeggeri e membri dell'equipaggio prima dell'imbarco, prevede una serie di misure igienico-sanitarie ulteriormente rafforzate in tutti gli ambienti della nave, il distanziamento sociale a bordo, l'uso di maschere nelle aree pubbliche, l'uso di un braccialetto smart in grado di risalire, se necessario, a un tracciamento dei contatti più stretti avuti nel corso della crociera, sempre nel rispetto della privacy. Inoltre, il protocollo è stato progettato da MSC Crociere per rispondere alle possibili evoluzioni della situazione a terra e per questa ragione, ad esempio, sono state introdotte nuove misure, tra cui un secondo tampone a metà crociera per gli ospiti e tamponi settimanali per tutto l'equipaggio. Grazie al protocollo, a bordo della nave è possibile godersi pienamente l'esperienza della crociera, così come avveniva prima della pandemia e, grazie alla riduzione della capacità passeggeri, vi sono maggiori spazi a disposizione, tanto che il gradimento degli ospiti è ulteriormente salito. Sulla nave è possibile andare al ristorante, assistere agli spettacoli a teatro, partecipare alle attività di intrattenimento, utilizzare le piscine, l'area fitness, il centro benessere di bordo e tutte quelle attività classiche previste di solito sulle navi da crociera. Questi oltre questi



Corriere Marittimo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

30 mila passeggeri che hanno viaggiato nel 2020, dallo scorso agosto, su MSC Crociere "hanno definito la loro esperienza come una delle vacanze più sicure e nel contempo divertenti, ha aggiunto Massa. Questo rappresenta per noi la migliore conferma di aver intrapreso un percorso corretto e adatto a farci ripartire nel modo più sicuro possibile. Desidero ringraziare, a nome di MSC Crociere, le istituzioni e le autorità italiane che hanno contribuito a definire insieme a noi un protocollo sanitario che mette in campo tutte le conoscenze e le tecnologie disponibili.

Civitavecchia: in porto la Costa Grandiosa. Musolino, siamo porto leader in Italia per le crociere. Non è un caso che si riparta da qui

(FERPRESS) - Civitavecchia, 25 GEN - Oltre 600 passeggeri complessivi, di cui circa 90 imbarcati a Civitavecchia, con una escursione in città nella "bolla" di sicurezza anti-Covid. Sono i numeri per la prima crociera del 2021 di Msc Grandiosa, oggi in porto, con cui il settore prova a ripartire. La nave è ormeggiata alla banchina 25, dove il presidente dell' Adsp **Pino Musolino** ha incontrato il consigliere di amministrazione di Rct Franco Ronzi, insieme al direttore generale John Portelli. "L'organizzazione dei controlli e dei servizi a terra - commenta **Musolino** - è molto efficiente e sicuramente offre ai passeggeri quella sicurezza e tranquillità necessarie per chi in questo momento decide di regalarsi una crociera. E' uno sforzo organizzativo notevole del quale va dato atto al terminalista Roma Cruise Terminal ed alle compagnie, in particolare Msc Crociere, che è la prima a ripartire. E' un importante segnale che si dà a tutto il settore turistico. La ripresa rappresenta, in particolare per il Porto di Roma, ma più in generale per tutta la portualità e direi per l' economia nazionale, un elemento di speranza e di voglia di riprendere a vivere, a lavorare, a viaggiare". "Noi - conclude **Musolino** - siamo il porto leader in Italia e fra i principali nel mondo per quanto riguarda le crociere e non è un caso che si riparta da qui, anche come esempio e modello di eccellenza in termini di servizi e di garanzie, non ultime quelle di prevenzione e sicurezza sanitaria in questa fase di pandemia per il coronavirus".



Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Msc Grandiosa approda a Civitavecchia con un decimo dei passeggeri

Partita ieri pomeriggio da Genova, la nave è approdata stamattina nel porto della Capitale con 600 persone a bordo, di cui 90 imbarcate oggi

Oltre 600 passeggeri complessivi, di cui circa 90 imbarcati a Civitavecchia, con una escursione in città all' interno di una "bolla" di sicurezza anti-Covid. Sono i numeri della prima crociera del 2021 di Msc Grandiosa , approdata oggi nel primo porto della sua crociera settimanale, dopo essere partita ieri pomeriggio da Genova. La nave è ormeggiata alla banchina 25, nel primo porto crocieristico italiano, che prima della pandemia movimentava ogni anno oltre 2 milioni di passeggeri di questo tipo. Una giornata particolare, in cui il presidente dell' Autorità di sistema portuale della Capitale, **Pino Musolino**, ha incontrato il consigliere di amministrazione di Roma Cruise Terminal, Franco Ronzi, insieme al direttore generale John Portelli. Msc Grandiosa (180 mila tonnellate di stazza, costruita nel 2016 a Saint-Nazaire, in Francia) ha una capienza di circa 6,300 passeggeri, escluso l' equipaggio. Ciò significa che la nave è riempita ad appena un decimo della sua capacità. «L' organizzazione dei controlli e dei servizi a terra - commenta **Musolino** - è molto efficiente e sicuramente offre ai passeggeri quella sicurezza e tranquillità necessarie per chi in questo momento decide di regalarsi una crociera. È uno sforzo organizzativo notevole del quale va dato atto al terminalista Roma Cruise Terminal e alle compagnie, in particolare Msc Crociere, che è la prima a ripartire. È un importante segnale che si dà a tutto il settore turistico».



Il neo presidente Musolino annuncia: «Valorizzeremo il porto di Gaeta»

SUD PONTINO «Valorizzeremo Gaeta e il suo porto nell' azione di rilancio del Network dei porti di Roma e del Lazio». Questo l' impegno ribadito dal neo presidente dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale del Mar Tirreno Centro, Pino Musolino, durante l' incontro a Gaeta con il capitano di Fregata Federico Giorgi, comandante della Capitaneria di Porto, e con il sindaco Cosmo Mitrano, con i quali si è soffermato a discutere delle scelte strategiche che riguardano lo scalo pontino e dei tanti progetti che uniscono porto e città. « L' occasione di questa visita istituzionale - ha sottolineato Musolino - è stata quella di incontrare i diversi attori del porto e del territorio di Gaeta con i quali si è discusso delle potenzialità dello scalo pontino, con il fine di avere su queste tematiche la massima condivisione da parte di tutti nell' ottica di una valorizzazione di Gaeta e del suo porto». Il comandante Giorgi ha confermato il necessario sostegno della Capitaneria di porto, nell' ambito dei rispettivi compiti istituzionali, «per una governance condivisa che sappia coniugare le esigenze di sicurezza della navigazione e portuale con le scelte strategiche di programmazione e gestione dell' Adsp». «L' obiettivo comune - ha aggiunto - è quello di fornire sempre risposte puntuali e tempestive all' utenza marittima, soprattutto in questo periodo di difficoltà anche a causa dell' emergenza Covid, valorizzando le capacità produttive del territorio e garantendo, al contempo, uno sviluppo sostenibile del territorio gaetano e di tutto il sud Lazio». Nel successivo incontro in municipio con il presidente Musolino, il sindaco Cosmo Mitrano ha rilevato come sia stato subito individuato «un percorso condiviso che, attraverso una programmazione puntuale ed efficace, consenta di intraprendere un auspicato rilancio delle attività connesse al porto. Gaeta per la sua storia, tradizione e vocazione naturale e turistica ha concluso Mitrano - fonda la sua economia sul mare quale risorsa importantissima che genera ricchezza, occupazione e benessere». Sandro Gionti © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Può insediarsi il comitato di gestione

Città Metropolitana ricorre ad una manifestazione di interesse

Il presidente dell'Adsp Pino Musolino potrà procedere alla convocazione del nuovo comitato di gestione. Ad accelerare le procedure è stata la Regione Lazio che ieri ha confermato il dirigente regionale Roberto Fiorelli come proprio rappresentante, proseguendo il lavoro già svolto con la passata amministrazione. Il comitato quindi, avendo già due membri su tre designati - oltre a Fiorelli, la scorsa settimana il sindaco Tedesco ha indicato l'architetto Emiliano Scotti per il Pincio - può ora insediarsi. In questo modo il presidente Musolino può contare sulla piena operatività dell'ente su questioni che competono al Comitato: dall'approvazione del bilancio, che era stato bocciato a Di Majo, alla nomina del segretario generale, solo per citare due degli atti principali da licenziare quanto prima per un ente che deve ripartire. Nel frattempo, sempre ieri, la Città Metropolitana ha pubblicato una manifestazione di interesse per andare alla designazione del proprio componente. Curriculum e documentazione andranno inviati entro le ore 12 del 15 febbraio. Potranno presentare le proposte di candidatura, oltre ai singoli interessati, anche i consiglieri metropolitani, i sindaci dei comuni del territorio, associazioni, organizzazioni sindacali e di categoria, ordini e collegi professionali.



Msc Grandiosa...si parte!

Redazione

CIVITAVECCHIA Msc Grandiosa fa ripartire il carro delle crociere 2021 nel Mediterraneo. Partita da Genova il 24 sera, tocca oggi Civitavecchia, un segnale positivo per il porto e per tutto il comparto. La ripresa delle crociere rappresenta per Civitavecchia ma anche per tutti i porti italiani, per l'industria di settore e per l'intera economia nazionale, un elemento di speranza e di voglia di ripartire. Così ha commentato Pino Musolino, presidente dell'AdSp del mar Tirreno centro settentrionale. Non dimentichiamoci che l'Italia è leader sia per la proposta dei siti turistici collegati ai porti, ma anche nella costruzione delle navi. L'impatto complessivo nella filiera è rilevante: lo è stato negativamente nel periodo di chiusura per il Covid, lo sarà sicuramente in senso positivo ora con la riapertura. Noi siamo il porto leader in Italia e fra i principali nel mondo per quanto riguarda il traffico crocieristico, essendo di fatto il porto di Roma -ha aggiunto- le compagnie e i passeggeri ci considerano una eccellenza in termini di servizi e di garanzie, anche quelle di prevenzione e sicurezza sanitaria in questa fase di pandemia per il coronavirus. La ripartenza della Msc Grandiosa imprime, continua Musolino, un senso di ottimismo, pur consapevoli delle difficoltà da affrontare. Il 2021 sarà ancora un anno complicato, speriamo però anche di timida ripartenza, almeno fino a quando la campagna vaccinale mondiale non avrà numeri di grandi dimensioni.



Civitavecchia, ecco MSC Grandiosa

di Redazione Port News

Oltre 600 passeggeri complessivi, di cui circa 90 imbarcati a Civitavecchia, con una escursione in città nella 'bolla' di sicurezza anti-Covid. Sono i numeri per la prima crociera del 2021 di Msc Grandiosa, oggi in porto, con cui il settore prova a ripartire. La nave è ormeggiata alla banchina 25, dove il presidente dell' Adsp **Pino Musolino** ha incontrato il consigliere di amministrazione di Rct Franco Ronzi, insieme al direttore generale John Portelli. 'L' organizzazione dei controlli e dei servizi a terra - commenta **Musolino** - è molto efficiente e sicuramente offre ai passeggeri quella sicurezza e tranquillità necessarie per chi in questo momento decide di regalarsi una crociera. E' uno sforzo organizzativo notevole del quale va dato atto al terminalista Roma Cruise Terminal ed alle compagnie, in particolare Msc Crociere, che è la prima a ripartire. E' un importante segnale che si dà a tutto il settore turistico. La ripresa rappresenta, in particolare per il Porto di Roma, ma più in generale per tutta la portualità e direi per l' economia nazionale, un elemento di speranza e di voglia di riprendere a vivere, a lavorare, a viaggiare'. 'Noi - conclude **Musolino** - siamo il porto leader in Italia e fra i principali nel mondo per quanto riguarda le crociere e non è un caso che si riparta da qui, anche come esempio e modello di eccellenza in termini di servizi e di garanzie, non ultime quelle di prevenzione e sicurezza sanitaria in questa fase di pandemia per il coronavirus'.

Focus Interventi Interviste News I Video Osservatorio Europeo [M](#) [P](#) [W](#) [in](#) [a](#) [Q](#)

The screenshot shows the Port News website interface. At the top, there is a navigation bar with categories like Focus, Interventi, Interviste, News, I Video, and Osservatorio Europeo. Below this is the 'PORT NEWS' logo and the subtitle 'Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settenntrionale'. The main content area features a large photograph of the MSC Grandiosa cruise ship docked at a pier, with three men standing in front of it. The article title is 'Civitavecchia, ecco MSC Grandiosa' and the date is '23 Gennaio 2021'. A sidebar on the right contains a search bar and a list of various port-related topics such as Ambiente, Autorità Portuali, and Shipping.

Ripresa delle crociere dal Porto di Roma

GAM EDITORI

26 gennaio - Oltre 600 passeggeri complessivi, di cui circa 90 imbarcati a Civitavecchia, con una escursione in città nella "bolla" di sicurezza anti-Covid. Sono i numeri per la prima crociera del 2021 di Msc Grandiosa, con cui il settore prova a ripartire. La nave è ormeggiata alla banchina 25, dove il presidente dell' Adsp **Pino Musolino** ha incontrato il consigliere di amministrazione di Rct Franco Ronzi, insieme al direttore generale John Portelli. "L' organizzazione dei controlli e dei servizi a terra - commenta **Musolino** - è molto efficiente e sicuramente offre ai passeggeri quella sicurezza e tranquillità necessarie per chi in questo momento decide di regalarsi una crociera. E' uno sforzo organizzativo notevole del quale va dato atto al terminalista Roma Cruise Terminal ed alle compagnie, in particolare Msc Crociere, che è la prima a ripartire. E' un importante segnale che si dà a tutto il settore turistico. La ripresa rappresenta, in particolare per il Porto di Roma, ma più in generale per tutta la portualità e direi per l' economia nazionale, un elemento di speranza e di voglia di riprendere a vivere, a lavorare, a viaggiare". "Noi - conclude **Musolino** - siamo il porto leader in Italia e fra i principali nel mondo per quanto riguarda le crociere e non è un caso che si riparta da qui, anche come esempio e modello di eccellenza in termini di servizi e di garanzie, non ultime quelle di prevenzione e sicurezza sanitaria in questa fase di pandemia per il coronavirus".



Ripresa delle crociere, Musolino: segnale positivo dal Porto di Roma

Il presidente dell' Adsp ha verificato con i rappresentanti di RCT l' efficienza dei servizi e dei controlli a terra per la partenza di Msc Grandiosa. Imbarcate circa 90 persone, prima escursione in città nella "bolla" anti-Covid Civitavecchia, 25 gennaio - Oltre 600 passeggeri complessivi, di cui circa 90 imbarcati a Civitavecchia, con una escursione in città nella "bolla" di sicurezza anti-Covid. Sono i numeri per la prima crociera del 2021 di Msc Grandiosa, oggi in porto, con cui il settore prova a ripartire. La nave è ormeggiata alla banchina 25, dove il presidente dell' Adsp **Pino Musolino** ha incontrato il consigliere di amministrazione di Rct Franco Ronzi, insieme al direttore generale John Portelli. "L' organizzazione dei controlli e dei servizi a terra - commenta **Musolino** - è molto efficiente e sicuramente offre ai passeggeri quella sicurezza e tranquillità necessarie per chi in questo momento decide di regalarsi una crociera. E' uno sforzo organizzativo notevole del quale va dato atto al terminalista Roma Cruise Terminal ed alle compagnie, in particolare Msc Crociere, che è la prima a ripartire. E' un importante segnale che si dà a tutto il settore turistico. La ripresa rappresenta, in particolare per il Porto di Roma, ma più in generale per tutta la portualità e direi per l' economia nazionale, un elemento di speranza e di voglia di riprendere a vivere, a lavorare, a viaggiare". "Noi - conclude **Musolino** - siamo il porto leader in Italia e fra i principali nel mondo per quanto riguarda le crociere e non è un caso che si riparta da qui, anche come esempio e modello di eccellenza in termini di servizi e di garanzie, non ultime quelle di prevenzione e sicurezza sanitaria in questa fase di pandemia per il coronavirus". Nelle foto: Foto 1: partendo da destra, Il presidente dell' Adsp **Pino Musolino** con i rappresentanti di Rct durante la visita al terminal della banchina 25 Foto 2: da sinistra Franco Ronzi , **Pino Musolino** e John Portelli sotto Msc Grandiosa.



Foto 1: partendo da destra, Il presidente dell' Adsp **Pino Musolino** con i rappresentanti di Rct durante la visita al terminal della banchina 25
Foto 2: da sinistra Franco Ronzi , **Pino Musolino** e John Portelli sotto Msc Grandiosa

MSC Grandiosa a Civitavecchia. Musolino: Segnale di speranza

Civitavecchia Oltre 600 passeggeri complessivi, di cui circa 90 imbarcati a Civitavecchia, con una escursione in città nella «bolla» di sicurezza anti-covid. sono i numeri per la prima crociera del 2021 di MSC Grandiosa, oggi in porto, con cui il settore prova a ripartire. La nave è ormeggiata alla banchina 25, dove il presidente dell'Adsp Pino Musolino ha incontrato il consigliere di amministrazione di Rct Franco Ronzi, insieme al direttore generale John Portelli. L'organizzazione dei controlli e dei servizi a terra commenta Musolino è molto efficiente e sicuramente offre ai passeggeri quella sicurezza e tranquillità necessarie per chi in questo momento decide di regalarsi una crociera. E' uno sforzo organizzativo notevole del quale va dato atto al terminalista Roma Cruise Terminal ed alle compagnie, in particolare MSC Crociere, che è la prima a ripartire. E' un importante segnale che si dà a tutto il settore turistico. La ripresa rappresenta, in particolare per il porto di Roma, ma più in generale per tutta la portualità e direi per l'economia nazionale, un elemento di speranza e di voglia di riprendere a vivere, a lavorare, a viaggiare. «Noi conclude musolino- siamo il porto leader in Italia e fra i principali nel mondo per quanto riguarda le crociere e non è un caso che si riparta da qui, anche come esempio e modello di eccellenza in termini di servizi e di garanzie, non ultime quelle di prevenzione e sicurezza sanitaria in questa fase di pandemia per il coronavirus.



Comitato di gestione, Raggi allunga i tempi

CIVITAVECCHIA - Si allungano i tempi di nomina del rappresentante della Città Metropolitana di Roma Capitale nel comitato di gestione dell' Autorità di sistema portuale. L' amministrazione Raggi, infatti, così come già fatto dal Comune di Civitavecchia, ha deciso di ricorrere ad un avviso pubblico per la manifestazione di interesse ai fini della designazione del componente del board. Curriculum e documentazione andranno inviati entro le ore 12 del 15 febbraio 2021. Potranno

Condividi CIVITAVECCHIA - Si allungano i tempi di nomina del rappresentante della Città Metropolitana di Roma Capitale nel comitato di gestione dell' **Autorità di sistema portuale**. L' amministrazione Raggi, infatti, così come già fatto dal Comune di Civitavecchia, ha deciso di ricorrere ad un avviso pubblico per la manifestazione di interesse ai fini della designazione del componente del board. Curriculum e documentazione andranno inviati entro le ore 12 del 15 febbraio 2021. Potranno presentare le proposte di candidatura, oltre ai singoli interessati, anche i consiglieri metropolitani, i sindaci dei comuni del territorio della Città metropolitana e i presidenti dei municipi, le associazioni nazionali, regionali e provinciali operanti sul territorio da almeno 3 anni e che abbiano per fine sociale la tutela dei diritti dei cittadini o degli interessi diffusi relativi all' attività dell' ente, dell' azienda o dell' istituzione a cui si riferisce la designazione; e ancora le organizzazioni sindacali e di categoria, ordini e collegi professionali con esclusivo riferimento a nomine che abbiano attinenza con le caratteristiche e le finalità di ciascun ordine professionale e rettori di università pubbliche e private, nonché presidi delle rispettive facoltà, aventi sede nella Regione Lazio.



Comitato di gestione: la Regione conferma Roberto Fiorelli

CIVITAVECCHIA - La Giunta regionale ha confermato oggi il dirigente regionale l' architetto Roberto Fiorelli componente in rappresentanza della Regione nel Comitato di gestione dell' Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale. Considerata la designazione dell' architetto Emiliano Scotti, rappresentante del Comune di Civitavecchia, il presidente **Pino Musolino** può ora insediare il comitato di gestione, pur in assenza del designato dell' Area Metropolitana, per avere la piena operatività dell' ente. Si potrà procedere, ad esempio, alla discussione ed approvazione del bilancio e alla nomina del segretario generale.



Collegamento Civitavecchia-Olbia: avviso manifestazione di interesse

Redazione

ROMA All'inizio dell'anno Art dava parere favorevole al Mit, tra le altre cose, per procedere con la richiesta di manifestazioni di interesse per il collegamento Civitavecchia-Olbia. Proprio in questi giorni sul sito del Ministero è stato pubblicato l'avviso a riguardo con la richiesta di autorizzazione all'esercizio del servizio di collegamento marittimo di persone e merci in continuità territoriale con obblighi di servizio pubblico orizzontali sulla suddetta linea. Il collegamento Civitavecchia-Olbia dovrà essere garantito, si legge nel documento, nel periodo compreso tra il 1° Ottobre e il 31 Maggio di ogni anno quale condizione per operare anche nel periodo compreso tra il 1° Giugno e il 30 Settembre di ogni anno. Il periodo di imposizione degli obblighi di servizio pubblico sarà di 24 mesi decorrenti dalla data di avvio dell'effettiva operatività dei servizi indicata nel provvedimento di autorizzazione all'esercizio della linea rilasciato dal Ministero. Il rilascio dell'autorizzazione è subordinato all'adesione agli oneri di servizio pubblico, nonché al possesso dei requisiti. Nel testo si sottolinea che la manifestazione di interesse tiene conto della possibilità che sulla linea possano essere autorizzate ad operare più di una compagnia, con possibilità di soddisfare cumulativamente gli obblighi di servizio pubblico imposti. Cosa succede se allo scadere del termine, fissato alle 13 del 25 Febbraio 2021, nessuno avrà presentato la propria manifestazione di interesse? Il Ministero si riserva il diritto di garantire i servizi marittimi di continuità territoriale sulla linea adottando le ulteriori misure previste dal Regolamento compresa l'indizione di una procedura ad evidenza pubblica per l'aggiudicazione di un contratto di servizio con compensazione ovvero con attribuzione di un diritto di esclusiva. Chi si metterà in gioco?



Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Continuità marittima Civitavecchia Olbia: l'elenco delle prescrizioni imposte alle compagnie di navigazione

La prima procedura avviata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la nuova continuità territoriale marittima, vale a dire l'avviso alle imprese di navigazione per la presentazione di manifestazioni d'interesse per l'esercizio della rotta Civitavecchia Olbia e relativi obblighi di servizio pubblico orizzontali, pone diversi paletti che potrebbero escludere alcuni player attivi sul mercato. Uno degli allegati spiega che si tratta di un trasporto pubblico di passeggeri e merci (ro-pax) giornaliero e fra i requisiti delle unità navali si legge che la linea dovrà essere operata con unità navali, dichiarate idonee al servizio, di cui l'impresa di navigazione dispone in base a valido titolo giuridico (proprietà, noleggio o altro titolo contrattuale) che ne consenta lo stabile utilizzo e disponibilità immediata. Le unità navali da impiegare per lo svolgimento del servizio pubblico devono essere di classe A e di tipo Tr (ro-ro) TP (quindi traghetti ro-pax), devono avere età non superiore a 20 anni, dovranno garantire capacità trasporto passeggeri espressa in posti fissi non inferiore a 600 persone, di cui 400 in cuccetta e infine capacità trasporto trailers-auto minima come di seguito indicata: i. solo mezzi pesanti: 900 metri lineari di corsia, ii. solo autovetture: 820 veicoli. A proposito della velocità minima d'esercizio, ricorrendo le appropriate condizioni di mare, le unità navali dovranno sviluppare una velocità di crociera idonea a coprire la tratta marittima in argomento da banchina a banchina in non più di 8 ore. Oltre a varie prescrizioni in materia di sicurezza del viaggiatore, pulizia e condizioni igieniche, comfort del viaggio e dotazioni per le persone a mobilità ridotta, l'allegato in questione specifica frequenze e orari da rispettare: Il collegamento A/R fra Civitavecchia e Olbia dovrà essere giornaliero nel periodo compreso tra il 1° ottobre e il 31 maggio. Il viaggio deve essere effettuato in notturna è scritto. Oltre a ciò le imprese di navigazione che intendono operare sulla linea Civitavecchia\Olbia devono impegnarsi a garantire gli obblighi di servizio pubblico relativi al periodo d'anzì indicato per almeno 24 mesi decorrenti dalla data di avvio dell'effettiva operatività del servizio pubblico comunicata dal Ministero. Per presentare la manifestazione d'interesse ogni vettore marittimo dovrà depositare garanzia fidejussoria provvisoria pari a 50.000,00 euro mentre la garanzia d'esercizio richiede una garanzia definitiva sotto forma di fideiussione bancaria o polizza assicurativa, sottoscritta digitalmente con autentica notarile, pari a 1.000.000,00 in favore del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. L'ultimo paragrafo dell'allegato spiega che il Ministero verifica il possesso dei requisiti minimi da parte degli armatori ai fini del soddisfacimento degli obiettivi perseguiti con l'imposizione di oneri di servizio pubblico. All'esito della verifica, le imprese di navigazione ritenute idonee a effettuare i servizi onerati sono autorizzate dal Ministero a esercitare il traffico sulla linea Civitavecchia-Olbia.



Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Dal Mit via alla procedura per la nuova continuità territoriale marittima fra Civitavecchia e Olbia

Il nuovo corso della continuità territoriale marittima post-convenzione pubblica scaduta lo scorso luglio (ma prorogata fino al prossimo 28 febbraio) inizia a prendere forma. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, tramite la Direzione generale per la vigilanza sulle AdSP, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo, ha infatti pubblicato un Avviso per la manifestazione d'interesse e richiesta di autorizzazione all'esercizio del servizio di collegamento marittimo di persone e merci in continuità territoriale e con obblighi di servizio pubblico. Nel documento si legge che Con decreto ministeriale n. 23 del 21 gennaio 2021 [] è stato approvato l'avvio della procedura per la verifica dei presupposti per l'imposizione degli obblighi di servizio pubblico con approccio orizzontale a tutti gli armatori interessati all'esecuzione del servizio pubblico di continuità territoriale marittima sulla linea Civitavecchia-Olbia nel periodo compreso tra il 1 ottobre e il 31 maggio di ogni anno quale condizione per operare anche nel periodo compreso tra il 1 giugno e il 30 settembre di ogni anno. Con questa procedura il dicastero intende verificare se ricorrano i presupposti affinché il servizio pubblico di collegamento marittimo in continuità territoriale tra i porti di Civitavecchia e di Olbia possa essere garantito, nel periodo compreso tra il 1° ottobre e il 31 maggio di ciascun anno, mediante l'imposizione di obblighi di servizio pubblico di tipo orizzontale e rilascio di autorizzazione a tutte le imprese di navigazione interessate. A proposito della durata degli obblighi di servizio pubblico viene specificato che il periodo è pari a 24 mesi decorrenti dall'avvio dell'effettiva operatività dei servizi indicata nel provvedimento di autorizzazione all'esercizio della linea rilasciato dal Ministero. Il rilascio dell'autorizzazione è subordinato all'adesione agli oneri di servizio pubblico, nonché al possesso dei requisiti indicati al successivo art. 7.1. Nel documento si legge ancora che Esclusivamente ai fini della presente procedura le domande presentate entro il termine di cui al successivo articolo 8, prevedono l'avvio dell'operatività del servizio il 1° Aprile 2021 per una durata di almeno 24 mesi. Il termine per la presentazione delle manifestazioni d'interesse è fissato alle ore 13:00 del 25 febbraio prossimo. I requisiti di partecipazione specificano che sono ammesse a partecipare le imprese di navigazione in possesso dei seguenti requisiti: Iscrizione nel Registro delle imprese presso la Camera di Commercio, Industria, Artigianato ed Agricoltura (C.C.I.A.A.) della Provincia in cui ha sede, per attività coerenti con quelle oggetto del servizio da svolgere o prova dell'iscrizione, secondo le modalità vigenti nello Stato membro nel quale è stabilito; requisiti di cui agli artt. 143 e 265 cod. nav.; insussistenza delle cause di esclusione previste dall'articolo 80 del Codice dei Contratti riferibili direttamente all'operatore economico stesso in quanto persona giuridica o persona fisica; regolarità con il pagamento degli obblighi tributari e contributi previdenziali.



Cronache di Salerno

Salerno

Il porto di Salerno tra i più sfruttati dalla criminalità organizzata

La Direzione nazionale antimafia e antiterrorismo (Dnaa) da tempo segnala la presenza negli scali italiani ed europei di gruppi criminali che svolgono attività sia nell' economia legale, sia nei mercati illeciti

Il porto di Salerno tra quelli costantemente sfruttati dalle organizzazioni criminali. Il dato viene fuori da una ricerca su lavalibera.it "Dal 2005 al 2017 un porto italiano su sette è stato oggetto degli interessi della criminalità organizzata, quasi uno su due se si prendono in considerazione i porti di rilevanza nazionale. Un fenomeno che ha investito tutto il Paese, da Nord a Sud. Alcuni scali sembrano essere particolarmente esposti e la 'ndrangheta riveste un ruolo da protagonista. I porti sono uno spazio dove la criminalità organizzata può trovare occasione di sviluppo in diversi ambiti. La Direzione nazionale antimafia e antiterrorismo (Dnaa) da tempo segnala la presenza negli scali italiani ed europei di gruppi criminali che svolgono attività sia nell' economia legale, sia nei mercati illeciti, in particolare nel traffico di stupefacenti. In questa partita giocano un ruolo rilevante le mafie, ma non sono gli unici attori coinvolti, dato che, soprattutto per i traffici illegali, spesso è necessario il contributo di più soggetti: chi produce, chi imbarca, chi si occupa del trasferimento, chi recupera il carico, chi lo fa uscire dall' area portuale e chi si occupa della distribuzione. I porti, dunque, rappresentano un' opportunità unica per i gruppi criminali di ottenere profitti e rafforzare i legami di collusione sia a livello locale, sia a livello internazionale". La denuncia arriva da una ricerca pubblicata su lavalibera.it il sito della rivista di Libera e Gruppo Abele Per approfondire il caso italiano, può essere utile provare a ricostruire una mappa analitica della presenza e delle attività dei gruppi di criminalità organizzata all' interno del sistema portuale attraverso lo studio delle relazioni della Dnaa. "In questo caso- scrive l' autore della ricerca Marco Antonelli, dottorando in Scienze politiche all' Università di Pisa e rappresentante di Libera Liguria - abbiamo preso in esame le 12 relazioni pubblicate tra il giugno 2005 e il giugno 2017. Naturalmente questa fonte di dati presenta alcuni limiti. Innanzitutto, si tratta di documenti che rappresentano il punto di vista e la narrazione istituzionale di un ente che si occupa della dimensione repressiva del fenomeno. Inoltre, all' interno dei report non vi sono né una sezione metodologica che permetta di capire come sono stati raccolti i dati, né un focus specifico sulla dimensione portuale. Nonostante questo, si tratta comunque di una fonte attendibile, aggiornata e frutto di un lavoro di analisi dettagliato. " Secondo quanto emerge dalla ricerca, sui 351 porti presenti in Italia, ben 50 (circa il 14% del totale) sono stati oggetto di una qualche proiezione di gruppi criminali . Non si tratta solo di porti minori, anzi: alcuni sono identificati come di "rilievo nazionale" per la loro importanza amministrativa e altri come di "rilevanza nazionale" per la loro centralità economica. Proprio i dati relativi a quest' ultimo tipo di scalo sembrano assumere un particolare significato, poiché nel periodo tra il 2010 e il 2017 in circa il 43% dei porti di rilevanza nazionale si è manifestato l' interesse di gruppi di criminalità organizzata (25 sui 58 catalogati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti). Si tratta, dunque, di un interesse diffuso e marcato, soprattutto nei porti strategici per l' economia del paese. È possibile affermare che ogni anno circa il 4% dei porti italiani è oggetto di qualche interesse criminale. Un dato che diventa ancor più preoccupante se guardiamo ai soli porti di rilevanza nazionale, poiché



Cronache di Salerno

Salerno

la percentuale sale al 24%. I porti più sfruttati dalle mafie La frequenza dei riferimenti a ciascun **porto** nel corso del tempo mostra come alcuni scali sembrano essere stati costantemente sfruttati dalle organizzazioni criminali: Ancona, Cagliari, Genova e Gioia Tauro sono presenti in tutte le relazioni analizzate. Anche i porti di **Salerno** e Taranto compaiono quasi sempre (in 11 relazioni), così come Livorno, Napoli, Olbia e Trieste, presenti in 10 report. La mappa che ne deriva conferma che le proiezioni della criminalità organizzata all' interno dei porti sono diffuse in tutto il territorio nazionale, da Nord a Sud del Paese, nelle coste tirreniche e adriatiche, a prescindere dalla regione in cui il **porto** è insediato. Se si guarda a quanto avvenuto negli ultimi quattro anni, però, si possono riscontrare alcune variazioni. Infatti, mentre la parte alta della classifica resta invariata, alcuni porti non vengono più menzionati, mentre, come Vado Ligure e Savona, mai citati fino a quel momento, iniziano a comparire con una certa costanza. Questo può far ipotizzare un processo di diversificazione ed espansione delle attività della criminalità organizzata anche in differenti scali. Una tendenza che può avvenire per diversi motivi, sicuramente legati al funzionamento stesso del **porto**: la dimensione economica, il contesto politico e istituzionale, le opportunità criminali create dagli attori operanti all' interno dell' area. Non è solo l' elemento geografico a fare la differenza, ma il contesto portuale. Il ruolo egemone della 'ndrangheta Se guardiamo ai gruppi criminali coinvolti, la Dnaa ne identifica 15, talvolta anche attivi contemporaneamente o federati in cartelli. Tra questi, la 'ndrangheta è l' unica mafia presente in tutti i report, seguita dalla criminalità organizzata di origine cinese (presente in 11) e dalla camorra (presente in 10). Questo dato conferma che alcune organizzazioni possiedono peculiari capacità e competenze che consentono loro di persistere nel tempo in ambito portuale, mentre la comparsa di altre è talvolta dovuta a singoli episodi. Allo stesso tempo, non tutte le organizzazioni sono coinvolte in tutti i tipi di affari legali e illegali che avvengono in ambito portuale. Secondo i risultati, sembrerebbe che la maggior parte delle attività illecite che coinvolgono la criminalità organizzata negli scali siano legate ai traffici: stupefacenti, rifiuti e contrabbando di sigarette compaiono in tutte le relazioni analizzate. Anche il traffico di prodotti contraffatti e di esseri umani ricorrono spesso nel tempo, mentre altre attività sembrano essere più sporadiche. Lo studio dei porti conferma che alcune organizzazioni criminali hanno maggiori capacità di diversificare le proprie proiezioni sul territorio italiano, trovando spazi per portare avanti i propri affari. Tra queste spicca la 'ndrangheta, che è stata in grado di operare sia nei piccoli porti della Calabria - oltre che nel più importante scalo regionale, Gioia Tauro - sia proiettarsi in a Napoli, Livorno, Venezia, Trieste, nonché in tutti i principali porti commerciali della Liguria, soprattutto nel mercato del traffico di stupefacenti. "In conclusione- si legge nella ricerca su lavalibera.it i porti sembrano essere uno snodo strategico e di fondamentale importanza per la criminalità organizzata, che può sfruttare l' infrastruttura e i collegamenti per svariati scopi. Un tema su cui, però, il dibattito sembra ancora timido. "

ORDINE DEL GIORNO DA DISCUTERE IN CONSIGLIO COMUNALE

«Forza Italia» spinge per la realizzazione del deposito di gnl nel porto

"Forza Italia" spinge per la realizzazione del deposito costiero di gas e, in quest'ottica, ha presentato un ordine del giorno per impegnare il sindaco a favorire l'attuazione del progetto e riferire al Consiglio comunale sullo stato di attuazione del procedimento autorizzativo. «Il porto - affermano i consiglieri Roberto Cavalera e Gianluca Quarta - ha assoluta necessità di infrastrutture che lo ricollochino in posizione strategica all'interno del bacino del Mediterraneo. Tra queste vi è certamente quella collegata alla realizzazione di un deposito costiero di gas naturale liquefatto. Il progetto esiste ed è stato presentato da Edison. Hanno già espresso parere favorevole alla sua realizzazione il Governo nazionale, diverse istituzioni locali e gli operatori portuali ed anche "Forza Italia" la pensa allo stesso modo, anche in relazione alla necessità di accelerare, così come proposto dall'**Autorità di Sistema Portuale**, la realizzazione di ulteriori interventi infrastrutturali (a partire dalla vasca di colmata, dal pontile a bricole e dal banchinamento di Capobianco) che sono fermi da anni a causa di inaccettabili ostacoli burocratici. Vicenda quest'ultima sulla quale il parlamentare brindisino Mauro D'Attis ha già annunciato la volontà di presentare una interrogazione parlamentare ed eventualmente un esposto in Procura affinché si faccia luce su quanto accaduto».



Porto, braccio di ferro sul progetto di Edison

Da Forza Italia un ordine del giorno per favorire la realizzazione dell'opera E Pirro smentisce Ferrarese: «Impianto completamente diverso dal rigassificatore»

Mentre il gruppo consiliare e tutto il partito di Forza Italia spingono per velocizzare i tempi di realizzazione del deposito small-scale di gas naturale di Edison a Costa Morena Est, fanno discutere le dichiarazioni dell'ex presidente di Confindustria Brindisi Massimo Ferrarese. Quest'ultimo, infatti, oltre a paragonare apertamente l'impianto con il rigassificatore respinto dalla città ormai molti anni fa, chiarisce che qualunque sia la localizzazione scelta, la banchina interessata dovrà essere sacrificata alle esigenze dell'impianto. Una tesi, quest'ultima, in linea con quanto sostenuto dal sindaco Riccardo Rossi e da Brindisi Bene Comune, contrari alla scelta di Costa Morena Est perché temono un forte impatto sull'unico molo infrastrutturato adeguatamente per il traffico merci e la logistica intermodale. A rispondere a Ferrarese, con quella che definisce una «doverosa puntualizzazione di carattere tecnico», è il professor Federico Pirro, docente di Storia dell'industria presso l'Università di Bari, il quale ricorda che l'impianto prevede «un serbatoio criogenico per lo stoccaggio di circa 47 metri di diametro, di 28 metri di altezza e con una capacità di circa 20mila metri cubi di Gnl. L'impianto cioè non rigassificherebbe, questo è bene sottolinearlo, il gas naturale che rimane in forma liquida per il suo utilizzo ed ha già ottenuto il nulla osta dal Nof per le valutazioni che ad esso ed in via esclusiva competono, e pertanto non risulta pericoloso né per l'area in cui insisterebbe né per la popolazione». La banchina che, precisa inoltre Pirro, «per le precise modifiche apportabili alla sua localizzazione» non vedrebbe alcun intralcerebbe «gli altri traffici possibili ed auspicabili, come peraltro richiesto dagli operatori dello scalo che comunque hanno espresso anch'essi parere favorevole all'investimento». Il rigassificatore di British Gas, ricorda invece Pirro, «presentava caratteristiche ben diverse» in quanto costituito «non da uno, bensì da due serbatoi di circa 82 metri di diametro ciascuno, di 50 metri di altezza e con una capacità cadauno di 160mila metri cubi, per un totale di ben 320mila metri cubi di Gnl stoccato. Esso, inoltre, sarebbe derivato da un processo di rigassificazione per mezzo di vaporizzatori ad acqua di mare per il successivo utilizzo in forma gassosa, con il rilascio di frigoriferie che avrebbero potuto dar luogo ad una catena del freddo in grado di attivare altri investimenti industriali a valle. È dunque molto precisa la differenza fra i due impianti e sarebbe opportuno che tutti coloro che volessero discuterne analiticamente ne prendessero atto». Il professore conclude invitando le amministrazioni locali a valutare «in tempi rapidi e senza pregiudiziali gli investimenti proposti a questo territorio come quello presentato dalla Edison». Sul fronte politico, invece, i due consiglieri comunali di Forza Italia Roberto Cavallera e Gianluca Quarta hanno depositato un ordine del giorno con cui si impegna il sindaco Rossi a favorire, per quanto di propria competenza, la realizzazione di tale progetto e, allo stesso tempo, a riferire al consiglio comunale sullo stato di attuazione del procedimento autorizzativo. «Forza Italia - sottolinea la coordinatrice cittadina del partito azzurro - ha espresso da tempo il suo parere favorevole rispetto a tale deposito costiero e, più in generale, sulla necessità di accelerare, così come proposto dall'**Autorità di sistema portuale**, la realizzazione di ulteriori interventi infrastrutturali (a partire dalla vasca di colmata, dal pontile a briccole e dal banchinamento di Capobianco) che sono fermi da anni a causa di inaccettabili ostacoli burocratici su cui il parlamentare brindisino Mauro D'Attis ha già annunciato la volontà di presentare una interrogazione parlamentare ed eventualmente un esposto in Procura affinché si faccia luce su



quanto accaduto».



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

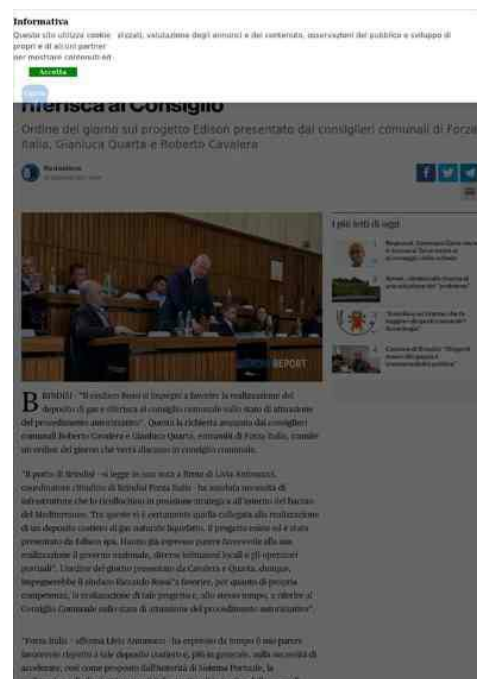
© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Brindisi Report

Brindisi

Deposito gas: "Rossi non ostacoli il progetto e riferisca al Consiglio"

BRINDISI - "Il sindaco Rossi si impegni a favorire la realizzazione del deposito di gas e riferisca al consiglio comunale sullo stato di attuazione del procedimento autorizzativo". Questa la richiesta avanzata dai consiglieri comunali Roberto Cavalera e Gianluca Quarta, entrambi di Forza Italia, tramite un ordine del giorno che verrà discusso in consiglio comunale. "Il porto di Brindisi - si legge in una nota a firma di Livia Antonucci, coordinatore cittadino di Brindisi Forza Italia - ha assoluta necessità di infrastrutture che lo ricollochino in posizione strategica all' interno del bacino del Mediterraneo. Tra queste vi è certamente quella collegata alla realizzazione di un deposito costiero di gas naturale liquefatto. Il progetto esiste ed è stato presentato da Edison spa. Hanno già espresso parere favorevole alla sua realizzazione il governo nazionale, diverse istituzioni locali e gli operatori portuali". L' ordine del giorno presentato da Cavalera e Quarta, dunque, impegnerebbe il sindaco Riccardo Rossi "a favorire, per quanto di propria competenza, la realizzazione di tale progetto e, allo stesso tempo, a riferire al Consiglio Comunale sullo stato di attuazione del procedimento autorizzativo". "Forza Italia - afferma Livia Antonucci - ha espresso da tempo il suo parere favorevole rispetto a tale deposito costiero e, più in generale, sulla necessità di accelerare, così come proposto dall' **Autorità** di **Sistema Portuale**, la realizzazione di ulteriori interventi infrastrutturali (a partire dalla vasca di colmata, dal pontile a bricole e dal banchinamento di Capobianco) che sono fermi da anni a causa di inaccettabili ostacoli burocratici su cui il parlamentare brindisino Mauro D' Attis ha già annunciato la volontà di presentare una interrogazione parlamentare ed eventualmente un esposto in Procura affinché si faccia luce su quanto accaduto".



Il Nautilus

Brindisi

Movimentazione 2019-2020 per il porto di Brindisi positiva

Abele Carruezzo

Bari. La Puglia non ha niente da invidiare in termini di portualità e logistica ad altre Regioni d' Italia, anche se politicamente non si fa altro che guardare a Trieste, Genova, Gioia Tauro e Taranto. Sembrirebbe che solo questi e non altri rappresentano i Puertos de Estado! La verità tutta mediterranea è non voler credere nelle potenzialità dei porti dell' Adriatico meridionale - Bari e Brindisi - che con retroportualità, interporti, strade, ferrovie e aeroporti svolgono una relazione economica in progress per l' intero sistema portuale e non solo per il settore dei trasporti, ma anche a garanzia di una regione e dell' intero Mezzogiorno d' Italia. Si trova sempre qualche portatore d' interesse, compreso qualcuno di ritorno, che non approva perché non è il suo interesse. Sappiamo che da sempre, geograficamente e storicamente i porti hanno segnato l' evoluzione dei mercati e soprattutto nei periodi di crisi planetarie dovute a pandemie come quella che stiamo vivendo. Brindisi e il suo porto, contrariamente a quanti non credono alle sue potenzialità e a tutte le 'sirene' che sanno cantare solo un' no', i dati numerici sull' andamento parziale della movimentazione portuale, al netto del carbone sbarcato (decarbonizzazione

avviata) - periodo gennaio/dicembre 2020 - confermano una certa stabilità nella funzione operativa delle merci in/out e del porto stesso, da sempre 'porta dell' Europa' da/per il Mediterraneo orientale. La movimentazione delle merci nelle aree portuali sta seguendo uno sviluppo che viene in larga parte determinato dalla domanda indotta dai cambiamenti continui dei nostri stili di vita e dalla continua evoluzione dei servizi. Accettare che la performance delle attività produttive del porto di Brindisi, in questi due anni di pandemia, è diversamente pensata da come viene descritta sui social e sulla stampa locale, significa essere onesti intellettualmente; si può non condividere azioni di governance portuale, come pure non concordare le azioni di un' amministrazione locale, ma di fronte a dei numeri che il porto di Brindisi sta registrando bisogna solo evidenziare le potenzialità e le opportunità economiche che il porto salentino sta guadagnando. Così non è per altri porti pugliesi, basta vedere altrove. Infatti, Brindisi non occorre che dimostri, ancora una volta, che il suo porto e la sua area vasta di retroportualità sono e saranno strategici per incrementare lo sviluppo di un post-industriale green, soprattutto nei settori energetico, chimico, aeronautico e farmaceutico e i suoi relativi insediamenti indotti. Grazie al Dipartimento Sviluppo e Innovazione Tecnologica dell' AdSPMAM, i dati sull' andamento delle movimentazioni portuali, confermano il trend positivo per lo scalo di Brindisi, soprattutto per le rotabili (ro-ro + 1,71%) e numero di accosti (+1,43%). Il traffico di passeggeri su traghetti diminuisce; mentre quello del settore crocieristico si è sostanzialmente azzerato, a causa del blocco imposto dalla pandemia. Il turismo, settore tra i più colpiti a livello globale dal blocco delle attività, ha risentito del forte calo della domanda. E con tutte le difficoltà che si riscontrano a livello amministrativo e i limiti per le nuove infrastrutture (pontile a briccole, approdi a S. Apollinare, colmata, fondali, riconversione green, progetto Edison per il gnl e la transizione energetica per la decarbonizzazione ecc.), Brindisi ha una buona performance. Il Presidente dell' AdSPMAM, prof. **Ugo Patroni Griffi**, afferma che ' l' Adsp MAM ha delle potenzialità per competere nel Mediterraneo, e questi dati dimostrano che Brindisi ha caratteristiche di resilienza nel mantenere le proprie posizioni di porto polivalente.'. Analizzando la verifica scalare delle serie mensili 2019/2020 i dati confermano la tenuta degli accosti nel porto di Brindisi a conferma che le



Compagnie di navigazione non seguono i consigli dei vuole a tutti costi il fermo di un porto. Ancora una volta, i dati dimostrano che il porto di Brindisi è scelto dalle Compagnie di navigazione del Mediterraneo; se tutte quelle infrastrutture di cui si parlava sopra,



Il Nautilus

Brindisi

fossoro già operative si potrebbero avere percentuali a doppia cifra e con le costituende Zes attrarre investitori internazionali. A chi afferma che il progetto Edison (favorevoli Governo, diverse istituzioni locali e operatori portuali) è simile a quello della British Gas, non vuole realizzare il processo della transizione energetica a Brindisi. Il porto di Brindisi ha assoluta necessità d'infrastrutture che lo ricollochino in posizione strategica all'interno del bacino del Mediterraneo. Occorre comprendere che il Gnl e l'idrogeno sono considerati, dalla chimica industriale, i combustibili precursori dei carburanti green che aiuteranno il settore del trasporto marittimo ad essere carbon free, in accordo con gli obiettivi dell'IMO. Il Presidente dell'AdSPMAM, Prof. **Ugo Patroni Griffi**, nel salutare positivamente i dati sulla movimentazione merceologica del porto di Brindisi afferma che: 'i porti italiani, per le favorevoli posizioni geografiche, in particolare quelli del Mare Adriatico Meridionale, e le loro funzioni operative, potrebbero consentire ai tanti investitori internazionali di gestire flussi merceologici con una certa facilità e risparmi dei costi, favorendo ulteriori economie di scala.'

Presunte irregolarità edilizie in porto, in 13 a processo a Brindisi

Brindisi È fissata per il 13 luglio prossimo, davanti al gup Maurizio Saso, l'udienza preliminare nei riguardi di tredici persone coinvolte a vario titolo in un'indagine per presunti abuso edilizio, smaltimento illecito di rifiuti, frode in pubblica fornitura, falsità ideologica, abuso d'ufficio. (leggi: per il Consiglio di Stato le opere non contenevano abusi edilizi) La Procura di Brindisi ha chiesto il rinvio a giudizio del presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, e di altre 12 persone, tra cui il funzionario Francesco Di Leverano, l'ex subcommissario del Comune di Brindisi, Mariangela Danzi, e l'ex segretario generale dell'ente portuale, Salvatore Giuffrè. Le indagini, coordinate dal pm Raffaele Casto, sono state condotte dal Nucleo di polizia economico finanziaria della Guardia di finanza di Brindisi e nel corso dell'inchiesta la Procura aveva chiesto la detenzione domiciliari o in subordine la sospensione dal servizio sia per Patroni Griffi, sia per Di Leverano, ma la Cassazione ha ritenuto non sussistessero i presupposti. In particolare, l'inchiesta si è occupata di presunti abusi edilizi al porto di Brindisi, riguardanti la realizzazione di alcuni gabbiotti per i varchi doganali, nonché una strada e una recinzione di un'area portuale oggetto di contenzioso con il Comune di Brindisi. Per Patroni Griffi la notizia della richiesta di rinvio a giudizio a mio carico occuperà per un po' i giornali. Non solo non ho commesso nessun reato (e meno che mai un abuso di ufficio), come costantemente accertato dalla magistratura penale ed amministrativa, oltre che dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, ma tutti gli elementi raccolti nelle 27.000 pagine di atti su cui si basa l'indagine lo confermano. Così come raccontano di un impegno non comune per infrastrutturare il porto di Brindisi e per attirare investimenti. Nelle stesse pagine ha aggiunto ci sono le trame di un mondo di mezzo a cui si deve l'arretratezza del porto e del suo rallentato sviluppo. Io le ho lette tutte. Buona lettura a tutti coloro a cui stanno a cuore Brindisi e il suo porto. Il processo è la luce. E forse questo processo, per l'enorme mole di dati raccolti, era necessario per raccontare una storia nota a molti ma non a tutti.



Celebrity in mare aspettando i turisti

La compagnia aveva annunciato Taranto fra gli scali del 2021-2022 ma le partenze hanno subito variazioni. È tornata per una sosta tecnica la nave da crociera Constellation, della linea lusso Royal Caribbean

La programmazione prevedeva in origine tappe a **Taranto**, nel 2021 per le navi da crociera Celebrity Cruises, la linea lusso della Royal Caribbean. Ora, tutto è in serio rischio. Occorre capire cosa succederà, inutile fare previsioni perché questa emergenza ha ormai abituato a continui cambi di scenari. Per il momento, quindi, **Taranto** dovrà accontentarsi di vedere questi giganti del mare sfilare nel Golfo solo per attività di bunkeraggio. È arrivata ieri in Mar Grande, dopo la presenza nei giorni scorsi di due navi della Msc Crociere, proprio una nave della Celebrity Cruises. Qualcuno, scorgendo il profilo della nave dal Lungomare, da dove era ben visibile, avrà riconosciuto un volto noto. La Celebrity Constellation aveva già sostato a **Taranto** in ottobre. Ieri è tornata, a quanto pare per un rifornimento di carburante. La nave è stata rinnovata nel 2017. Battente bandiera delle Bahamas, è lunga 293 metri e ha una larghezza di 32 metri e una stazza di 91000 tonnellate. Può accogliere 2034 passeggeri e 1000 persone di equipaggio nelle sue 975 cabine distribuite sugli undici ponti. Nel **porto** di **Taranto** le aziende dei servizi stanno supportando diverse navi da crociera che, a causa del prolungarsi della pandemia, in molti casi non sono ripartite o hanno modificato i propri itinerari. Le navi delle diverse compagnie stanno sostando negli scali italiani e stranieri per poi, di tanto in tanto, riaccendere i motori ed effettuare brevi tragitti. A bordo ci sono soltanto i componenti dell'equipaggio che servono a tenere in manutenzione gli impianti delle navi. Ancora difficile poter capire quali saranno le scelte delle compagnie per il breve periodo. Per esempio il calendario di navigazione della Celebrity Constellation prevede che la nave riprenda il mare soltanto a novembre prossimo lasciando il Mediterraneo per un viaggio oceanico, con partenza da Civitavecchia, e arrivo a Tampa, in Florida. Dagli Stati Uniti dovrebbero ripartire gli imbarchi dei passeggeri, a novembre per un programma di viaggi con itinerari nei Caraibi. La Celebrity Cruises aveva annunciato, prima dell'emergenza Covid, un programma con nuove destinazioni in Europa, Asia, Sud America e Alaska. La compagnia aveva incluso, nel 2021-22, otto nuovi spettacolari porti di scalo, tra cui **Taranto** appunto, oltre a Salvador de Bahia, Ilocos, (Filippine) Ishigaki, (Giappone), Zante, Idra e Salonicco (Grecia) e la penisola di Kenai a Homer, in Alaska. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Statale 106, nel "Recovery Fund" non c'è un euro

Pino Lombardo locri Attraverso i fondi del Recovery Plan sono «irrisorie le possibilità di intervenire nell' area jonica» e soprattutto «non ci saranno fondi per ammodernare la Statale 106». Ad affermarlo è l' ex sindaco di Ardore Francesco Romeo. Che se la prende con i politici, in particolare quelli eletti nella Locride, e i sindaci. «Ritengo - scrive Romeo - che i politici calabresi di ogni appartenenza politica e soprattutto i sindaci e gli eletti dell' area ionica, non abbiano letto la bozza del piano "Next Generation Italia". Lo deduco - spiega - dalla circostanza che nessuna protesta si è elevata nel merito (ne ha parlato anche domenica in un' intervista rilasciata alla Gazzetta il portavoce del Forum del Terzo settore Francesco Mollace, ndr) data la evidente carenza di possibili interventi infrastrutturali in quest' area della Calabria, che è tra le regioni economicamente più disagiate d' Europa». E per essere più concreto Romeo evidenzia che per le cosiddette "Infrastrutture per una mobilità sostenibile", punto 2.3, sono previsti «appena 27,7 miliardi di euro su un totale di 209 previsti nel Piano. Di questi - specifica - 23,6 sono destinati ad "Alta Velocità di rete (AVR), e Manutenzione stradale", e 4,1 alla "Logistica integrata per le aree portuali"». Secondo Romeo «il giusto presupposto di trasferire parte del traffico merci e passeggeri dalle strade alle ferrovie, fa sì che il Piano preveda prevalentemente interventi sull' Alta velocità ferroviaria al Nord, al Centro e finalmente anche al Sud sulla Salerno-Reggio Calabria. Tali impegni, però, assorbiranno gran parte dei 23,6 miliardi, di cui solo una parte minoritaria sarà riservata alla "modernizzazione e manutenzione" della rete stradale di tutta la penisola e sarà dedicata soprattutto alla manutenzione di ponti e viadotti, in gran parte malandati». Tutto questo fa sì che "non ci saranno fondi per completare tutta la Statale 106 , ma nemmeno uno solo dei vari macrolotti da appaltare potrà essere finanziato». E «neppure lungo la linea ferroviaria Taranto-Reggio è previsto alcun intervento di ammodernamento», mentre «il porto di Gioia Tauro viene praticamente ignorato dalla previsione dell' intervento "Intermodalità e logistica integrata", dedicato al rilancio, così si legge, "dei porti di Genova e di Trieste"». «Nessuno forse ha letto la bozza del piano "Next Generation Italia"»



Spirli indica due priorità per la Calabria: Alta velocità e Gioia Tauro

Il Sud fa rete sul Recovery Plan

Ieri incontro online dei Governatori per fare fronte comune sulle risorse

COSENZA - E' la sfida più importante per il Paese degli ultimi 50 anni. Un'occasione storica per colmare il gap che da sempre divide in due l'Italia. Per questo i Governatori delle regioni del Sud hanno deciso di fare fronte comune per riequilibrare la distribuzione di risorse. I governatori del Mezzogiorno si sono incontrati ieri mattina online per rafforzare la condivisione del Recovery Fund, in vista dell'appuntamento di oggi in conferenza Stato -Regioni sul tema. All'incontro hanno partecipato il governatore della Sicilia Nello Musumeci, della Campania Vincenzo De Luca, della Puglia Michele Emiliano, della Calabria Antonino Spirli, dell'Abruzzo Marco Marsilio, del Molise Donato Toma. Nel corso della riunione, durata circa un'ora, i governatori hanno condiviso una posizione su diversi temi del Recovery, tra cui quella di far partire la distribuzione dei soldi a fondo perduto in proporzione al pil: le Regioni con il pil più basso dovranno averne di più, questa la richiesta che verrà avanzata. La linea, come avviene spesso, l'ha dettata il Governatore della Campania, Vincenzo De Luca che ha invitato i suoi colleghi a fare fronte comune, indipendentemente dal colore della propria maglietta politica. Dobbiamo - ha detto in sintesi De Luca - creare un gruppo unito e coeso, nell'azione politica e nelle rivendicazioni. Se non ci ascoltano ognuno si prenderà le proprie responsabilità e ce la giocheremo a viso aperto. I presidenti di Regioni del Sud, si apprende, hanno rafforzato la loro posizione unitaria. Dopo la riunione i governatori hanno partecipato alla conferenza dei governatori, preparatoria alla Stato -Regioni di domani. «Con gli altri presidenti delle Regioni del Sud abbiamo deciso di costituirci in un gruppo per avanzare proposte e richieste in materia di Recovery plan. C'è la necessità di suddividere in modo equo le quote relative agli interventi, tenendo in considerazione il fatto che le regioni del Mezzogiorno hanno urgenze che non rimangono all'interno dei loro confini, ma riguardano l'organizzazione dell'intero continente, dal momento che si tratta di progetti strategici che interessano l'Europa, come, ad esempio, il Ponte sullo Stretto». È quanto ha affermato il presidente della Regione Calabria Nino Spirli, al termine del vertice con i governatori. Durante l'incontro, è scritto in una nota dell'ufficio stampa della Giunta regionale calabrese, i presidenti delle Regioni meridionali hanno anche parlato del raddoppio della linea ferroviaria Reggio Calabria -Bari e dell'alta velocità Reggio Calabria -Salerno, «due progetti - commenta Spirli - che, insieme, consentirebbero la libera circolazione, in chiave moderna, delle persone in Europa». Attenzione anche sul porto di Gioia Tauro, «che è stato - dice ancora il presidente calabrese - completamente dimenticato dal ministro De Micheli, malgrado non sia lo scalo di un piccolo comune della Calabria, ma il porto più importante del Mediterraneo e tra i più strategici d'Europa». In realtà, come abbiamo già avuto modo di scrivere, il comandante Andrea Agostinelli ha detto di non aver presentato nessuna richiesta di intervento al Ministero perché Gioia Tauro non ha bisogno di grandi investimenti infrastrutturali. Quelli necessari sono stati già attuati dall'**Autorità portuale** con altri fondi dello Stato. L'importante è invece creare una linea ad alta capacità per il trasporto delle merci che da Gioia Tauro dovrebbero viaggiare sull'asse adriatico. Ritorniamo quindi alla ferrovia e alla necessità di non fossilizzarsi sul finanziamento o meno dell'alta velocità, punto per carità importantissimo, ma





Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

avere un disegno chiaro del trasporto su ferro sia per le persone sia per le merci. «Le proposte della Calabria, unite a quelle degli altri presidenti - conclude Spirlì -, andranno a formare un pacchetto di richieste precise al Governo nazionale, il quale, troppo spesso, così come quelli che lo hanno preceduto, dimentica le regioni del Sud privilegiando, a volte, nessuno». m. cl.

Shipping Italy

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Msc sposta da Gioia Tauro a Malta mezzo servizio' Jade operato con navi da 22.000 Teu

Mediterranean Shipping Company ha comunicato che la rotazione westbound (quindi in import verso l'Europa) del suo servizio di linea Jade che collega la Cina con il Mediterraneo viene temporaneamente modificata con il trasferimento dal porto di Gioia Tauro a quello di Malta (Marsaxlokk). L'avvicendamento ha già preso forma con l'arrivo della nave Msc Febe da 22.000 Teu di capacità che nei giorni scorsi ha scalato appunto il porto di Malta dopo Port Said e prima di Barcellona dove si trova oggi. L'hub di transhipment in Calabria di Msc continuerà invece a essere scalato nella rotta verso est della linea che seguirà dunque questa rotazione: Qingdao Busan Ningbo Shanghai Xiamen Nansha Yantian Singapore Suez Port Said East Marsaxlokk Barcelona Valencia Gioia Tauro Port Said East Suez King Abdullah Port Abu Dhabi Jebel Ali Singapore Yantian. Secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY la scelta di Msc è stata dettata dal fatto che il Medcenter Container Terminal in quest'ultimo periodo ha iniziato a vivere una situazione di congestione che imponeva al vettore di dare maggiore respiro alle banchine e in generale all'infrastruttura. Nel 2020 appena trascorso il porto di Gioia Tauro ha movimentato circa 3,194 milioni di Teu, un volume di container in significativa crescita (+26%) rispetto ai 2,52 milioni di Teu del 2019.



Grendi Trasporti Marittimi punta sul porto di Olbia

GAM EDITORI

25 Gennaio 2021 - La Grendi Trasporti Marittimi cambia rotta e si orienta su **Olbia**. È l' esito dei lavori della Commissione Consultiva Locale che, all' unanimità, ha espresso parere favorevole al primo step - che dovrà proseguire con la valutazione dell' Organismo di Partenariato della Risorsa Mare ed il definitivo passaggio con deliberazione in Comitato di Gestione - per il rilascio di un' autorizzazione quadriennale allo svolgimento di operazioni portuali in conto proprio ed in conto terzi nel **porto** olbiese. Cambio di percorso sollecitato dallo stesso Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, che, dopo un proficuo confronto con il cluster portuale locale, ha potuto recepire le istanze della comunità golfo arancina, fin da subito preoccupata dalla creazione di un polo merci sullo scalo, ritenuto in contrasto con la vocazione turistica del **porto** e, aspetto non secondario, con un' infrastruttura viaria carente e non adeguata al traffico di mezzi pesanti. È stato lo stesso Presidente Deiana a comunicare l' importante novità al Consiglio Comunale di Golfo Aranci. Nel corso dell' incontro è stata univocamente espressa particolare soddisfazione per la positiva e rapida soluzione adottata; ma anche per le proposte future dell' AdSP, mirate, come argomentato nel Piano Operativo Triennale approvato la scorsa settimana, alla graduale riconversione del secondo scalo gallurese, con lo smantellamento del nodo ferroviario e una programmazione estesa alle crociere e alla nautica da diporto. Relativamente all' iter istruttorio dell' istanza, una volta ottenuto il parere favorevole dell' Organismo di Partenariato della Risorsa Mare e del Comitato di Gestione, la società Grendi potrà operare nel **porto** industriale olbiese. La nuova autorizzazione sarà propedeutica all' ottenimento in concessione demaniale (ex art. 18 della stessa legge) di spazi portuali non banchinali per la realizzazione e la gestione di opere funzionali alle operazioni previste dalla compagnia. Progetto, quest' ultimo, sul quale la società Grendi ha presentato un piano operativo con investimenti consistenti per l' acquisto di macchinari, mezzi meccanici e per l' infrastrutturazione dei piazzali, nonché il ricorso a personale specializzato da adibire alle operazioni di movimentazione di rotabili e container. La nuova linea Marina di Carrara - **Olbia** - Cagliari, che partirà nel mese di febbraio, avrà inizialmente cadenza trisettimanale, con possibilità di potenziamento delle frequenze in caso di incremento dei volumi di traffico.



L'Unione Sarda

Cagliari

Vertenza. «Subito l'agenzia del transshipment»

Porto canale, appello al Governo

«Auspichiamo che la costituzione dell' Agenzia del Transshipment trovi spazio nel prossimo decreto governativo». Lo afferma il segretario generale della Uiltrasporti sarda William Zonca in una lettera indirizzata alla ministra dei Trasporti Paola de Micheli, alla Sottosegretaria allo Sviluppo Economico Alessandra Todde, alla vicepresidente della Regione Alessandra Zedda e al presidente dell' **autorità portuale** isolana Massimo Deiana, in cui si esprime «fortissima preoccupazione» per il futuro dei lavoratori della Porto Industriale di Cagliari, in Naspi da cinque mesi e senza prospettive concrete. «Attendiamo da tempo l' istituzione dell' Agenzia **Portuale** per la riqualificazione professionale e per il rilancio del transshipment a tutela delle professionalità in esubero delle Aziende terminaliste, come avvenuto in passato per l' analoga realtà di Taranto», scrive Zonca. «E non nascondiamo lo sconcerto per quanto avvenuto nello scorso dicembre, con la presentazione e il successivo ritiro dell' emendamento che avviava il percorso di creazione dell' Agenzia, già descritto in sede di tavolo interministeriale».

The screenshot shows the 'Economia' section of the newspaper 'L'Unione Sarda'. The main headline is 'Spese legali, sanità sarda da record' with a sub-headline 'Per le strutture dell'Isola i costi più alti d'Italia tra denunce e risarcimenti'. Below this is a table with financial data for various regions. Other headlines include 'Vertenza, cambia l'agenzia del transshipment', 'Porto canale, appello al Governo', 'Fondi per imprenditori', and 'Anche senza Spil? Fisco, move credenziali'. There are also small photos and text snippets related to these topics.

Regioni	Spese legali (Miliardi)	Sanità (Miliardi)
Liguria	11.483,97	2,28
Lombardia	22.242,12	2,28
Emilia-Romagna	12.242,12	2,28
Veneto	12.242,12	2,28
Piemonte	12.242,12	2,28
Campania	12.242,12	2,28
Marche	12.242,12	2,28
Umbria	12.242,12	2,28
Abruzzo	12.242,12	2,28
Molise	12.242,12	2,28
Basilicata	12.242,12	2,28
Calabria	12.242,12	2,28
Puglia	12.242,12	2,28
Basilicata	12.242,12	2,28
Apulia	12.242,12	2,28
Calabria	12.242,12	2,28
Sicilia	12.242,12	2,28
Sardegna	12.242,12	2,28
Valle d'Aosta	12.242,12	2,28
Trentino-South Tyrol	12.242,12	2,28
Liguria	12.242,12	2,28
Lombardia	12.242,12	2,28
Emilia-Romagna	12.242,12	2,28
Veneto	12.242,12	2,28
Piemonte	12.242,12	2,28
Campania	12.242,12	2,28
Marche	12.242,12	2,28
Umbria	12.242,12	2,28
Abruzzo	12.242,12	2,28
Molise	12.242,12	2,28
Basilicata	12.242,12	2,28
Calabria	12.242,12	2,28
Puglia	12.242,12	2,28
Basilicata	12.242,12	2,28
Apulia	12.242,12	2,28
Calabria	12.242,12	2,28
Sicilia	12.242,12	2,28
Sardegna	12.242,12	2,28
Valle d'Aosta	12.242,12	2,28
Trentino-South Tyrol	12.242,12	2,28

Informazioni Marittime

Cagliari

Cagliari, in dubbio la nascita dell' Agenzia di lavoro portuale

Nel corso di un incontro con sindacati, Adsp e Regione sono stati evidenziati gli alti costi di gestione a carico del pubblico che ne mettono a rischio la fattibilità. Uiltrasporti: a Taranto non è così

«Auspichiamo che la costituzione dell' Agenzia del Transhipment (agenzia del lavoro portuale, ndr) trovi spazio nel prossimo decreto governativo». Lo afferma il segretario generale della Uiltrasporti sarda, William Zonca, in una lettera indirizzata alla ministra dei Trasporti, Paola de Micheli, alla sottosegretaria allo Sviluppo economico, Alessandra Todde, alla vicepresidente della Regione Sardegna, Alessandra Zedda, e al presidente dell' Autorità di sistema portuale della Sardegna, **Massimo Deiana**. «Siamo fortemente preoccupati - evidenzia Zonca - per le osservazioni che giungono dall' Adsp della Sardegna, confermati anche oggi nel corso di un incontro tenuto dalle organizzazioni sindacali con la Regione Sardegna e con la stessa Autorità, che paiono sollevare dubbi di applicabilità tra lo status dei lavoratori e l' Agenzia, e presunti alti costi di gestione a carico dell' Adsp, non presenti a Taranto. Sono motivazioni che fatichiamo a comprendere, che devono essere superate definitivamente al più presto al fine di non compromettere la già precaria stabilità sociale del territorio». Futuro occupazione e professionale incerto per i lavoratori della porto industriale di Cagliari, da cinque mesi nella Nuova Assicurazione Sociale per l' Impiego (Naspi) - indennità mensile di disoccupazione - e senza prospettive concrete. «Attendiamo da tempo l' istituzione dell' Agenzia Portuale per la riqualificazione professionale e per il rilancio del transhipment a tutela delle professionalità in esubero delle Aziende terminaliste ex art. 18 della Legge 84/94, come avvenuto in passato per l' analoga realtà di Taranto attraverso l' art 4 del D.L. 243/2016 convertito in Legge 18/2017", scrive Zonca. "Non nascondiamo lo sconcerto per quanto avvenuto nello scorso dicembre, con la presentazione e il successivo ritiro dell' emendamento che avviava il percorso di creazione dell' Agenzia, già descritto in sede di tavolo interministeriale».



Viabilità nell' area portuale Strada alternativa in stand by

Programmazione e ruolo dello scalo mamertino

Milazzo Banchina XX Luglio, un sopralluogo per verificare sia le condizioni strutturali dell' area che dovrà essere interessata dal nuovo appalto, sia per fare il punto sugli interventi da porre in essere per evitare ulteriori ritardi quando sarà individuata - si spera quest' anno - la nuova impresa. Questo il programma che gli uffici dell' **Autorità portuale** intendono portare avanti assieme al progetto, voluto dall' ex commissario De Simone, di rendere da subito carrabile la banchina. In tal senso, dopo la consegna dell' accertamento tecnico contabile da parte della Commissione di collaudo, si sta definendo l' appalto della nuova viabilità stradale **portuale**, stralciando le aree dal progetto originario. La nuova progettazione, che è in fase di affidamento, permetterà di ottenere entro il 2021 una nuova viabilità bidirezionale (dal Terminal navi in località Acquevole fino all' esistente varco Bixio) entro i confini portuali consentendo di liberare la viabilità cittadina. In buona sostanza si potrà finalmente evitare di caricare la via Tonnara e la via Bixio delle auto che, uscendo dal terminal, devono percorrere un tratto di arteria comunale per imbarcarsi. In questo modo ci sarà la tanto auspicata viabilità dedicata agli imbarcaderi. L' auspicio è che possa finalmente concretizzarsi questa ipotesi anche perché in questi anni - come sottolineano le forze politiche - «poco o nulla è stato fatto per Milazzo», e anche la programmazione 2020-2022 presentata nelle scorse settimane dall' **Autorità portuale** non sembra equamente distribuita in termini di investimenti e progettualità tra Messina e la nostra città. r.m.



Porti: lavalibera, "dal 2005 al 2017 uno scalo marittimo italiano su sette è stato oggetto degli interessi della criminalità organizzata"

(G.A.)

'Dal 2005 al 2017 un porto italiano su sette è stato oggetto degli interessi della criminalità organizzata, quasi uno su due se si prendono in considerazione i porti di rilevanza nazionale. Un fenomeno che ha investito tutto il Paese, da Nord a Sud. Alcuni scali sembrano essere particolarmente esposti e la 'ndrangheta riveste un ruolo da protagonista. I porti sono uno spazio dove la criminalità organizzata può trovare occasione di sviluppo in diversi ambiti". La denuncia arriva da una ricerca pubblicata su lavalibera.it , il sito della rivista di Libera e Gruppo Abele. "La Direzione nazionale antimafia e antiterrorismo (Dnaa) da tempo segnala la presenza negli scali italiani ed europei di gruppi criminali che svolgono attività sia nell' economia legale, sia nei mercati illeciti, in particolare nel traffico di stupefacenti. In questa partita giocano un ruolo rilevante le mafie, ma non sono gli unici attori coinvolti, dato che, soprattutto per i traffici illegali, spesso è necessario il contributo di più soggetti: chi produce, chi imbarca, chi si occupa del trasferimento, chi recupera il carico, chi lo fa uscire dall' area portuale e chi si occupa della distribuzione. I porti, dunque, rappresentano un' opportunità unica per i gruppi criminali di ottenere profitti e rafforzare i legami di collusione sia a livello locale, sia a livello internazionale', spiega la ricerca. Per approfondire il caso italiano, può essere utile provare a ricostruire una mappa analitica della presenza e delle attività dei gruppi di criminalità organizzata all' interno del sistema portuale attraverso lo studio delle relazioni della Dnaa. 'In questo caso- scrive l' autore della ricerca Marco Antonelli, dottorando in Scienze politiche all' Università di Pisa e rappresentante di Libera Liguria - abbiamo preso in esame le 12 relazioni pubblicate tra il giugno 2005 e il giugno 2017. Naturalmente questa fonte di dati presenta alcuni limiti. Innanzitutto, si tratta di documenti che rappresentano il punto di vista e la narrazione istituzionale di un ente che si occupa della dimensione repressiva del fenomeno. Inoltre, all' interno dei report non vi sono né una sezione metodologica che permetta di capire come sono stati raccolti i dati, né un focus specifico sulla dimensione portuale. Nonostante questo, si tratta comunque di una fonte attendibile, aggiornata e frutto di un lavoro di analisi dettagliato'.



L' UE non avvierà un' indagine sull' anomalo stato del mercato del trasporto marittimo containerizzato a meno che non sia proposta un' azione legale

CLECAT ed ESC valuteranno la possibilità di presentare una denuncia formale presso la Commissione Europea Sabato i delegati della CLECAT (European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services) e dell' ESC (European Shippers' Council) hanno avuto in incontro on-line con i rappresentanti della Direzione Generale della Concorrenza della Commissione Europea per discutere dell' attuale situazione del mercato del trasporto marittimo containerizzato. Nel corso della riunione gli incaricati delle due associazioni, che rappresentano spedizionieri e caricatori, hanno ribadito, come più volte negli ultimi mesi, che le condizioni del mercato sono «senza precedenti» e «caotiche». Dati alla mano, i rappresentanti di CLECAT ed ESC hanno spiegato che negli ultimi mesi si è verificata una repentina crescita delle blank sailing, con la cancellazione di scali in numerosi porti, fenomeno che relativamente ad alcune rotte di traffico marittimo ha registrato un incremento di più del 30%. Inoltre è stato evidenziato il forte deterioramento dell' affidabilità delle schedule, con solo il 50% delle navi che lo scorso anno ha rispettato le date di arrivo e partenza dai porti originariamente programmate. In particolare, però, CLECAT ed ESC hanno sottolineato l' esorbitante aumento del valore de noli, tariffe - hanno specificato le due associazioni - che molti clienti hanno dovuto accettare affinché le proprie merci venissero imbarcate, tariffe - hanno denunciato inoltre CLECAT ed ESC - che determinato per molte piccole e medie imprese la conseguenza di perdere denaro e attività. CLECAT ed ESC hanno rimarcato che queste circostanze sono suffragate da fatti quali la carenza di disponibilità di container vuoti, la violazione delle clausole contrattuali relative ai noli, l' applicazione di noli spot il cui valore è salito fino a 16.000 dollari per container teu trasportato e l' applicazione di diversi soprannoli, nonché il frequente riposizionamento di carichi nonostante gli spedizionieri avessero accettato noli assai elevati. CLECAT ed ESC hanno reso noto che i rappresentanti della Commissione Europea hanno replicato di essere assolutamente consapevoli dell' attuale situazione di questo mercato, incluso il recente incremento dei prezzi che - hanno specificato le due associazioni - «dal loro punto di vista era principalmente effetto del declino e dell' aumento della domanda a seguito della crisi del Covid-19». Inoltre CLECAT ed ESC hanno precisato che i rappresentanti della Commissione «hanno specificato che gli aumenti dei prezzi in quanto tali non sono reputati una motivazione sufficiente per avviare un' indagine». «La Direzione Generale della Concorrenza - hanno spiegato le due associazioni - ha sostenuto che per il mercato europeo sono solo due le circostanze in cui la Commissione Europea ha pieno diritto di avviare una indagine: una volta riavviata una formale revisione della Consortia Block Exemption Regulation. In questo caso ai vettori verrà chiesto di fornire dati e, naturalmente, anche le altre parti interessate saranno invitate a fornire informazioni. Oppure nel contesto di un' azione legale. In questo caso un' iniziativa legale deve essere basata su fatti e includere prove sufficientemente solide di violazioni degli articoli 101 e/o 102 del Trattato sul funzionamento dell' Unione Europea». CLECAT ed ESC hanno precisato che però, su loro insistenza, la Direzione Generale Concorrenza ha riconosciuto che questa situazione necessita di una visione d' insieme complessiva e, quindi, almeno di un nuovo confronto con autorità della concorrenza in campo marittimo di più parti del mondo e, a tal proposito, hanno ricordato che l' ultimo trilatero con la statunitense Federal Maritime Commission e con il Ministero del Commercio della Cina si è svolto nel 2019. Inoltre - hanno specificato ancora CLECAT ed ESC - i



25 gennaio 2021

L'UE non avvierà un'indagine sull'anomalo stato del mercato del trasporto marittimo containerizzato a meno che non sia proposta un'azione legale

CLECAT ed ESC valuteranno la possibilità di presentare una denuncia formale presso la Commissione Europea

Sabato i delegati della CLECAT (European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services) e dell' ESC (European Shippers' Council) hanno avuto in incontro on-line con i rappresentanti della Direzione Generale della Concorrenza della Commissione Europea per discutere dell' attuale situazione del mercato del trasporto marittimo containerizzato. Nel corso della riunione gli incaricati delle due associazioni, che rappresentano spedizionieri e caricatori, hanno ribadito, come più volte negli ultimi mesi, che le condizioni del mercato sono «senza precedenti» e «caotiche».

Dati alla mano, i rappresentanti di CLECAT ed ESC hanno spiegato che negli ultimi mesi si è verificata una repentina crescita delle blank sailing, con la cancellazione di scali in numerosi porti, fenomeno che relativamente ad alcune rotte di traffico marittimo ha registrato un incremento di più del 30%. Inoltre è stato evidenziato il forte deterioramento dell' affidabilità delle schedule, con solo il 50% delle navi che lo scorso anno ha rispettato le date di arrivo e partenza dai porti originariamente programmate. In particolare, però, CLECAT ed ESC hanno sottolineato l' esorbitante aumento del valore de noli, tariffe - hanno specificato le due associazioni - che molti clienti hanno dovuto accettare affinché le proprie merci venissero imbarcate, tariffe - hanno denunciato inoltre CLECAT ed ESC - che determinato per molte piccole e medie imprese la conseguenza di perdere denaro e attività.

CLECAT ed ESC hanno rimarcato che queste circostanze sono suffragate da fatti quali la carenza di disponibilità di container vuoti, la violazione delle clausole contrattuali relative ai noli, l' applicazione di noli spot il cui valore è salito fino a 16.000 dollari per container teu trasportato e l' applicazione di diversi soprannoli, nonché il frequente riposizionamento di carichi nonostante gli spedizionieri avessero accettato noli assai elevati.

CLECAT ed ESC hanno reso noto che i rappresentanti della Commissione Europea hanno replicato di essere assolutamente consapevoli dell' attuale situazione di questo mercato, incluso il recente incremento dei prezzi che - hanno specificato le due associazioni - «dal loro punto di vista era principalmente effetto del declino e dell' aumento della domanda a seguito della crisi del Covid-19». Inoltre CLECAT ed ESC hanno precisato che i rappresentanti della Commissione «hanno specificato che gli aumenti dei prezzi in quanto tali non sono reputati una motivazione sufficiente per avviare un' indagine».

«La Direzione Generale della Concorrenza - hanno spiegato le due associazioni - ha sostenuto che per il mercato europeo sono solo due le circostanze in cui la Commissione Europea ha pieno diritto di avviare una indagine: una volta riavviata una formale revisione della Consortia Block Exemption Regulation.

WEB

rappresentanti della Commissione UE hanno reso noto che avrebbero avviato un dialogo fra tutti i partecipanti al mercato al fine di trovare un approccio comune relativamente a tutti gli attuali problemi del mercato e per individuare un piano d' azione per una



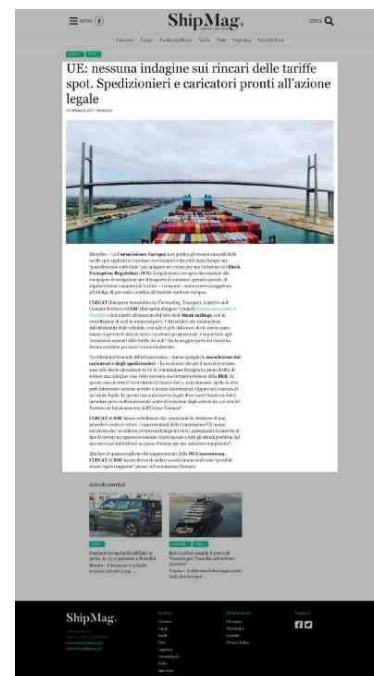
Informare

Focus

soluzione complessiva. Alla luce di quanto replicato dai rappresentanti della DG Concorrenza, la CLECAT e l' ESC hanno annunciato che valuteranno assieme se è possibile presentare una denuncia formale presso la Commissione Europea. Da parte sua l' ESC ha evidenziato la difficoltà di presentare una denuncia circostanziata dovuta al fatto che, se da un lato i pochi principali vettori marittimi mondiali possono facilmente fornire dati da considerarsi quali fonte primaria e rilevante di informazioni, dall' altro per gli spedizionieri è assai difficile elaborare informazioni sulla base di una grande mole di dati provenienti da migliaia di fonti. Quasi a dare un' ultima possibilità alle compagnie marittime containerizzate prima del possibile ricorso alle vie legali, ricordando che queste compagnie hanno il dovere di assumersi specifiche responsabilità in cambio dell' esenzione loro concessa rispetto alle normative europee sulla concorrenza, l' ESC ha affermato la necessità che le compagnie di navigazione e i loro organi di rappresentanza agiscano immediatamente al fine di riportare l' attuale situazione alla normalità nel più breve tempo possibile e affinché assicurino piena collaborazione per individuare modi e strumenti per evitare che in futuro si ripetano tali situazioni.

UE: nessuna indagine sui rincari delle tariffe spot. Spedizionieri e caricatori pronti all'azione legale

Bruxelles La Commissione Europea non giudica gli enormi aumenti delle tariffe spot applicati ai container movimentati sulla rotta Asia-Europa una giustificazione sufficiente per indagare sui vettori per una violazione del Block Exemption Regulation (BER): il regolamento europeo che consente alle compagnie di navigazione per il trasporto di container, grandi e piccole, di stipulare intese commerciali fra loro i consorzi senza essere assoggettate all'obbligo di preventiva notifica all'Autorità Antitrust europea. CLECAT (European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services) ed ESC (European Shippers' Council) avevano presentato a Bruxelles i dati relativi all'aumento del 30% delle blank sailings, con la cancellazione di scali in numerosi porti. I dati relativi alla diminuzione dell'affidabilità delle schedule, con solo il 50% delle navi che lo scorso anno hanno rispettato le date di arrivo e partenza programmate, e soprattutto agli scandalosi aumenti delle tariffe dei noli che la maggior parte dei clienti ha dovuto accettare per avere le merci imbarcate. La Direzione Generale della Concorrenza hanno spiegato le associazioni dei caricatori e degli spedizionieri ha sostenuto che per il mercato europeo sono solo due le circostanze in cui la Commissione Europea ha pieno diritto di avviare una indagine: una volta riavviata una formale revisione della BER. In questo caso ai vettori verrà chiesto di fornire dati e, naturalmente, anche le altre parti interessate saranno invitate a fornire informazioni. Oppure nel contesto di un'azione legale. In questo caso un'iniziativa legale deve essere basata su fatti e includere prove sufficientemente solide di violazioni degli articoli 101 e/o 102 del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea. CLECAT ed ESC hanno sottolineato che, nonostante la decisione di non procedere contro i vettori, i rappresentanti della Commissione UE hanno assicurato che avrebbero avviato un dialogo fra tutti i partecipanti al mercato al fine di trovare un approccio comune relativamente a tutti gli attuali problemi del mercato e per individuare un piano d'azione per una soluzione complessiva. Alla luce di quanto replicato dai rappresentanti della DG Concorrenza, CLECAT ed ESC hanno deciso di andare avanti annunciando una possibile azione legale congiunta presso la Commissione Europea.



Notiziario Assoporti

Focus

Focus atti parlamentari

GAZZETTA UFFICIALE

ITALIA

MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE DECRETO 22 dicembre 2020 Erogazione del contributo per il ristoro ai comuni della perdita di gettito a seguito della riclassificazione degli immobili adibiti alle operazioni e ai servizi portuali.

Pubblicato nella [GU Serie Generale n.13 del 18-01-2021](#)

DELIBERA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI 13 gennaio 2021 Proroga dello stato di emergenza in conseguenza del rischio sanitario connesso all'insorgenza di patologie derivanti da agenti virali trasmissibili.

Pubblicato nella [GU Serie Generale n.15 del 20-01-2021](#)

EUROPA

Elenco dei porti degli Stati membri dell'Unione europea in cui sono autorizzate operazioni di sbarco e trasbordo di prodotti della pesca e in cui i pescherecci di paesi terzi hanno accesso ai servizi portuali conformemente all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1005/2008 del Consiglio Elenco dei porti dell'Irlanda del Nord in cui sono autorizzate operazioni di sbarco e trasbordo di prodotti della pesca e in cui i pescherecci di paesi terzi hanno accesso ai servizi portuali, conformemente al protocollo su Irlanda/Irlanda del Nord dell'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica

Pubblicato nella [GU C18 del 18-01-2021](#)

Informazioni elettroniche sul trasporto merci ***I Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 12 marzo 2019 sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci

Pubblicato nella [GU C23 del 21-01-2021](#)

Impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi ***I Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 13 marzo 2019 sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che abroga la direttiva 2000/59/CE e modifica la direttiva 2009/16/CE e la direttiva 2010/65/UE

Pubblicato nella [GU C23 del 21-01-2021](#)

GOVERNO

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE e TRASPORTI

Infrastrutture, l'accordo Mit-Sindacati per accelerare i cantieri si applica anche alle opere del Recovery Plan

De Micheli: "Acceleriamo i cantieri di tutte le opere complesse e strategiche del Recovery Plan"

23 gennaio - Si applica anche alle opere infrastrutturali del Recovery Plan il protocollo siglato tra il Mit e le organizzazioni sindacali dell'edilizia per l'accelerazione dei cantieri, attraverso l'ottimizzazione dei turni di lavoro sulle 24 ore. L'estensione dell'accordo è stato sottoscritto dalla Ministra delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, e dai vertici dei sindacati di categoria FenealUil, Vito Panzarella, Filca-Cisl, Stefano Macale, e Fillea-Cgil, Alessandro



Genovesi. Le regole dell'intesa, già in vigore per le opere commissariate sulla base dell'Articolo 9 del Decreto Legge Semplificazioni, saranno applicate a tutte le infrastrutture individuate nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) per dare attuazione al programma di finanziamenti Next Generation EU. In occasione della firma dell'11 dicembre scorso afferma la Ministra De Micheli avevamo sostenuto che l'accordo coi sindacati avrebbe assunto la valenza di modello, con l'obiettivo di incrementare l'occupazione di qualità dentro una cornice di



Notiziario Assoporti

Focus

regole di legalità e sicurezza. Con l'estensione dell'intesa acceleriamo i cantieri di tutte quelle opere complesse e strategiche inserite nel Recovery Plan, perché soltanto attraverso la creazione di più lavoro il nostro Paese potrà compiere quel salto di qualità nella direzione della crescita e dello sviluppo.

Recovery. De Micheli illustra piano alle parti sociali

Protocollo per accelerazione cantieri anche per le opere del Recovery

22 gennaio - L'applicazione anche alle opere del Recovery del protocollo siglato tra il Mit e le organizzazioni sindacali l'11 dicembre scorso per l'accelerazione dei cantieri e l'apertura di tavoli tematici su porti, ferrovie e tpl per gli interventi di riforma di settore. Sono le due novità che la ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli ha annunciato oggi pomeriggio ai sindacati confederali edili e trasporti, illustrando il Recovery plan. Abbattere le disuguaglianze, questa la visione alla base del piano presentato alle organizzazioni sindacali. "Vogliamo dare le stesse opportunità a tutti gli italiani, superando le disuguaglianze tra nord e sud, tra aree interne e zone costiere. Ecco perché il Recovery si concentra sulle aree di maggiore debolezza, anche all'interno delle città grazie al piano di Rinascita urbana. Completano le risorse del Recovery i 17 miliardi di cantieri avviati e 43,3 miliardi di gare nel 2020. Tutte le opere che hanno progetti esecutivi sono sbloccate. E anche grazie all'accordo con i sindacati confederali dell'11 dicembre ci sono le condizioni per un salto di qualità che garantisca velocità, sicurezza e legalità. In questa grande sfida per il futuro del nostro paese è fondamentale uno sforzo condiviso di ascolto e impegno con le parti sociali, gli operatori economici e le forze politiche.

MINISTERO DELL'INTERNO

Nulla da segnalare

MINISTERO DELL'AMBIENTE

Marine Litter: il ministro Costa all'evento conclusivo del progetto Clean Sea Life' Costa: Un grande successo di partecipazione diffusa che porta problema delle plastiche in mare tra i temi del dibattito nelle famiglie

22 gennaio - Quattro anni di intenso lavoro per un progetto cofinanziato dall'Unione Europea per oltre il 50% delle risorse investite: il Clean Sea Life ha ottenuto un grande successo anche considerando che l'Italia è tra i paesi leader a livello Europeo in termini di quantità di progetti Life finanziati e questo mi piace ricordarlo perché è indicatore di quanto nel campo dell'Ambiente ci crediamo fino in fondo. Così il ministro dell'Ambiente Sergio Costa è intervenuto in apertura dell'evento nel corso dell'incontro online organizzato in occasione della giornata conclusiva della campagna di sensibilizzazione sui rifiuti marini Clean Sea LIFE, per la pulizia di coste e fondali italiani che in quattro anni ha coinvolto 170.000 cittadini con la rimozione di 112 tonnellate di spazzatura. Un progetto di grande rilievo - ha continuato Costa - perché nel campo della tutela del mare è stato il progetto Life a maggior partecipazione diffusa dei cittadini, attraversando un po' tutte le fasce della popolazione. Vuol dire che è stato assimilato dal corpo sociale del Paese e non ha solo riguardato una nicchia di esperti. Leggo il Clean Sea Life in questi termini, perché ha fatto entrare l'argomento marine litter e macro plastiche in mare tra le persone comuni e questo è fondamentale per incominciare a riflettere e cambiare stile di vita. Progettare, programmare per cambiare vuol dire che noi dobbiamo aiutare questo passaggio ha spiegato Sergio Costa - ad esempio ho voluto fortemente nella legge di Stabilità mettere risorse nel vuoto a rendere: partirà in tutte le zone economiche ambientali in via sperimentale. C'è una nuova visione per cui finalmente il Governo prima e il Parlamento dopo hanno cominciato a guardare al concetto di biodiversità, tutela dei mari, tutela del territorio, tutela dell'ambiente, del clima e delle politiche energetiche, in un modo diverso e quindi mettendo al centro il cittadino senza trascurare il mondo produttivo che ha un ruolo sociale e non è solo mondo del profitto: adesso li abbiamo messi insieme. Inoltre sul fronte della lotta alla plastica in mare ha continuato il ministro

dell'Ambiente - un altro tassello fondamentale è la legge Salvamare che mette al centro l'azione dei pescatori, che oggi sono considerati come dei criminali se raccolgono dei rifiuti dal mare. Con la Salvamare si prende un mondo produttivo e lo si fa diventare alleato del mare, significa finalmente annullare quel gap problematico e farlo diventare una cerniera che mette i vari soggetti interessati in condizione di cooperare per risolvere problema come quello del marine litter e delle macro plastiche.

MINISTERO DELLA DIFESA

Nulla da segnalare

AGENZIE E AUTORITA'

AGCM

Nulla da segnalare

ART

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna

Grendi Trasporti Marittimi orienta la prua sul porto di Olbia

22 gennaio - La Grendi Trasporti Marittimi cambia rotta e si orienta su Olbia. È l'esito dei lavori della Commissione Consultiva Locale



Notiziario Assoporti

Focus

che, questa mattina, all'unanimità, ha espresso parere favorevole al primo step che dovrà proseguire con la valutazione dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare ed il definitivo passaggio con deliberazione in Comitato di Gestione per il rilascio di un'autorizzazione quadriennale allo svolgimento di operazioni portuali in conto proprio ed in conto terzi nel porto olbiese. Cambio di percorso sollecitato dallo stesso Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, che, dopo un proficuo confronto con il cluster portuale locale, ha potuto recepire le istanze della comunità golfoarancina, fin da subito preoccupata dalla creazione di un polo merci sullo scalo, ritenuto in contrasto con la vocazione turistica del porto e, aspetto non secondario, con un'infrastruttura viaria carente e non adeguata al traffico di mezzi pesanti. È stato lo stesso Presidente Deiana a comunicare l'importante novità al Consiglio Comunale di Golfo Aranci. Nel corso dell'incontro è stata univocamente espressa particolare soddisfazione per la positiva e rapida soluzione adottata; ma anche per le proposte future dell'AdSP, mirate, come argomentato nel Piano Operativo Triennale approvato la scorsa settimana, alla graduale riconversione del secondo scalo gallurese, con lo smantellamento del nodo ferroviario e una programmazione estesa alle crociere e alla nautica da diporto. Relativamente all'iter istruttorio dell'istanza, una volta ottenuto il parere favorevole dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare e del Comitato di Gestione, la società Grendi potrà operare nel porto industriale olbiese. La nuova autorizzazione sarà propedeutica all'ottenimento in concessione demaniale (ex art. 18 della stessa legge) di spazi portuali non banchinali per la realizzazione e la gestione di opere funzionali alle operazioni previste dalla compagnia. Progetto, quest'ultimo, sul quale la società Grendi ha presentato un piano operativo con investimenti consistenti per l'acquisto di macchinari, mezzi meccanici e per l'infrastrutturazione dei piazzali, nonché il ricorso a personale specializzato da adibire alle operazioni di movimentazione di rotabili e container. La nuova linea Marina di Carrara Olbia Cagliari, che partirà nel mese di febbraio, avrà inizialmente cadenza trisettimanale, con possibilità di potenziamento delle frequenze in caso di incremento dei volumi di traffico. Quello odierno è un ottimo risultato, frutto di un proficuo e leale confronto con il Comune di Golfo Aranci ed il cluster portuale che, nella Commissione Consultiva Locale, ha dimostrato grande senso di responsabilità e sensibilità alle strategie di rilancio dei traffici commerciali da e per l'Isola spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna. È un cambio di passo, oggi più che mai necessario, che, da una parte, concorre a potenziare i volumi della movimentazione merci su Olbia e, dall'altro, come già ampiamente delineato nel Piano Operativo Triennale 2021-2023 e nelle linee guida del redigendo Documento di Pianificazione Strategica di Sistema, avvia la tanto invocata riconversione dello scalo marittimo di Golfo Aranci verso traffici passeggeri, crocieristici e nautica da diporto.

Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Orientale

Nulla da segnalare

Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

Dibattito Pubblico diga foranea. Approfondimento alternative progettuali

21 gennaio - Venerdì 22 gennaio, dalle ore 17 alle 19, si svolge il terzo dei quattro incontri pubblici dedicati alla

realizzazione della nuova diga foranea del porto di Genova

Per approfondimenti clicca [qui](#)

Terrazza Incontra Paolo Emilio Signorini: il futuro del porto

18 gennaio 2021- Lunedì 18 gennaio il Presidente Paolo Emilio Signorini ha partecipato alla trasmissione Terrazza Incontra di Primocanale Nel corso della puntata, moderata da Maurizio Rossi, alla presenza di una ristretta platea di addetti ai lavori, il Presidente ha affrontato diverse tematiche tra le quali la nuova diga foranea, le riparazioni navali, il comparto crociere, lo sviluppo del sistema ferroviario e dell'aeroporto di Genova.

Per approfondimenti clicca [qui](#)

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale

Pontremolese tra le opere prioritarie inserite nello schema del nuovo DPCM

22 gennaio - Dopo anni di richieste di attenzione per le opere strategiche necessarie allo sviluppo della portualità spezzina, e non solo, un grande passo in avanti è arrivato con la redazione dello schema del nuovo Dpcm che contiene, nell'elenco delle opere infrastrutturali strategiche per il Paese, anche il completamento/raddoppio della linea ferroviaria



Notiziario Assoporti

Focus

La Spezia Parma, ovvero la Pontremolese. Da oggi gli operatori potranno così contare su una infrastruttura giustamente considerata prioritaria, non solo per il porto della Spezia e quello di Marina di Carrara, ma anche per l'intero sistema infrastrutturale e logistico del Nord Italia, in relazione al completamento del corridoio Tirreno-Brennero, che interessa le regioni Liguria, Toscana, Emilia Romagna, Lombardia e Veneto. Soddisfazione esprime il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva che formula i suoi auguri di buon lavoro al Commissario straordinario, l'ingegner Mariano Cocchetti di RFI: Con l'inserimento della Pontremolese nel DPCM è stato compiuto un notevole salto di qualità, avendo ottenuto l'opera dignità nazionale, certezza dei finanziamenti e delle procedure. Ora abbiamo un importante strumento in più per avere un ruolo sempre più incisivo nella competizione internazionale. L'opera, inserita nella rete Comprehensive nella pianificazione delle Reti trans europee di trasporto, rappresenta l'aggancio più diretto al Corridoio prioritario Scandinavia Mediterraneo, il maggiore dei quattro corridoi europei che attraversano il nostro Paese ed importante asse di collegamento Nord Sud.

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

Porti di Napoli e Salerno, dati 11 mesi 2020

18 gennaio - La situazione dei traffici dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale al mese di novembre è abbastanza confortante, in un anno complessivamente molto difficile per l'effetto della pandemia sui traffici. In particolare, nel settore delle rinfuse solide e delle rinfuse liquide diminuisce sempre più il divario rispetto agli equivalenti mesi del 2019: nello specifico, nei primi 11 mesi del 2020 si è movimentato il 12% in meno delle rinfuse liquide, mentre si è superato del 3% il valore dei traffici dell'anno precedente per quanto riguarda le rinfuse solide. Nel settore dei container si registra un calo del 7% dei traffici rispetto al 2019, il che risulta essere un buon risultato considerando la forte contrazione che ha subito la domanda a causa della pandemia del Covid-19. Complessivamente, fino al mese di novembre sono stati movimentati 941.307 TEU nel 2020 contro 1.010.881 TEU nel 2019. Il traffico Ro-Ro risulta essere in calo nel porto di Napoli e in ripresa nel porto di Salerno. Complessivamente, il forte scostamento del -13,1% raggiunto nel primo semestre 2020 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente si è attualmente molto ridotto fino a raggiungere il -5,6% con 11.841.784 tonnellate movimentate rispetto alle 10.912.696 tonnellate dei primi 11 mesi del 2019. Il settore passeggeri resta quello maggiormente colpito, anche se si è un po' accorciato il forte divario rispetto all'anno precedente registrato ad inizio pandemia, da -68,6% nel I semestre a -55,2% fino al mese di novembre. Il settore crocieristico è decisamente in crisi, nonostante sia finalmente ripartito nel porto di Napoli a partire dal mese di agosto, seppur con traffici inferiori di circa il 95% rispetto agli stessi mesi dell'anno precedente. Si riporta di seguito un dettaglio mensile delle principali voci di traffico, con il consueto confronto rispetto agli anni precedenti.

[Bollettino statistico dati aggiornati a Novembre 2020](#)

Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale

Ripartono le crociere dal porto di Civitavecchia con la Msc Grandiosa Il presidente dell'Adsp Musolino: "Un elemento di speranza e di ottimismo, anche se siamo consapevoli delle difficoltà che ancora dovremo affrontare"

25 gennaio - Ripartono le crociere dopo la temporanea sospensione avvenuta durante le festività natalizie. Salpata domenica 24 in serata da Genova, con scalo il 25 gennaio a Civitavecchia la Msc Grandiosa, dando così il via alla ripresa del comparto crocieristico nel 2021 nel Mediterraneo. "La ripresa delle crociere rappresenta per Civitavecchia ma anche per tutti i porti italiani, per l'industria di settore e per l'intera economia nazionale, un elemento di speranza e di voglia di ripartire ha commentato il presidente dell'Adsp del Mar Tirreno centro settentrionale Pino Musolino non dimentichiamoci che l'Italia è leader sia per la proposta dei siti turistici collegati ai porti, ma anche nella costruzione

delle navi. L'impatto complessivo nella filiera è rilevante: lo è stato negativamente nel periodo di chiusura per il Covid, lo sarà sicuramente in senso positivo ora con la riapertura. Noi siamo il porto leader in Italia e fra i principali nel mondo per quanto riguarda il traffico crocieristico, essendo di fatto il porto di Roma ha aggiunto le compagnie e i passeggeri ci considerano una eccellenza in termini di servizi e di garanzie, anche quelle di prevenzione e sicurezza sanitaria in questa fase di pandemia per il coronavirus. La ripartenza delle crociere ci dà ottimismo, anche se siamo consapevoli delle difficoltà che ancora dovremo affrontare. Il 2021 sarà ancora un anno complicato, speriamo però anche di timida ripartenza, almeno fino a quando la campagna vaccinale mondiale



Notiziario Assoporti

Focus

non avrà numeri di grandi dimensioni".

Musolino: Il Porto di Roma deve pensare in grande anche per le merci

22 gennaio - Dobbiamo pensare tutti un po' più in grande, riposizionando i porti del Lazio nella loro giusta dimensione, in maniera concreta: bisogna oggi costruire insieme il percorso per giocare la partita sulle merci, con realismo certo, facendo del network un riferimento così come lo è, a livello internazionale, per il settore delle crociere. Lo ha detto il presidente dell'Adsp Pino Musolino, intervenendo alla conferenza stampa di Assotir. Musolino: "Valorizzeremo Gaeta e il suo porto nell'azione di rilancio del Network" 19 gennaio - Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Pino Musolino oggi si è recato a Gaeta dove ha incontrato il Capitano di Fregata Federico Giorgi, Comandante della Capitaneria di Porto di Gaeta, con il quale si è soffermato, soprattutto, a discutere delle scelte strategiche che riguardano lo scalo pontino. Nel pomeriggio il numero uno di Molo Vespucci si è recato in Municipio dove ha incontrato il Sindaco Cosmo Mitrano, con il quale ha discusso della valorizzazione del territorio pontino e dei progetti che uniscono porto e città. L'occasione di questa visita istituzionale - ha sottolineato Pino Musolino - è stata quella di incontrare i diversi attori del porto e del territorio di Gaeta con i quali si è discusso delle potenzialità dello scalo pontino e su queste tematiche è mia intenzione avere la massima condivisione da parte di tutti, nell'ottica di una valorizzazione di Gaeta e del suo porto nell'azione di rilancio del Network dei Porti di Roma e del Lazio. Il Comandante Giorgi ha confermato al Presidente Musolino il necessario supporto della Capitaneria porto, nell'ambito dei rispettivi compiti istituzionali, per una governance condivisa che sappia coniugare le esigenze di sicurezza della navigazione e portuale con le scelte strategiche di programmazione e gestione dell'Adsp. L'obiettivo comune - ha spiegato il Comandante Giorgi - è quello di fornire sempre risposte puntuali e tempestive all'utenza marittima, soprattutto in questo periodo di difficoltà anche a causa dell'emergenza nazionale in atto, valorizzando le capacità produttive del territorio e garantendo, al contempo, uno sviluppo sostenibile del territorio gaetano e di tutto il sud Lazio. "Trovo nel Presidente Pino Musolino un validissimo interlocutore con il quale, sono certo, lavoreremo in piena sinergia per valorizzare le potenzialità che ruotano intorno al Porto di Gaeta e al suo waterfront. Risorse che potranno essere utilizzate al meglio quale volano dell'economia dell'intero comprensorio", ha dichiarato il Sindaco Mitrano. "Durante il nostro cordiale e piacevole incontro - ha aggiunto Mitrano - abbiamo subito individuato un percorso condiviso che, attraverso una programmazione puntuale ed efficace, consenta di intraprendere un auspicato rilancio delle attività connesse al porto. Gaeta per la sua storia, tradizione e vocazione naturale e turistica, fonda la sua economia sul mare quale risorsa importantissima che genera ricchezza, occupazione e benessere. Con il Presidente Musolino, persona competente e pragmatica, ripartiremo con rinnovato entusiasmo e dinamismo per un rilancio di Gaeta, del suo porto commerciale ed approdo delle navi da crociera".

Adsp: cento giorni per definire il futuro della Gtc. Massima tutela per i 15 dipendenti

18 gennaio - Road map per definire entro il 30 aprile il futuro della Gtc, mantenendo una condizione irrinunciabile: la tutela dei 15 dipendenti dell'azienda. È quanto sostanzialmente emerso dall'incontro tenutosi oggi a Molo Vespucci tra il Presidente dell'Adsp Pino Musolino, i rappresentanti dell'azienda, le organizzazioni sindacali e le rsa. A partire dalla prossima settimana sarà calendarizzata una serie di incontri con le aziende socie della Gtc, la Compagnia portuale e i sindacati per redigere un accordo quadro sul futuro della società e il ricollocamento dei lavoratori, in caso di liquidazione della stessa.

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

Progetti e proposte. Il 21 gennaio va in scena: RESTART MARCHE! Tanti relatori per il rilancio socio-economico
20 gennaio - Il GLOCAL ECONOMIC FORUM ESG89 Restart MARCHE! contribuirà a scrivere' un cosiddetto libro
bianco' che racconterà chi a vario titolo è intervenuto fornendo il proprio libero contributo, affinché la regione possa
sfruttare al massimo la sua materia prima più preziosa: le idee, le competenze e la capacità di innovare. Ecco gli
interventi programmati il 21 gennaio a partire dalle ore 10:00 in diretta streaming su Fb e Youtube: Tonino Pencarelli,
Gino Sabatini, Amerigo Varotti, Carmine Bassetti, Adolfo Guzzini, Cristina Balbo, Rodolfo Giampieri, Emanuele Fiori,
Daniela Barbaresi, Stefano Golinelli, Tommaso di Sante, Agostino Baiocco, Giampaolo Pettinari, Stefano Lupi,
Claudia Mazzucchelli, Luigi Gallo, Raphael Prati, Maddalena Lepretti, Mauro Papalini, Alfonso Postorino, Sauro
Rossi, Riccardo



Notiziario Assoporti

Focus

Rossini, Marcello Azzoni, Claudio Pettinari, Nando Ottavi, Gianfranco Tonti, Alessandro Ceccarelli, Massimo Albamonte, Michele Bernetti, Moreno Bordoni, Fabrizio Oliva, Roberta Corvari, Sergio Bravetti, Francesco Ciotti, Germana Giombini e Marco Mandolini. Agganciare la ripresa, pensare a un nuovo sviluppo, investire le risorse europee per rilanciare l'economia. Le Marche sono chiamate a una sfida importante: quella di uscire al più presto dalla crisi generata dalla pandemia. Il Report Bankitalia certifica che l'industria ha perso un 30% di fatturato, il Pil della Regione nel 2020 calerà più della media nazionale e del centro-Italia (-15/18%). Il 21 gennaio durante il GLOCAL ECONOMIC FORUM ESG89 RESTART MARCHE si parlerà di progetti, proposte, idee di rilancio con imprenditori, associazioni di categoria, docenti universitari e professionisti che daranno il loro contributo per ripensare un nuovo sviluppo della regione Marche. In appena 15 giorni sottolinea soddisfatto Giovanni Giorgetti presidente di ESG89 Group e organizzatore del Forum insieme al nostro coordinatore regionale Luigi Benelli, siamo riusciti a coinvolgere molte di quelle energie economiche e sociali che hanno a cuore le Marche e che vorranno contribuire ad individuare e suggerire le nuove direttrici per lo sviluppo regionale che, proprio dagli ultimi rapporti economici, sta mostrando segnali di forte debolezza. Riteniamo fermamente di essere riusciti a mettere in campo un esperimento unico, che i nostri amici hanno colto con grande entusiasmo condividendo con noi la sfida: quella di poter offrire alla classe governativa di questa regione tante idee per il rilancio socio-economico'. 40 circa sono gli interventi programmati per la mattina del 21 gennaio prossimo a partire dalle ore 10,00 e fino alle 13,00 che potranno essere seguiti sui canali social di ESG89 (evento dedicato in streaming Facebook e Youtube) Ognuno dei relatori ha dato la disponibilità a fornire un'idea nuova e vincente per le Marche! Un suggerimento, una riflessione, una percezione: in libertà e senza pregiudizi. Per approfondimenti clicca [qui](#)

Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

Nulla da segnalare

Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale

Nulla da segnalare

Autorità Portuale di Gioia Tauro

Nulla da segnalare

Autorità Portuale dello Stretto

Nulla da segnalare

Autorità Portuale Regionale

Nulla da segnalare

UNIONE EUROPEA

Parlamento Europeo

Nulla da segnalare

Consiglio Europeo

16 dicembre - [Il Consiglio approva misure di emergenza nel settore dei trasporti in caso di Brexit senza accordo](#)

Commissione Trasporti

Next TRAN meeting

20 gennaio - In the context of the exponential growth of COVID-19, the EP President has announced a number of measures to contain the spread of epidemic and to safeguard Parliament's core activities. The current precautionary measures adopted by the EP to contain the spread of COVID-19 do not affect work on legislative priorities. Core activities are reduced, but maintained to ensure that EP's legislative, budgetary, scrutiny functions are maintained. Meetings will be with remote participation for Members. Other participants can follow the meeting through webstreaming. Thus, next TRAN meeting will take place on 25 January 2021 from 9.30 to 12.00, from 13.45 to 16.15 and from 16.45 to 18.45 and Tuesday 26 January 2021 from 9.30 to 10.30 (coordinators) and from 10.30 to 12.30. Votes will be taken in the form of the alternative electronic voting system (remote vote). The voting is scheduled to take place on 25 January 2021 from 13h45 to 16h00 and on 26 January 2021 from 12.25 to 14h00.

[TRAN committee meetings 2021](#) (PDF - 57 KB)

[TRAN work in progress \(situation 14.01.2021\)](#) (PDF - 98 KB)

[TRAN Coordinators](#) (PDF - 140 KB)

[Tourism Task Force - composition](#) (PDF - 16 KB)

[TRAN latest news](#)

[TRAN studies and publications](#)

[Press Room](#)

[Fact Sheets on the European Union](#)

19 gennaio - Priorities of the Portuguese Presidency

19 gennaio - [Presentation](#)



Notiziario Assoporti

Focus

by Commissioner Vlean of the Sustainable and Smart Mobility Strategy

Commissione Ambiente, affari marittimi e pesca

Nulla da segnalare

Commissione Migrazione, affari interni e cittadinanza

Nulla da segnalare

Commissione Europea

Nulla da segnalare

REGIONI

Milleproroghe: Gabusi (Regioni) quattro priorità, compensazione spese sostenute per l'emergenza Covid-19, mancati ricavi aziende Tpl, minori entrate e qualità dell'aria

21 gennaio - Forte preoccupazione per la salvaguardia degli equilibri dei bilanci delle Regioni è stata espressa oggi da Marco Gabusi (Assessore Regione Piemonte), Coordinatore vicario della Commissione Affari istituzionali della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome. C'è il rischio di squilibri economico-finanziari per la sanità a causa delle mancate erogazioni dei rimborsi delle spese sostenute dalle Regioni per far fronte all'emergenza pandemica da Covid-19. Si tratta ha spiegato Gabusi oggi nel corso dell'Audizione di fronte alle Commissioni riunite I e V della Camera dei deputati di spese a valere sul fondo protezione civile, esercizio 2020, che non sono state ancora compensate a causa della incapienza del fondo. Occorre sottolineare ha detto Gabusi che le Regioni secondo la Costituzione non possono finanziare spesa corrente con debito. E' necessario intervenire sul piano normativo con una soluzione condivisa con il Governo per individuare le coperture finanziarie delle spese sostenute per l'emergenza, così come si sta facendo per le Amministrazioni centrali. Siamo di fronte ad un rischio concreto di disavanzi che incombe sui bilanci regionali, quasi una beffa dopo gli sforzi intrapresi nella maggior parte delle Regioni nell'ultimo decennio proprio per ripianare i disavanzi pregressi. Gabusi si è poi soffermato su altri tre aspetti. Il primo riguarda i mancati ricavi da tariffa delle aziende di trasporto pubblico locale che la recrudescenza dei dati sulla pandemia prospetta per tutto il 2021: per questo è opportuno ha rimarcato Gabusi che il periodo di compensazione per i minori ricavi sia esteso fino al termine dell'emergenza che, come è noto, comporta una ridotta capienza dei mezzi pubblici. Solo per il primo semestre 2021 si prevede uno squilibrio nell'ordine di ulteriori 1.000 milioni, a causa dei minori ricavi tariffari e delle maggiori spese sostenute dalle aziende per la prevenzione del contagio. Il secondo tema è quello delle minori entrate per l'esercizio 2021, a fronte di un quadro finanziario deteriorato tanto da portare il Governo, nel novembre 2020, al quarto scostamento di bilancio. Auspichiamo ha sottolineato Gabusi che il Parlamento possa prevedere una revisione delle minori entrate 2021 per non impattare con misure pro-cicliche sull'economia anche perché l'impegno previsto dallo Stato per gli squilibri di bilancio finora previsto non sembra adeguato. Ultimo tema prioritario è quello degli interventi necessari per il miglioramento della qualità dell'aria, anche a seguito della sentenza della Corte di giustizia europea: occorrono interventi urgenti per la salvaguardia della tutela della salute e per lo sviluppo del Paese, rispetto ad un problema che persiste da molti anni. C'è la necessità ha concluso Gabusi che si finanzi almeno lo stesso importo che si stima possa essere la sanzione per il mancato rispetto della sentenza.

Link al [documento della Conferenza delle Regioni](#)

Conferenza Stato-Regioni

21 gennaio - La Conferenza Stato-Regioni, presieduta dal Ministro per gli Affari Regionali e le Autonomie, Boccia, ha esaminato i seguenti punti all'ordine del giorno con gli esiti indicati:

APPROVATI

1. Intesa, ai sensi dell'articolo 115, comma 1, lett.a, del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, sulla proposta del Ministero della salute di deliberazione CIPE, concernente il riparto delle somme stanziare per la prosecuzione del programma straordinario di investimenti in sanità, ai sensi dell'articolo 20 della legge 11 marzo 1988, n. 67 e successive modificazioni.

PROVVEDIMENTO RITIRATO

2. Intesa, ai sensi dell'articolo 10, comma 6, della legge 8 marzo 2017, n. 24, sullo schema di decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro della salute e con il Ministro dell'economia e finanze, recante il regolamento per la determinazione dei requisiti minimi delle polizze assicurative per le strutture sanitarie e sociosanitarie pubbliche e private e per gli esercenti le professioni sanitarie, dei requisiti minimi di garanzia e per le condizioni generali di operatività delle altre analoghe misure, anche di assunzione diretta del rischio e delle regole per il trasferimento del rischio nel caso di subentro contrattuale di un'impresa di assicurazione, nonché per la previsione nel bilancio delle strutture di un fondo rischi e di un fondo costituito dalla messa a riserva per competenza dei risarcimenti relativi ai sinistri denunciati.

RINVIO

3. Parere, ai sensi dell'articolo



Notiziario Assoport

Focus

18-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sullo schema di decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, di riparto del Fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti. Annualità 2019.

PARERE RESO

4. Intesa, ai sensi dell'articolo 6, comma 2, della legge 8 agosto 2019 n. 86, sullo schema di decreto legislativo recante Misure in materia di rapporti di rappresentanza degli atleti e delle società sportive e di accesso ed esercizio della professione di agente sportivo.

RINVIO

5. Intesa, ai sensi dell'articolo 8, comma 3, della legge 8 agosto 2019 n. 86, sullo schema di decreto legislativo recante Semplificazione di adempimenti relativi agli organismi sportivi.

RINVIO

6. Intesa, ai sensi dell'articolo 5, comma 2, della legge 8 agosto 2019 n. 86, sullo schema di decreto legislativo recante Riordino e riforma delle disposizioni in materia di enti sportivi professionistici e dilettantistici nonché di lavoro sportivo.

RINVIO

7. Intesa, ai sensi dell'articolo 10, comma 4, della legge 12 dicembre 2016, n. 238, sullo schema di decreto ministeriale concernente Deroga alle fermentazioni e rifermentazioni al di fuori del periodo vendemmiale per i vini a Denominazione di origine ed Indicazione geografica e per particolari vini compresi i passiti ed i vini senza indicazione geografica Campagna viticola 2020 - 2021.

SANCITA INTESA

8. Parere, ai sensi dell'articolo 2, comma 4, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sullo schema di decreto del Ministro delle politiche agricole, alimentari e forestali recante Abrogazione dell'allegato VIII del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 214 e nuova designazione dei posti di controllo frontalieri e dei relativi centri d'ispezione.

PARERE RESO

9. Parere, ai sensi dell'articolo 2 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sullo schema di decreto legislativo recante la disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni del regolamento (UE) 528/2012, relativo alla messa a disposizione sul mercato e l'uso dei biocidi.

PARERE RESO

10. Designazione, ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lettera d) del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, di un componente della Conferenza Stato-Regioni in seno al Comitato scientifico dell'INAIL.

DESIGNAZIONE ACQUISITA

11. Designazione, in sostituzione, ai sensi dell'articolo 12, comma 2, della legge 21 ottobre 2005, n. 219, di un responsabile delle strutture di coordinamento intraregionale e interregionale in seno al Comitato direttivo del Centro nazionale sangue.

RINVIO

12. Acquisizione della designazione, in sostituzione, ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lettera d) del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, del rappresentante delle Regioni e delle Province autonome, in seno al Comitato tecnico sanitario presso il Ministero della salute, di cui al Decreto del Ministro della salute 26 settembre 2018.

RINVIO

13. Parere, ai sensi dell'articolo 2, comma 5, della legge 31 gennaio 1994, n. 97, sulla proposta del Ministro per gli affari regionali e le autonomie, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e del Ministro delle politiche agricole, alimentari e forestali, di ripartizione del Fondo nazionale per la montagna. Annualità 2020.

PARERE RESO

14. Intesa, ai sensi dell'articolo 32 quater, comma 2, del decreto-legge 28 ottobre 2020, n.137, convertito dalla legge 18 dicembre 2020, n. 176, sul riparto del contributo in favore delle Regioni a statuto ordinario per il ristoro delle categorie soggette a restrizioni in relazione all'emergenza da COVID-19.

SANCITA INTESA

15. Intesa, ai sensi dell'articolo 8, comma 6, della Legge 5 giugno 2003, n. 131, tra il Governo, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano, sul documento Piano strategico operativo nazionale di preparazione e risposta a una pandemia influenzale (PanFlu 2021 2023).

RINVIO

Conferenza Unificata

21 gennaio - La Conferenza Unificata, presieduta dal Ministro per gli Affari Regionali e le Autonomie, Boccia, ha esaminato i seguenti punti all'ordine del giorno con gli esiti indicati: Approvazione dei report e dei verbali delle sedute del 17 e del 23 dicembre 2020.

APPROVATI

1. Parere, ai sensi dell'articolo 9, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sul disegno di legge di conversione del decreto-legge 31 dicembre 2020, n. 183 recante: Disposizioni urgenti in materia di termini legislativi, di realizzazione di collegamenti digitali, di esecuzione della decisione (UE, EURATOM) 2020/2053 del Consiglio, del 14 dicembre 2020, nonché in materia di recesso del Regno Unito dall'Unione europea. (20G00206) (A.C.2845)

PARERE RESO

2. Parere, ai sensi dell'articolo 9 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sul disegno di conversione in legge del decreto legge 18 dicembre 2020, n. 172, recante Ulteriori disposizioni urgenti per fronteggiare i rischi sanitari connessi alla diffusione del virus COVID-19.

PARERE RESO

3. Parere, ai sensi



Notiziario Assoportì

Focus

dell'articolo 9 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sul disegno di conversione in legge del decreto legge 5 gennaio 2021, n. 1, recante Ulteriori disposizioni urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19.

PARERE RESO

4. Designazione, ai sensi dell'articolo 9, comma 2, lettera d) del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, dei componenti regionali dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale di cui all'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244.

DESIGNAZIONI ACQUISITE

5. Intesa, ai sensi dell'articolo 7, comma 3, della legge 8 agosto 2019 n. 86, sullo schema di decreto legislativo recante Misure in materia di riordino e riforma delle norme di sicurezza per la costruzione e l'esercizio degli impianti sportivi e della normativa in materia di ammodernamento o costruzione di impianti sportivi.

RINVIO

6. Intesa, ai sensi dell'articolo 9, comma 2, della legge 8 agosto 2019 n. 86, sullo schema di decreto legislativo recante Misure in materia di sicurezza nelle discipline sportive invernali.

RINVIO

7. Intesa, ai sensi dell'articolo 22-ter della legge 18 dicembre 2020, n. 176 e dell'articolo 1, comma 816, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, sullo schema di decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, relativo alla ripartizione a titolo di anticipazione del 50 per cento delle risorse destinate ai servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale per l'esercizio 2021 nonché ulteriore anticipazione per la compensazione mancati ricavi nel periodo 23 febbraio 2020 - 31 gennaio 2021 a seguito dell'emergenza epidemiologica COVID-19.

SANCITA INTESA

8. Parere, ai sensi dell'art. 9 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sul disegno di legge di conversione in legge del decreto legge 14 gennaio 2021, n. 2, recante Ulteriori disposizioni urgenti in materia di contenimento e prevenzione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e di svolgimento delle elezioni per l'anno 2021.

PARERE RESO

EVENTI

Nulla da segnalare