



ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti  
mercoledì, 20 gennaio 2021**



## Prime Pagine

20/01/2021	<b>Corriere della Sera</b>	9
<hr/>		
20/01/2021	<b>Il Fatto Quotidiano</b>	10
<hr/>		
20/01/2021	<b>Il Foglio</b>	11
<hr/>		
20/01/2021	<b>Il Giornale</b>	12
<hr/>		
20/01/2021	<b>Il Giorno</b>	13
<hr/>		
20/01/2021	<b>Il Manifesto</b>	14
<hr/>		
20/01/2021	<b>Il Mattino</b>	15
<hr/>		
20/01/2021	<b>Il Messaggero</b>	16
<hr/>		
20/01/2021	<b>Il Resto del Carlino</b>	17
<hr/>		
20/01/2021	<b>Il Secolo XIX</b>	18
<hr/>		
20/01/2021	<b>Il Sole 24 Ore</b>	19
<hr/>		
20/01/2021	<b>Il Tempo</b>	20
<hr/>		
20/01/2021	<b>Italia Oggi</b>	21
<hr/>		
20/01/2021	<b>La Nazione</b>	22
<hr/>		
20/01/2021	<b>La Repubblica</b>	23
<hr/>		
20/01/2021	<b>La Stampa</b>	24
<hr/>		
20/01/2021	<b>MF</b>	25
<hr/>		

## Trieste

20/01/2021	<b>Il Piccolo</b> Pagina 20	<i>BENEDETTA MORO</i>	26
<hr/>			
20/01/2021	<b>Il Piccolo</b> Pagina 21	<i>LORENZO DEGRASSI</i>	27
<hr/>			
20/01/2021	<b>Panorama</b> Pagina 10	<i>Carlo Cambi</i>	28
<hr/>			

## Venezia

20/01/2021	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 23	<i>ALBERTO VITUCCIA.V.</i>	31
<hr/>			
20/01/2021	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 28	<i>E. B. A.E. B. A.</i>	32
<hr/>			

## Savona, Vado

20/01/2021	<b>La Stampa (ed. Savona)</b> Pagina 43	<i>ELENA ROMANATO</i>	33
<hr/>			
20/01/2021	<b>La Stampa (ed. Savona)</b> Pagina 43		35
<hr/>			
20/01/2021	<b>Il Secolo XIX (ed. Savona)</b> Pagina 31	<i>SILVIA CAMPESE /S. C.</i>	36
<hr/>			
19/01/2021	<b>Il Vostro Giornale</b>		37
<hr/>			
19/01/2021	<b>Il Vostro Giornale</b>		38
<hr/>			
19/01/2021	<b>Il Vostro Giornale</b>		39
<hr/>			
19/01/2021	<b>Savona News</b>		41
<hr/>			

## Genova, Voltri

20/01/2021	<b>Il Secolo XIX</b> Pagina 21	<i>FRANCESCO MARGIOCCO</i>	43
<hr/>			
20/01/2021	<b>La Repubblica (ed. Genova)</b> Pagina 4		44
<hr/>			
20/01/2021	<b>La Repubblica (ed. Genova)</b> Pagina 4		45
<hr/>			
19/01/2021	<b>(Sito) Adnkronos</b>		46
<hr/>			
19/01/2021	<b>Corriere Marittimo</b>		47
<hr/>			
19/01/2021	<b>ilfattoquotidiano.it</b>		48
<hr/>			
19/01/2021	<b>Informare</b>		50
<hr/>			
19/01/2021	<b>Informazioni Marittime</b>		51
<hr/>			
19/01/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	52
<hr/>			
20/01/2021	<b>Primo Magazine</b>	<i>GAM EDITORI</i>	53
<hr/>			
19/01/2021	<b>PrimoCanale.it</b>		54
<hr/>			

19/01/2021	<b>Ship Mag</b>		55
Messina (Assarmatori): La nuova diga foranea di Genova va fatta e va fatta subito			
19/01/2021	<b>Shipping Italy</b>		56
Messina (Assarmatori) si schiera per la nuova diga di Genova: Da fare subito e senza esitazioni			
19/01/2021	<b>BizJournal Liguria</b>		57
Blocco trasporti eccezionali su A26, Benveduti: «Ancora la Liguria a pagare il conto più caro»			
19/01/2021	<b>Genova24</b>	<i>Redazione</i>	58
Stop ai trasporti eccezionali sulla A26, Benveduti: "La Liguria paga il conto più caro"			
20/01/2021	<b>L'Avvisatore Marittimo</b>	Pagina 1	59
Psa Genova, gli incidenti sono al minimo			

## La Spezia

20/01/2021	<b>Il Secolo XIX</b>	Pagina 22	<i>ALBERTO GHIARA</i>	60
Nomine, si compone il puzzle Accordo sulla cassa alla Spezia				
20/01/2021	<b>Il Secolo XIX (ed. La Spezia)</b>	Pagina 24	<i>LAURA IVANI</i>	61
Molo crociere e Recovery Plan «Tutto dipende da Contship»				
20/01/2021	<b>Il Secolo XIX (ed. La Spezia)</b>	Pagina 25	<i>L. IV.</i>	63
«Una candela mangiafumo per catturare i fumi delle navi»				
20/01/2021	<b>La Nazione (ed. La Spezia)</b>	Pagina 34		64
«Il Golfo polo per la transizione energetica»				
20/01/2021	<b>La Nazione (ed. La Spezia)</b>	Pagina 34		66
Rifornimento da Snam				
20/01/2021	<b>La Nazione (ed. La Spezia)</b>	Pagina 35		67
La revisione della concessione non è un tabù				
20/01/2021	<b>La Repubblica (ed. Genova)</b>	Pagina 4		68
La Spezia Sommariva in campo: "Punteremo ancora di più sul treno"				
19/01/2021	<b>Informazioni Marittime</b>			69
Porto di La Spezia, Sommariva vuole aumentare la quota ferroviaria				
20/01/2021	<b>Il Secolo XIX (ed. La Spezia)</b>	Pagina 25	<i>L.IV.</i>	70
«A Santo Stefano un nuovo nodo della logistica»				
20/01/2021	<b>La Nazione (ed. La Spezia)</b>	Pagina 35		71
Santo Stefano sarà un interporto «Bisogna agire sulla governance»				
19/01/2021	<b>Ansa</b>			72
Porti: Sommariva, S. Stefano Magra può diventare interporto				
19/01/2021	<b>Citta della Spezia</b>			73
Sommariva: "La madre di tutte le questioni è la risoluzione Contship"				
19/01/2021	<b>PrimoCanale.it</b>			75
Porto Spezia, Sommariva senza giri di parole: Contship rispetti i patti				
19/01/2021	<b>Shipping Italy</b>			76
Sommariva: A Spezia tutto dipende dal progetto Contship. Interventi anche su S. Stefano Magra				
19/01/2021	<b>Ship Mag</b>			77
LSCT, scende il numero di lavoratori in cassa integrazione				
19/01/2021	<b>Citta della Spezia</b>			78
Associazioni e comitati ambientalisti soddisfatti del primo incontro con Sommariva				
19/01/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>		<i>Vezio Benetti</i>	79
Sommariva ha già in mano redini porto di Spezia				

## Ravenna

20/01/2021	<b>Corriere di Romagna</b>	Pagina 26-27	<i>ANDREA TARRONI</i>	80
Porti, la stretta di Bruxelles preoccupa lo scalo ravennate				



19/01/2021	<b>RavennaNotizie.it</b>	<i>Redazione</i>	81
<hr/>			
19/01/2021	<b>RavennaNotizie.it</b>	<i>Redazione</i>	82
<hr/>			
Ravenna guarda all' Oman e alle opportunità d' affari per le imprese italiane			
<hr/>			
Progetto Parco Marittimo, alla scoperta dei nove lidi ravennati tra mare e pineta			
<hr/>			

## Marina di Carrara

20/01/2021	<b>Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)</b>	Pagina 39	<i>R.C. NICOLA MOROSINI</i>	84
<hr/>				
Porto, piano regolatore e integrazione con Spezia				
<hr/>				
19/01/2021	<b>Qui News Massa Carrara</b>			85
<hr/>				
Per il porto un futuro a braccetto con La Spezia				
<hr/>				

## Livorno

20/01/2021	<b>Il Tirreno</b>	Pagina 14	<i>GIULIO CORSI</i>	86
<hr/>				
Saltano altre 68 aziende: dalla Domus al Biscottino di Palumbo e di Lonzi				
<hr/>				
19/01/2021	<b>Corriere Marittimo</b>			88
<hr/>				
Dogana, Porto Livorno- Gli scanner individuano 102 irregolarità agli sdoganamenti				
<hr/>				
19/01/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>		<i>Renato Roffi</i>	89
<hr/>				
Bacini: la concessione bloccata dal ricorso al Tar				
<hr/>				
19/01/2021	<b>(Sito) Adnkronos</b>			91
<hr/>				
Nanotecnologie green per depurare le acque				
<hr/>				

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

20/01/2021	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ancona)</b>	Pagina 44		93
<hr/>				
La storia rinasce dal grattacielo medioevale				
<hr/>				
20/01/2021	<b>Centro Pagina</b>		<i>Annalisa Appignanesi</i>	94
<hr/>				
Authority, Acquaroli: "Il porto di Ancona è l' unico italiano in gestione ordinaria. Infrastruttura determinante"				
<hr/>				
20/01/2021	<b>Il Messaggero</b>	Pagina 12		95
<hr/>				
«Doloso l' incendio del porto di Ancona» Le prime perizie: almeno tre inneschi				
<hr/>				
20/01/2021	<b>Corriere Adriatico</b>	Pagina 13		96
<hr/>				
Piazzali, area esterna e tre capannoni sono agibili Perimetro vietato con vento superiore ai 50 km/h				
<hr/>				
19/01/2021	<b>Ansa</b>			97
<hr/>				
Rogo porto Ancona: consulenza parti offese, fiamme dolose				
<hr/>				
20/01/2021	<b>Corriere Adriatico</b>	Pagina 15		98
<hr/>				
La balconata con vista sulla storia: il progetto è approvato dalla giunta				
<hr/>				
20/01/2021	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ancona)</b>	Pagina 43		99
<hr/>				
«Authority, no al commissario Figura importante alla presidenza»				
<hr/>				
19/01/2021	<b>Exibart</b>			100
<hr/>				
Con la piattaforma Buon Vento, le storie del porto di Ancona vanno online				
<hr/>				

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

20/01/2021	<b>Il Messaggero (ed. Civitavecchia)</b>	Pagina 33		102
<hr/>				
Comitato portuale, Tedesco opta per Emiliano Scotti				
<hr/>				
20/01/2021	<b>La Provincia di Civitavecchia</b>	Pagina 4		103
<hr/>				
Comitato di gestione dell'Adsp: il comune sceglie Scotti				
<hr/>				

19/01/2021	<b>CivOnline</b>		104
<hr/>			
Comitato di gestione Adsp, il sindaco ha designato l'architetto Emiliano Scotti			
19/01/2021	<b>FerPress</b>		105
<hr/>			
AdSP Tirreno Centro Settentrionale: Musolino, valorizzeremo Gaeta e il suo porto nell' azione di rilancio del Network			
19/01/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	Redazione	106
<hr/>			
Musolino: valorizzeremo Gaeta e il suo porto			
20/01/2021	<b>Primo Magazine</b>	GAM EDITORI	107
<hr/>			
Musolino: "Valorizzeremo Gaeta e il suo porto nell' azione di rilancio del Network"			
19/01/2021	<b>Sea Reporter</b>		108
<hr/>			
Musolino presidente dell'AdSP valorizzeremo Gaeta e il suo porto nell'azione di rilancio del Network			
19/01/2021	<b>Corriere Marittimo</b>		109
<hr/>			
Gestione Terminals Civitavecchia, entro aprile la redazione di accordo quadro sul futuro della società			
19/01/2021	<b>Informare</b>		110
<hr/>			
Entro 30 aprile dovrà essere definito il futuro della Gestione Terminals Civitavecchia			
19/01/2021	<b>Primo Magazine</b>	GAM EDITORI	111
<hr/>			
Civitavecchia: cento giorni per definire il futuro della Gtc			
19/01/2021	<b>Ship Mag</b>		112
<hr/>			
Civitavecchia, cento giorni per definire il futuro della GTC e la tutela dei 15 dipendenti			
19/01/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	Redazione	113
<hr/>			
Fit-Cisl Lazio: Bene investimenti per potenziamento traffico			

## Napoli

20/01/2021	<b>Il Mattino (ed. Napoli)</b> Pagina 21	Antonino Pane	114
<hr/>			
Porto, l' esordio di Annunziata «Spazio ai privati e più sinergie»			
20/01/2021	<b>Il Mattino</b> Pagina 29		115
<hr/>			
Porto, l'idea di Annunziata «Ora più spazio ai privati»			
20/01/2021	<b>Il Mattino</b> Pagina 29		117
<hr/>			
Crociere, rienco Costa e Msc «A bordo una "bolla sociale" così ripartiamo in sicurezza»			
20/01/2021	<b>Il Mattino</b> Pagina 29		119
<hr/>			
«Beverello fare presto per chiudere il cantiere»			
20/01/2021	<b>La Repubblica (ed. Napoli)</b> Pagina 6		120
<hr/>			
Beverello: cantieri fermi, liti e Covid "Qui è il deserto, il porto sta morendo"			
19/01/2021	<b>Anteprima 24</b>		122
<hr/>			
Federalberghi isola di Capri su cantiere del Molo Beverello: "Vergognoso"			
19/01/2021	<b>Cronache Della Campania</b>	Chiara Carlino	123
<hr/>			
Federalberghi Capri: "Situazione Molo Beverello vergognosa, a rischio la stagione turistica"			
19/01/2021	<b>Ildenaro.it</b>		124
<hr/>			
Federalberghi Capri: Vergogna Beverello, stagione turistica a rischio. Finire i lavori per Procida Capitale			
19/01/2021	<b>Napoli Today</b>		125
<hr/>			
Lavori in ritardo al Molo Beverello, Federalberghi Capri: "Situazione vergognosa. A rischio stagione turistica"			
19/01/2021	<b>Napoli Village</b>		126
<hr/>			
Procida capitale della cultura ma il molo Beverello ancora nel degrado			
19/01/2021	<b>Vesuvio Live</b>	Andrea Favicchio	128
<hr/>			
"Stagione turistica a rischio"			

## Salerno

20/01/2021	<b>Il Mattino (ed. Salerno)</b> Pagina 24	Antonino Pane	129
<hr/>			
Porto, l' idea di Annunziata «Ora più spazio ai privati»			

## Brindisi

20/01/2021 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)** Pagina 33 133  
Europa Verde propone «Il deposito costiero in area Capobianco»

20/01/2021 **Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)** Pagina 8 135  
Ripartono le navi da crociera Costa c'è, la Msc annulla

## Taranto

20/01/2021 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)** Pagina 39 137  
«L' idrogeno e il mare idee simbolo per la città»

19/01/2021 **Corriere Marittimo** 138  
Taranto, Agenti Raccomandati Marittimi su riconferma Prete a presidente di AdSp

19/01/2021 **Informare** 139  
Lo scorso anno il traffico delle merci nel porto di Taranto è diminuito del -12,2%

## Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

19/01/2021 **Primo Magazine** *GAM EDITORI* 140  
A Gioia Tauro la MSC Maya

## Olbia Golfo Aranci

20/01/2021 **La Nuova Sardegna** Pagina 32 *DI GIANDOMENICO MELE* 141  
Covid-19, l' Authority ha un piano

20/01/2021 **La Nuova Sardegna** Pagina 32 142  
«Abbiamo predisposto un sistema di misurazione per oltre un milione di passeggeri»

## Augusta

20/01/2021 **La Sicilia (ed. Siracusa)** Pagina 11 143  
Sindaci schierati a difesa del porto

20/01/2021 **La Sicilia (ed. Siracusa)** Pagina 15 144  
Sei sindaci schierati a difesa del porto

19/01/2021 **Blog Sicilia** *Gaetano Scariolo* 146  
Il porto più importante del Mediterraneo resta a secco, "non c'è nel Recovery fund"

## Focus

20/01/2021 **L'Avvisatore Marittimo** Pagina 3 147  
Puzzle nomine più chiaro In Sardegna approvato il Pot

20/01/2021 **L'Avvisatore Marittimo** Pagina 1 148  
Tasse ai porti, l'Europa non si ferma

20/01/2021	<b>Italia Oggi</b> Pagina 37	<i>ILARIA ACCARDI</i>	149
<hr/>			
19/01/2021	<b>Corriere Marittimo</b>		150
ICS, appello ai governi: "Marittimi, categoria prioritaria per la vaccinazione" per i marittimi			
<hr/>			
19/01/2021	<b>Informare</b>		151
L'ICS sollecita i governi ad inserire i marittimi tra le categorie prioritarie per le vaccinazioni			
<hr/>			
19/01/2021	<b>Informazioni Marittime</b>		152
ICS: vaccinare i marittimi per proteggere tutti			
<hr/>			
19/01/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	153
ICS: priorità dei vaccini per i marittimi			
<hr/>			
19/01/2021	<b>FerPress</b>		155
Vaccini: Confraspporto, piano logistico? Caos, incapacità e adesso tagliano le dosi			
<hr/>			
19/01/2021	<b>Ship Mag</b>		156
Vaccini, Confraspporto: Caos e incapacità su piano logistico			
<hr/>			
19/01/2021	<b>Shipping Italy</b>		157
Becce chiarisce definitivamente il punto di vista suo e di Assiterminal			
<hr/>			



# CORRIERE DELLA SERA

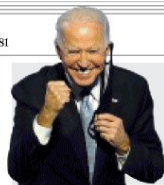
Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821  
Roma, Via Campania 39 C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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

**K2 WINTER**  
The impossible is made possible.  
Nimesdal Purja

**SCARPA**



**Cambio alla Casa Bianca**  
L'era Biden inizia con lo sgarbo di Trump  
di **Massimo Gaggi e Giuseppe Sarcina**  
alle pagine 18 e 19



**Aveva 96 anni**  
Addio a Macaluso, il combattente politico memoria storica del Pci  
di **Maurizio Caprara e Paolo Franchi**  
alle pagine 16 e 17

**K2 WINTER**  
The impossible is made possible.  
Nimesdal Purja

**SCARPA**

## LA CRISI DI GOVERNO

# Fiducia a Conte ma con 156 voti

Niente maggioranza assoluta al Senato. Tra i due sì di FI c'è Mariarosaria Rossi. Il centrodestra: ci rivolgeremo al Colle

### NEL SEGNO DELLA FRAGILITÀ

di **Aldo Cazzullo**

**P**er tutta un'interminabile giornata, nell'aula e nei corridoi del Senato non è risuonato nessuno dei numeri di cui parlano gli italiani. Non il numero dei morti di Covid (tornato a livelli altissimi). Non quello quasi altrettanto drammatico delle aziende fallite.

continua a pagina 26

### GIANNELLI

FIDUCIA CON LA MAGGIORANZA RELATIVA

AVANTI CON LA TEORIA DELLA RELATIVITÀ? SONO L'EINSTEIN DELLA POLITICA ITALIANA



### PERCHÉ I 5 STELLE SI SONO NASCOSTI

di **Marco Imarisio**

**N**on si era mai vista una crisi di governo con il partito di maggioranza relativa ben contento di fare da spettatore. Il Movimento Cinque Stelle siede al tavolo delle trattative, ma ha poco in mano, ancora meno da dire.

continua a pagina 9



Il premier Giuseppe Conte, 56 anni, mentre ascolta gli interventi dei senatori a Palazzo Madama

### E l'avvocato sembra lo specchio del Paese

di **Goffredo Buccini** alle pagine 6 e 7

### Le lunghe trattative sfacciate e disperate

di **Fabrizio Roncone** alle pagine 6 e 7

Il governo incassa la fiducia al Senato, ma non arriva alla maggioranza assoluta. Alla fine i voti sono 156 a favore e 140 contrari, ne servivano 161. Italia viva di Renzi si è astenuta, i «volenterosi» salvano il premier. Il «Sì» è arrivato anche dai forzisti Mariarosaria Rossi e Andrea Causin subito espulsi dal partito, e dal socialista Riccardo Nencini. Con questi numeri l'alleanza che sostiene il premier esce dall'Aula di Palazzo Madama oggettivamente più fragile. Ora non è escluso che il presidente del Consiglio Giuseppe Conte vada al Colle per un colloquio con Mattarella. E proprio a Mattarella chiedono di intervenire il leghista Matteo Salvini, la leader di Fratelli d'Italia Giorgia Meloni e il forzista Antonio Tajani.

da pagina 2 a pagina 11

### ALL'INTERNO

SULL'AZIONE DI GOVERNO

### Quei timori del Quirinale

di **Marzio Breda**

I Colle e i timori di un governo fragile.  
a pagina 5

CIAMPOLILLO E NENCINI

### Gli ultimi due si decisi alla «Var»

di **Alessandro Trocino**

D ue sì di FI, poi Nencini e Ciampolillo alla «Var».  
alle pagine 4 e 5

LA PANDEMIA IERI ANCORA 603 MORTI (1.600 NEL REGNO UNITO)

## Meno dosi di vaccino Italia contro la Pfizer «Pronti ad azioni legali»

L'ANALISI DELLE CIFRE

### Le città, i record Ecco la mappa delle vittime

di **Federico Fubini**

**L'**Italia deve ancora spiegare a se stessa quei trentamila e quarantotto in più. Questa cifra — 30.048 — rappresenta il numero dei decessi in più del 2020 che non sono stati attribuiti a Covid-19.

continua a pagina 13

La Pfizer riduce ancora le dosi. Nuovi tagli dei vaccini che devono arrivare in Italia. E il commissario straordinario Arcuri annuncia ricorsi contro l'azienda americana. Ieri i morti per il virus sono stati oltre seicento e quasi 10 mila e 500 i nuovi contagi. Il tasso di positività è sceso al 4,1 per cento. L'alto numero dei contagi si rileva al netto di più tamponi eseguiti, 254 mila. Tra le regioni più colpite la Sicilia seguita da Lazio ed Emilia-Romagna. Numeri drammatici nel Regno Unito: in un solo giorno 1.800 morti.

alle pagine 12 e 13  
**losa, Voltattori**

### IL CAFFÈ di Massimo Gramellini

**R**enata Polverini, deputata di Forza Italia con trascorsi importanti nella destra noir, avrebbe deciso di votare la fiducia al governo Conte per amore di un deputato del Pd. E non uno qualsiasi, ma Luca Lotti, l'ex amico del cuore di quel Renzi che è alle origini di tutto questo trambusto. Il mormorio si è diffuso nei palazzi della politica subito dopo il cambio di casacca della Polverini ed è dilagato sui social, infischandosi della smentita degli interessati. A memoria non si ricorda un episodio simile a sessi invertiti. Quando Razzi piantò Di Pietro per Berlusconi, nessuno insinuò che lo avesse fatto per amore di una deputata del centrodestra (alla quale, nel caso, avremmo espresso la nostra solidarietà). Aveva voltato gabbana per pagarsi il mutuo, dissero tutti, a

### Ragione e sentimento

cominciare da lui. Così come è facile immaginare che, se fosse stato Lotti a compiere il percorso inverso, lasciando il Pd per passare all'opposizione, adesso si parlerebbe di una ripresa del suo sodalizio con Renzi e non di una love-story.

Nel commentare la Polverini di Lotti e di governo, persino un gentiluomo liberale come Guido Crosetto si è sentito in dovere di giustificarla dicendo: «Se le sue ragioni fossero sentimentali, non posso che tacere». Perché secondo la vulgata ancora dominante nel terzo decennio del ventunesimo secolo, in politica le donne tradiscono gli elettori per amore, non per interesse. Che detto così sembra un complimento, mentre è un modo subdolo di imbellettare un pregiudizio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**L'ansia ingigantisce le tue preoccupazioni?**

Dalla ricerca scientifica nasce **LAILA**

80 mg capsule rosse - 30 capsule di lavoro

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

Più spazio alla vita.

Chiedi consiglio al tuo farmacista

**CATTIVO UMORE**  
**SONNO DISTURBATO** **PENSIERI COSTANTI**

Leggere attentamente il foglio illustrativo. LAILA è un medicinale senza obbligo di prescrizione (OTC). Per gli effetti collaterali e le controindicazioni, leggere attentamente il foglio illustrativo. Si sconsiglia l'uso di LAILA in gravidanza e durante l'allattamento. Controindicazioni in caso di uso prolungato con altri farmaci. Aut. Min. San. 1487/2018.







**Il Fatto ha letto il "dettagliato" contro dossier della giunta Fontana&Moratti per impugnare la zona rossa in Lombardia: una pagina Word. Efficienza "lumbard"**



Mercoledì 20 gennaio 2021 - Anno 13 - n° 19  
 Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma  
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

**GOVERNO E REGIONI**

**Ritardo Pfizer: pronta un'azione legale collettiva**



RONCHETTI, SPARACIARI E VALENTINO A PAG. 8 - 9

**UN ANNO DOPO WUHAN**

**Nella Cina regina dei vaccini, altri sei Covid center**

IACCARINO A PAG. 10 - 11

**GLI EFFETTI DEL COVID**

**2020: il Reddito di cittadinanza a 700mila in più**

ROTUNDO A PAG. 16

**VILLA SUL MAR NERO**

**La videovendetta di Navalny contro Putin dal carcere**

COEN A PAG. 18

**L'INEDITO DI SHAW**

**Il lago di Como vale oro, però nessuno lo vede**

**George Bernard Shaw**

In una bella giornata, sul finire dello sfortunato e famigerato XIX secolo, miritrovai sul Lago di Como, col corpo che si crogiolava nel sole italiano e nel colore italiano, e la mente nervosamente concentrata sugli svantaggi umani di tutta quella meraviglia. Eccola là, al suo meglio, la bellezza italiana, che riempie di passione gli uomini di ogni nazione, sia che l'Italia sia la loro terra oppure no.

A PAG. 22

**Mannelli**



**IL SENATORE-CONFERENZIERE** Pubblicata la dichiarazione

**Renzi (era) sempre più ricco**  
**1 milione incassato nel 2019**

Sul sito di Palazzo Madama l'ultimo rendiconto del senatore semplice di Rignano. Tra libri e conferenze, i suoi redditi sono aumentati di 280 mila euro rispetto al 2018



LILLO A PAG. 6

**Ora però piantatela**

**Marco Travaglio**

Viste le premesse, in Senato poteva andare molto peggio. Ma anche molto meglio, se nel Pd tutti avessero remato nella stessa direzione come nel M5S e in LeU. Quattro giorni fa il dem Walter Verini dichiarava al *Dubbio* che i parlamentari scippati da Ival Pd "non c'è bisogno di andarli a cercare", perché il loro "smarrimento si tocca con mano". Possibile che in quattro giorni il Pd non sia riuscito a riconquistarne nemmeno uno in Senato? Del resto domenica è stato Di Maio, non il suo capogruppo Delrio, a scoprire che l'ex leader e deputato del Pd Maurizio Martina pensava di astenersi sulla fiducia perché in procinto di passare alla Fao, quando ancora i giallorossi temevano di mancare la maggioranza assoluta pure alla Camera, e a convincerlo a votare in *extremis*. L'impressione è che una parte del Pd sperasse di sfregiare il premier, per tenerlo in piedi ma zoppo e forzargli la mano in vista di un rimpastone o addirittura di un nuovo governo con chi scalpitava all'uscio di Palazzo Chigi, magari al posto di ottimi ministri come la Lamorgese.

Il che fa tremare al pensiero dello spettacolo che potremmo ciucciarsi nei prossimi giorni: un nuovo mercato delle poltrone che paralizzi il governo per altre settimane, cioè un pernacchione in faccia agli italiani che da ieri sera speravano di aver archiviato questa crisi demenziale. Il governo l'ha sfangata. E Conte è riuscito, almeno per ora, nel capolavoro di liberarsi dai due massimi irresponsabili della politica: i due Matteo. Ma se il governo perderà altro tempo non per rimpiazzare i ministri che i rispettivi partiti ritengono inadeguati e riempire le caselle vuote con un riconoscimento ai nuovi venuti, ma per rimettere tutto in discussione, peggio se con una crisi formale per il "Conte ter" che richiederebbe giorni e giorni di chiacchiere inutili e incomprensibili, si giocherà la fiducia di quella maggioranza di italiani che dicono: "Meglio un governo coi responsabili che con gli irresponsabili". E potrebbe financo resuscitare i due Matteo, che al momento languono al minimo storico della loro parabola politica. L'Innominabile, supportato dagli opinionisti della destra e della sinistra salviniana, ha tentato anche ieri di rivoltare la frittata con le solite balle. Ha persino attribuito la crisi più pazza del mondo a un fantomatico "arrocco personale" di Conte contro di lui, quando tutti sanno che è accaduto l'opposto: è stato lui a rovesciare il governo ritirando la sua delegazione e dando al premier del *"vultus"* per la democrazia. Ma a furia di sentir ripetere quelle panzane, col coro della stampa dei padroni alle spalle, i ricordi sbiadiranno. E, se gli italiani non vedranno subito un governo che si rimette al lavoro, risorgeranno anche i morti.

**CONTE SCAMPA D'UN SOFFIO ALLA SPALLATA ANCHE IN SENATO**

**Più lo butti giù e più si tira su**

**SUL FILO DEL RASOIO**  
 156 SÌ (PIÙ 15S MALATO)  
 E 140 NO. SERVONO 10 EX  
 IV E UDC PER BLINDARE  
 L'AULA E LE COMMISSIONI

DE CAROLIS, MARRA, RODANO, ROSELLI, SALVINI E ZANCA A PAG. 2 - 3 - 4 - 5

**MODESTE PROPOSTE PER IL SUO FUTURO DA DISOCCUPATO**  
**Ora Renzi può fare il Paolini da telecamera**

Renzi a Conte: "A lei è mancata la gavetta". In effetti non ha mai partecipato a un telegiornale

SELVAGGIA LUCARELLI A PAG. 20

**LE NOSTRE FIRME**

- **Padellaro Segre**, la boccata d'aria a pag. 3
- **Ranieri** La politica-revenge porn a pag. 13
- **Corrias-Lerner-Saraceno** La crisi a pag. 5
- **Robecchi** Quel rider ricco e felice a pag. 13
- **Truzzi Moratti**, buona la prima... a pag. 13
- **Emiliani** Il verde e le città future a pag. 21

I tuoi valori alterati possono nascondere un problema più profondo.

COLESTEROLO  
 TRIGLICERIDI  
 GLICEMIA  
 CIRCONFERENZA ADDOMINALE

**Aboca**





**Emanuele Macaluso, il conservatore che conosceva la lingua stridula dell'esperanto politico in un'Italia che aveva perso ogni libro di grammatica**

Uomo che ha raccontato in mille modi la storia che ha fatto e che ha fatto non ha specialmente bisogno di ripetizioni in morte. Emanuele Macaluso (1924-2021) era un camminatore. Per anni lo si incontrava e si lo ammirava nei dintorni romani, a

scriveva libri, raccontava, interpretava sul filo di ricordi anche generosamente sentimentali. Scrivendo delle sue visite in Unione sovietica, diceva alludendo alla tragedia del comunismo internazionale: milioni e milioni di morti, eppure si spargivano in quell'ambiente storico una straordinaria fraternità. Sorrideva bonario e umile quando qualcuno per questo surrilevo relativissimo lo sfotteva con rispettosa amabilità. Aveva una fissazione senile, senile in senso alto e nobile, perdonabile fra lampi di intuizione incongrua e sempreverde del reale: avrebbe voluto che qualcosa dell'esperienza dei partiti, e del partito, fosse rimasto in vita, una direzione politica, un comitato centrale, uno scontro tra mozioni, una classe dirigente, un'italiana informata e misurata nei fatti a scapito delle ubbie, e invece stavolta sempre con la desolazione del generico, del noioso, dello slabbrato discutere contemporaneo, un discorso

rigoroso intorno al nulla, un pavoneggiarsi di piccole vanità. Restava combattivo, ma era disilluso, désabusé. Negli ultimi tempi era un soffio d'uomo, un tremulo ferrigno di voce, sempre autoritativo, sopra tutto interessante, che è poi l'essenziale di un tipo di persona come lui. Continuava a essere il corsivista Em. Ma, o Emma, ma aveva scritto tanti libri. Non ebbe paura di dire che Craxi aveva governato bene, che un suo fratello come Berlinguer aveva sbagliato a odiarlo moralisticamente, che Andreotti era male accompagnato, ma non tutta la corruzione della politica è mafia, che i processi devono essere una cosa seria, non la riscrittura di una storia, compito difficile per dei magistrati, che una forma di socialdemocrazia con garanzie liberali era ormai da molti anni un orizzonte che non si può oltrepassare. Lui poteva pensarla senza complessi, quelle cose, amico come fu di Cesare Terranova, ammazzo dalla mafia con il suo

sciudiero Lenin Mancuso, predecessore come fu di Pio La Torre, altro martire di campo, compagno di gioventù di Girolamo La Causa e di una generazione di combattenti nell'Italia contadina della prima ricostruzione in cui il nemico era il sgarario e il bandito, e spesso la loro alleanza impura. L'Italia repubblicana ricostruita, sviluppata e poi incivilita fino a una precoce decadenza l'aveva frequentata, amata, tutta. L'aveva fatta, quell'Italia, con il sindacalismo, l'apparato comunista in compagnia del Principe, la nazionale nelle assemblee, perfino il Mirazismo, un governo antidemocratico costruito con l'appoggio della destra, un "combuio" cavutozzero di destra, il segretario Garibaldi conquistato. (segue nell'inserto I)

**MACALUSO IL COMBATTENTE**  
 Articoli di Sofri, Cundari, Magno nell'inserto I

**Al VisConte mancano le idee, non i numeri**

**Conte tenta l'impresa d'Aula per blindarsi con la fiducia del Senato. Ma il Pd lo spinge a un nuovo governo**

**Riaprire, ma come? L'ultimo azzardo di Renzi. In Senato scommette su tutti i cavalli, ma forse ha finito le fiches**

**La fiducia, il primo round e quella sfida proibitiva per Conte e Zingales: capire che per camminare non basta stare in piedi**

Roma. Il ministro grillino si abbassa la mascherina e si accaccia su una sedia, in un anfratto riservato dell'ammasso di Palazzo Madama, stremato da una ricerca di responsabilità che s'è trasformata in una caccia all'alibi. «Il punto è che ormai con Renzi siamo andati oltre il punto di non ritorno. Riprenderlo a bordo, significherebbe mandare in subbuglio il M5s. Ma non nelle stanze del Conte, non a questo punto». «La verità è che sono i nostri ministri a suggerire a Conte di non dimettersi, così i loro posti sono blindati». (Vedi intervista a pagina quattro)

Roma. Mentre parla al Senato, in un silenzio teso, sotto lo sguardo insidioso di Giuseppe Conte, Matteo Renzi si tiene su con gli spilli di un rischioso equilibrio. Non apre, ma nemmeno si chiude. Non si muove. Si muove il capo del Pd. Il ministro degli Interni, Marco Minniti, si alza dal suo posto e si avvicina al presidente del Senato. «Facciamo un passo in più». Dunque attacca «questo non è il governo più bello del mondo», ma pure esorta: «Da mesi chiediamo una svolta, presidente, ora noi più». Governato da un fluido che è la sorte pura, l'azzardo, Renzi tenta di spremere l'occasione inaspettata. Circondato da vibranti ostili nel Pd, sempre più solo anche tra i suoi parlamentari terrorizzati dall'incognito, gioca l'ultima fine. E mentre ancora non conosce l'esito del voto di fiducia — poi raccolto da Conte — punta i suoi cavalli su tutte le ipotesi, tutte insieme. Senza escludere niente, senza precludere una strada, quale che sia: la caduta del governo, una fiducia precaria, un Conte forte o un Conte debole. Il rischio è tutto suo.

Per il momento i numeri sono quelli che sono, ma alla fine dei conti il succo della dose di giorni di crisi parlamentare si può riassumere così: il governo Conte, anche senza Renzi, riesce a slingersi in piedi, ma senza Renzi non ancora idea di come si possa camminare. Per il momento, Renzi ha perso la sua sfida con Giuseppe Conte e ha dato la possibilità al presidente del Consiglio di rimpiangere che, almeno per quanto riguarda i numeri, in Parlamento, si può governare anche senza i voti di Italia viva. Renzi voleva provare a spacciare i gruppi del Pd e del M5s per cercare un equario politico diverso da quello attuale, facendo leva su un amore per Conte da parte del Pd e del M5s inanimamente interiore rispetto a quello messo in mostra questi giorni dai leader dei partiti di maggioranza, ma alla fine lo schema si è ribaltato. E ora sarà proprio il suo avversario, Conte, che proverà a spacciare in Parlamento i gruppi europei (compreso quello di Renzi) per rafforzare la sua maggioranza «anti sovranista, anti nazionalista e anti populista». Nelle prossime ore molta attenzione verrà dedicata al tema del patto di fiducia. Renzi spera di rafforzare le file della maggioranza e la strategia suggerita a Conte da Alfredo Bretti, braccio destro di Nicola Zingaretti e braccio destro di Giuseppe Conte. Il patto di fiducia è una mossa che mira a rafforzare la sua maggioranza «anti sovranista, anti nazionalista e anti populista». Nelle prossime ore molta attenzione verrà dedicata al tema del patto di fiducia. Renzi spera di rafforzare le file della maggioranza e la strategia suggerita a Conte da Alfredo Bretti, braccio destro di Nicola Zingaretti e braccio destro di Giuseppe Conte.

**Vaccini presi per il pil**

**I parametri individuati da Moratti non seguono alcuna logica epidemiologica e sono persino dannosi per l'Italia**

**"30 minacce al minuto"**

**Ha l'età di Greta e non va a scuola, ma l'Inferno di Milano è protetto dal separatismo contro cui si batte Macron**

**Benvenuti in Putinstan!**

**L'inchiesta di Navalny sul "Palazzo per Putin" vuole smascherare le ambizioni dei russi dove fa più male: la corruzione**

Si direbbe che la topa è peggio del vaccino. «Non ho mai pensato di declinare perché il reddito: il pil è un indicatore economico che attesta l'attività in una regione che è il motore dell'Italia. In questo senso la regione ha la necessità di essere tenuta in considerazione, non parlo di piano vaccini ma di zona rossa» ha dichiarato il neo assessore al Welfare della regione Lombardia Letizia Moratti dopo le polemiche suscitata dalla sua lettera al commissario Domenico Arcuri in cui proponeva di ripartire i vaccini anti Covid tenendo in considerazione altri criteri tra i quali il contributo di una regione al pil. Gli altri tre criteri sono: l'età della popolazione, la densità abitativa e zone più colpite dal virus.

Roma. «Oggi è un anno che sono molestatissimo su internet e che nel mondo reale rischio di rientro e di prove e di racconti di Berlino», è stato detto alla faccia di chi la vuole morta.

Roma. Per portare fuori dalla sua tana Vladimir Putin, che finora non ha commentato il rientro e le prove e i racconti di Berlino, il più noto tra gli oppositori di Russia, Alexei Navalny, al suo secondo giorno in carcere ha pubblicato tramite la sua Fondazione anticorruzione personale Navalny apparendo affetto un "palazzo per Putin". In due ore di video Navalny parla del passato del presidente, del suo palazzo costruito, secondo l'inchiesta, con i soldi delle tangenti di uomini poi messi a capo di vari settori strategici della Russia, e delle donne del presidente. Sul palazzo a Dresda, già molti giornalisti si erano divertiti a raccogliere dettagli utili a far capire come il presidente non fosse altro che un piccolo e un grande del Kgb, con nessuna mansione importante, spesso smesso a svolgere ruoli burocratici. Ma non per questo aveva potuto la possibilità di arricchirsi e di conoscere, usando il suo poco potere, un po' di quell'ovest così vicino ma le cui comodità erano precluse in Unione sovietica. Sulla vita di Putin a Dresda ha lavorato per settimane Navalny approfittando dei mesi trascorsi in Germania. Nato e andato davanti al palazzo in cui vivevano i Putini, ha potuto guardare il mondo di Putin, di Brundis, di amicizie che porta il presidente è portato dietro per tutta la vita. Non per fedeltà, ma perché è stato in grado di creare una storia di un uomo che ha vissuto in un palazzo e di regali, di ricatti che sono alla base del putinismo. Non era il suo ambiente, ma probabilmente il suo ambizionario.

IL PIANO  
 DI LUIGINO CAPONE

DI GIULIO MEROTTI

La prima considerazione trapela in serata davanti alla freddezza dei numeri. È come ragionare nelle stanze del Quirinale, non si bisogno che lo dica Mattarella: il governo non si è rafforzato. Poi c'è lo stato d'animo con il quale il presidente della Repubblica ha seguito il dibattito di ieri in Senato. Resta comunque l'amarrezza per le divisioni che non si sono composte nonostante la pandemia. Eppure, proprio lo scorso 31 dicembre è il capo dello Stato, in un'aula vuota, a dire che l'Italia non poteva "permettersi distrazioni" né "perdite di tempo". La storia delle ultime settimane è nota. Per il Quirinale, c'è la fiducia della Camera e il governo può andare avanti: ma come? La domanda sarà posta nelle prossime ore a Conte quando si salirà al palazzo del potere.

**I dubbi del Quirinale**

**Per Mattarella c'è la fiducia delle Camere e il governo può andare avanti. Il grosso problema è come**

Roma. La prima considerazione trapela in serata davanti alla freddezza dei numeri. È come ragionare nelle stanze del Quirinale, non si bisogno che lo dica Mattarella: il governo non si è rafforzato. Poi c'è lo stato d'animo con il quale il presidente della Repubblica ha seguito il dibattito di ieri in Senato. Resta comunque l'amarrezza per le divisioni che non si sono composte nonostante la pandemia. Eppure, proprio lo scorso 31 dicembre è il capo dello Stato, in un'aula vuota, a dire che l'Italia non poteva "permettersi distrazioni" né "perdite di tempo". La storia delle ultime settimane è nota. Per il Quirinale, c'è la fiducia della Camera e il governo può andare avanti: ma come? La domanda sarà posta nelle prossime ore a Conte quando si salirà al palazzo del potere.

**I sonnambuli per Conte**

**Il suq del Senato. Ministri per un pomeriggio, senatori adulati. Conte in versione Don Juan**

Roma. Giuseppe Conte ha dormito? Quanto erano larghe le borse sotto i suoi occhi profondi. Cosa contenevano? Tutti i senatori disponibili che ha cercato? Quante occchie, quanti visi senza sonno si sono incontrati ieri in Senato. Che notte terribile è stata. Si è portava via anche quel vecchio bastone del comunismo che era Emanuele Macaluso. Donatella Conzatti, senatrice di Italia viva, indignata, si è accanita a pianificare una rivolta. La sua: "Il mio voto oggi sarà no. Non parleremo da domani". Per un giorno l'hanno chiamata "ministra Binetti". Veniva dunque voglia di solidarizzare con tutti quei giornalisti che ieri hanno dovuto cercare i "sonnambuli" della Camera alta, gli Alcibiade in procinto di consegnarsi alla nuova vita. Chi sapeva come erano fatti i senatori Minuto, Casuin, Aiderisi, tutti i tre di Forza Italia? (Cervino segue a pagina quattro)

**Andrea's Question**

**Non sembra francamente questo il momento in cui eccitare altre divisioni e commentare i fatti con la malcelata intenzione di mettere in gagnesco gli italiani tra di loro. Risulta quindi incomprensibile perché si sia voluto bollare con tanta superficialità la proposta della signora Moratti di privilegiare, nella distribuzione del vaccino, le regioni che producono più pil, diciamo pure la più ricche. Non esiste chi non veda come l'ulteriore diminuzione del prodotto**

interior porterebbe a un impoverimento ulteriore di tutti, ma ancor più pesantemente proprio delle regioni più povere. Dovrebbe decondere che o si accetta come ragionevole e benvenuta la misura proposta dalla signora Moratti, o ci si dovrebbe sforzare almeno di proporre una mediazione capace di lenire il paese, anziché dividerlo. Compensando, o calibrando le nuove scelte. Cioè: si vogliono vaccinare prima tutti i cittadini da Roma in poi? Benissimo. A condizione, contemporaneamente, di riformare tutti quelli da Roma in giù di una Beretta 7 e 65.

Ma l'uscita della Moratti presenta diverse incoerenze anche rispetto al tema della distribuzione del vaccino. E non solo per il riferimento al pil, che ha suscitato le critiche più feroci. Innanzitutto, dal punto di vista formale ha poco senso chiedere al Commissario straordinario l'assegnazione delle dosi secondo criteri diversi da quelli stabiliti nel "Piano strategico", perché Arcuri non ha il potere di dislocare le dosi in base alla popolazione con il pregio di essere semplice, intuitivo ed essere percepito come equo. Non a caso è quello che l'Unione europea ha usato per il criterio della suddivisione delle dosi in base alla popolazione. Il gesto estetico, una prova di buona volontà, si può dire per la lista delle priorità, che è di uno mese in meno di tutto il mondo: operatori sanitari, ospiti delle RSA, over 80, persone con comorbidi e fragilità, lavoratori dei servizi essenziali e poi a scalare in base all'età. Disastrosi da questi criteri è possibile nel caso in cui ne vengono presentati altri che dimostrino un impatto maggiore sul benessere sociale. Ma che senso ha indicare come priorità "densità e zone colpite dal virus"? Se il primo criterio suggerisce una strategia che punta a ridurre la trasmissione del virus, il secondo che logica ha? Se siamo il criterio della mobilità, magari le zone più colpite dal virus sono quelle dove ora la trasmissione è più bassa. L'immunizzazione naturale è già al via. Ciò che è di più iocrita e scorretto non è tanto che la regione Lombardia chieda di cambiare i criteri della ripartizione regionale delle dosi.

Cesare, Sixties di pietra  
 S e m'è andato ieri anche un altro "camminatore", ma così diverso da Emanuele Macaluso. Lui, altro camminatore ma in verticale, all'altro

Oggi Biden è presidente, la democrazia splende e il pozzo nero ribolle

Ma Mattarella: il governo non si è rafforzato. Poi c'è lo stato d'animo con il quale il presidente della Repubblica ha seguito il dibattito di ieri in Senato. Resta comunque l'amarrezza per le divisioni che non si sono composte nonostante la pandemia. Eppure, proprio lo scorso 31 dicembre è il capo dello Stato, in un'aula vuota, a dire che l'Italia non poteva "permettersi distrazioni" né "perdite di tempo". La storia delle ultime settimane è nota. Per il Quirinale, c'è la fiducia della Camera e il governo può andare avanti: ma come? La domanda sarà posta nelle prossime ore a Conte quando si salirà al palazzo del potere.

Ma Mattarella: il governo non si è rafforzato. Poi c'è lo stato d'animo con il quale il presidente della Repubblica ha seguito il dibattito di ieri in Senato. Resta comunque l'amarrezza per le divisioni che non si sono composte nonostante la pandemia. Eppure, proprio lo scorso 31 dicembre è il capo dello Stato, in un'aula vuota, a dire che l'Italia non poteva "permettersi distrazioni" né "perdite di tempo". La storia delle ultime settimane è nota. Per il Quirinale, c'è la fiducia della Camera e il governo può andare avanti: ma come? La domanda sarà posta nelle prossime ore a Conte quando si salirà al palazzo del potere.

Oggi Biden è presidente, la democrazia splende e il pozzo nero ribolle

**Andrea's Question**

Non sembra francamente questo il momento in cui eccitare altre divisioni e commentare i fatti con la malcelata intenzione di mettere in gagnesco gli italiani tra di loro. Risulta quindi incomprensibile perché si sia voluto bollare con tanta superficialità la proposta della signora Moratti di privilegiare, nella distribuzione del vaccino, le regioni che producono più pil, diciamo pure la più ricche. Non esiste chi non veda come l'ulteriore diminuzione del prodotto

**Andrea's Question**

Non sembra francamente questo il momento in cui eccitare altre divisioni e commentare i fatti con la malcelata intenzione di mettere in gagnesco gli italiani tra di loro. Risulta quindi incomprensibile perché si sia voluto bollare con tanta superficialità la proposta della signora Moratti di privilegiare, nella distribuzione del vaccino, le regioni che producono più pil, diciamo pure la più ricche. Non esiste chi non veda come l'ulteriore diminuzione del prodotto

**Andrea's Question**

Non sembra francamente questo il momento in cui eccitare altre divisioni e commentare i fatti con la malcelata intenzione di mettere in gagnesco gli italiani tra di loro. Risulta quindi incomprensibile perché si sia voluto bollare con tanta superficialità la proposta della signora Moratti di privilegiare, nella distribuzione del vaccino, le regioni che producono più pil, diciamo pure la più ricche. Non esiste chi non veda come l'ulteriore diminuzione del prodotto

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 23:30





# il Giornale



MERCOLEDÌ 20 GENNAIO 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 16 - 1.50 euro\*

www.ilgiornale.it  
ISSN 2532-4071 | Giornale (ed. nazionale)

## ALTRO CHE VITTORIA

# CAPORETTO CONTE

## Al Senato solo 156 sì, il governo non c'è più ORA MATTARELLA BATTÀ UN COLPO

### Renzi: «Il premier si è arroccato». Caos sullo scrutinio in Aula

Il governo si arena su 156 sì, 140 no e 16 astenuti: passa la fiducia, ma con un pareggio. E ora Conte è arrivato a fine gara. Renzi va all'attacco, ma si astiene: «Conte arroccato alla poltrona, serve un governo più forte». Il premier replica: «Italia Viva ha scelto l'aggressione». Scoppiò il caso del voto dei senatori Ciampolillo e Nencini: la presidente Casellati chiede di rivedere il video, e alla fine concede loro di esprimere la preferenza. Ora la palla passa al Quirinale, dove il premier è atteso per oggi. Il centrodestra è compatto nel chiedere al presidente Mattarella un colloquio.

**Bracalini, Cesaretti, Giannini, Greco e Scalfi**  
da pagina 2 a pagina 7

#### L'ANALISI

### UN MESE PER IL RIMPASTO NASCE L'ASSE DEI MATTEO

di **Adalberto Signore**

Ora, finalmente, potrà consumarsi questa improbabile crisi. Concluso ieri a tarda sera il suk a favore di telecamere in quel di Camera e Senato, infatti, da oggi Giuseppe Conte aprirà la battuta di caccia. L'obiettivo è quello di temporeggiare due-tre settimane, aronzare a Palazzo Madama un gruppo di disponibili-costruttori e poi imbarcarsi - più o meno allegramente - in un rimpasto. Facendo di tutto per evitare la formalizzazione del Conte ter. Che implicherebbe un altro passaggio in Parlamento, con annesso spettacolo da mercato del pesce ad uso e consumo dei media. E, quindi, non solo del nostro sbigottito Paese, ma anche di un'Europa che ci sta guardando allibita. Non a caso, anche al Quirinale pare non vedano con favore un bis del passaggio (...)

segue a pagina 3

#### TERREMOTO GIALLOOROSSO

##### NON RISPONDE A RENZI

### Indecisi chiamati uno a uno E Giuseppi prepara il partito

di **Giuseppe Marino**

Giuseppe Conte riscrive il suo discorso nell'Aula del Senato e, oltre a lanciare l'appello a strascico ai volenterosi, ha anche fatto balenare un progetto politico più ampio.

a pagina 5

##### MAGGIORANZA NEL PANICO

### Neanche il Pd ci crede più: «Così siamo troppo deboli»

di **Augusto Minzolini**

Dopo l'esito del voto al Senato, nel Partito democratico deflagrano dubbi e paure: «Così siamo troppo deboli, non duriamo...». Si fa strada la convinzione che sia troppo tardi per correggere la rotta di un governo ormai alla deriva.

a pagina 4

##### ROSSI E CAUSIN FUORI DAL PARTITO

### Forza Italia ferma sul no Ma perde due senatori

di **Pier Francesco Borgia**

Forza Italia resiste sul fronte del no alla fiducia, ma perde due pezzi. Il senatore Andrea Mausin e soprattutto l'ex tesoriere Maria Rosaria Rossi hanno votato sì e sono di fatto fuori dal partito.

a pagina 8



CAPOLINEA Giuseppe Conte appeso a un filo

#### all'interno

##### BIBLIOTECA GIROLAMINI

### Dell'Utri assolto L'ennesimo flop delle toghe

Luca Fazzo

Marcello Dell'Utri è stato assolto dall'accusa di concorso in peculato per la sottrazione di 13 volumi alla Biblioteca Girolamini di Napoli: «Il fatto non sussiste». La Procura aveva chiesto 7 anni. L'ex senatore Fi: «Un brodino per chi crede nella giustizia».

a pagina 10

##### INTESA CON LE REGIONI

### Vaccini tagliati Adesso Arcuri fa causa a Pfizer

Francesca Angeli

Caos totale sulle forniture dei vaccini anti Covid. Dopo il mancato arrivo delle dosi il commissario Arcuri e il ministro Boccia, in accordo con le Regioni, corrono ai ripari: «Ritardi anche la settimana prossima. Azioni legali in tutte le sedi, civili e penali».

a pagina 12

#### AGGUATO SU FACEBOOK: BANNATO E POI RIAMMESSO

### La satira di Osho in trappola

di **Vittorio Macioce**

Quando Federico Palmaroli si ritrova con la pagina Facebook oscurata si sente un po' come K: «È mo' che ho fatto?». K è il protagonista del *Processo di Kafka*. «Qualcuno doveva aver calunniato Josef K. perché senza che avesse fatto niente di male, una mattina fu arrestato». Chi lo accusa? Chi dovrà decidere la sua sorte? Boh. C'è un'autorità remota (...)

segue a pagina 18

#### A CACCIA DI SOLUZIONI

### Sos a Sanremo Il Festival nelle mani dei virologi

Matteo Sacchi

a pagina 25

#### PAURA PER LA PRIVACY: IN FUGA DA WHATSAPP

### Gli italiani emigrano su Signal

di **Clarissa Gigante**

«Da oggi non mi trovi più su WhatsApp». In molti stanno ricevendo dai propri amici un messaggio del genere. Cosa sta succedendo? Colpa delle nuove regole dell'app che dal 16 maggio permetteranno ufficialmente a Zuckerberg di leggere anche le chat e utilizzare i dati raccolti per profilarci meglio. Poco importa che ufficialmente (...)

segue a pagina 18

#### ALPINISMO IN LUTTO

### Addio a Maestri Il «Ragno» delle Dolomiti e dei record

Lucia Galli

a pagina 15

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA SPECIALE IN FIANCO), IL SERVIZIO DI CENSURA È SOTTO IL CONTROLLO DI UN UNICO UFFICIALE

i libri de **il Giornale**

Da sabato **«Gli architetti di Auschwitz»**





# IL GIORNO

MERCOLEDÌ 20 gennaio 2021  
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATO NEL 1956  
www.ilgiorno.it



**CRASTAN**  
→ 1870 ←  
**100% ORZO ITALIANO**

Cold case a Milano, il carabiniere: tenacia e Dna

### Il maresciallo e lo stupro

## «Quattordici anni di lavoro Ma ha vinto la giustizia»

Palma a pagina 14



Milano, caso Breda: tutti assolti

### Morti d'amianto

## Ultima beffa per le vittime

Consani a pagina 15



# Mini fiducia coi transfughi di Forza Italia

Governo al di sotto della maggioranza assoluta. Si a quota 156 grazie anche a Causin e alla Rossi, ex fedelissima del Cav Italia viva si astiene, ma Nencini dà una mano al premier. Centrodestra all'attacco: Conte salga al Quirinale e si dimetta

Servizi da pag. 3 a pag. 7

Il governo che tira a campare

## È solo un rinvio

### L'esito finale sarà il voto

Pierfrancesco De Robertis

**T**risti quei governanti che hanno bisogno del pallottoliere per fare politica, triste il paese che da quegli uomini è retto. Come ha ricordato Pierferdinando Casini nell'unico intervento degno di uno statista ascoltato ieri in Senato, se ci sono due cose che in politica non servono sono l'angusta logica dei numeri e i risentimenti. In particolare quando i numeri sono così esigui, e il risultato di ieri sera è stato per Conte molto esiguo visto che la somma dei No e degli astenuti è stata uguale ai Sì, e il risentimento pare trovare origine nei soliti dissidi che alla sinistra hanno sempre portato malissimo.

Continua a pagina 2



Il premier Giuseppe Conte, 56 anni

# IL CONTE DIMEZZATO

Coppari a pagina 3

DALLE CITTÀ

Milano

### Vaccini e Pil

## La vicepresidente Moratti ci ripensa

Anastasio nelle Cronache

Milano

### «lo, colpita da un palo ho rischiato la vita»

Vazzana nelle Cronache

Lodi

### Festa patronale senza trippa né volti sorridenti

D'Elia nelle Cronache



Pfizer è in affanno. Sanofi: produca da noi

### Pressing sull'Europa

## «Dia l'ok ad AstraZeneca»

Servizi alle pagine 8 e 9



Le nostre vite sono online, la realtà batte il reality

### Tutti connessi ai social

## Siamo il Grande Fratello

Degli Antoni a pagina 27

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce



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 operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 09/09/2020.







**Domani l'ExtraTerrestre**

**NAVI** Il trasporto marittimo è una delle maggiori fonti di inquinamento e continuerà a farlo, a dispetto della crisi climatica. Il via libera dell'Onu



**Venerdì in edicola**

**2011-2021** Le primavere arabe raccontano se stesse: dieci anni dopo, 8 pagine speciali con le voci dei protagonisti delle rivoluzioni



**L'ultima**

**CINA** Dopo multe e inchieste ora Pechino pensa a una digital tax da applicare alle piattaforme  
**Simone Pieranni** a pagina 20

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE • EURO 2,00

MERCOLEDÌ 20 GENNAIO 2021 - ANNO LI - N° 16

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

# il manifesto

quotidiano comunista

Giuseppe Conte ieri al Senato foto di Francesco Fotia/Epa/Ansa

**PER IL GOVERNO  
ORA SI APRE  
UN'ALTRA PARITTA**

NORMA RANGERI

**L'**idea di vaccinare il ricco Nord e lasciare indietro i cittadini del povero Sud, cioè di curare il virus, guardando al portafoglio, avanzata dalla neo assessora alla sanità della Lombardia, Letizia Moratti, arriva giusto nel giorno del voto di fiducia del Parlamento al governo. Offrendo così una ragione in più per preferire una sofferta fiducia a una sonora sconfitta, a una crisi proclamata per poi spianare la strada a un governo con le destre, comunque vestito.

Ora si apre una nuova fase politica. Il governo e il paese camminano sulle sabbie mobili di una crisi che, nata nel Palazzo, ha appena avuto, finalmente in Parlamento, la sua drammatica rappresentazione. Molti cittadini, costretti a casa dalla pandemia, hanno potuto seguire i discorsi dei propri rappresentanti e di un presidente del consiglio che ha colto l'occasione per una puntigliosa, lunga elencazione, nel corso dei quattro interventi di questi due giorni, di quel che il governo sta facendo o ha fatto o dovrà fare.

Ma il governo, pur avendo formalmente ottenuto la fiducia del Parlamento, esce comunque ammaccato dalla crisi. Perché i numeri e i voti contano ma fino a un certo punto, anche se alcuni pesano più di altri. Come pesa quello della senatrice Liliana Segre che ha voluto motivare con una certa enfasi la sua scelta: «Ho preso il treno per venire a Roma perché questo governo su Covid e Europa ha fatto cose gigantesche».

— segue a pagina 3 —



**OGGI L'INSEDIAMENTO DEL NUOVO PRESIDENTE AMERICANO. TRUMP ESCE DALLA PORTA SUL RETRO**

## Migranti, clima, lavoro: Biden ci prova

*Il governo supera la prova di fiducia anche al Senato con 156 voti, contro 140 e 16 astenuti. Con il premier anche due forzisti e il socialista Nencini. Ma la maggioranza ora balla su una crisi solo tamponata per la scelta astensionista dei renziani. Oggi Conte da Mattarella*

pagine 2,3

■ Ultimo giorno dell'impero trumpiano. In una Washington blindata come mai prima, Trump si prepara a partire per la nuova capitale della destra Mar-a-lago, senza accogliere il successore (toccherà al maggiordomo). Mandando un video-messaggio d'addio (altro strappo alla tradizione) e tra-

sforma la grazia presidenziale in un mercato delle vacche: perdono in cambio di soldi.

Biden intanto prepara una vera e propria rivoluzione rispetto al periodo precedente, grazie a una serie di ordini esecutivi, per la cui attuazione è sufficiente la sua firma, per demolire tante scelte trumpiane.

Migranti, economia, coronavirus, accordi sul clima e pena di morte: sono questi i primi temi che la nuova amministrazione proverà ad approvare in fretta, per dare fin da subito l'idea di una discontinuità, tanto in politica interna quanto in politica estera **BOCCITTO, CA- TUCCI, FANTI, ZANINI PAGINE 6,7**

**Ordini esecutivi e discorso inaugurale**  
*Le fratture necessarie contro un'epoca buia*

GUIDO MOLTEDO

**L'**ore finali della presidenza Trump ne sintetizzano poderosamente quel che essa ha significato, per l'America, per il mondo, dal 20 gennaio 2017 a oggi

— segue a pagina 19 —

www.rifondazione.it

**Libertà, pace, lavoro, giustizia sociale, democrazia, ambiente**

A 100 anni dalla nascita del Partito Comunista Italiano, l'attualità del socialismo

**21 gennaio 2021 ore 18-23**

Convegno on line. Diretta su pagina fb rifondazione comunista

10120

9 771023 2115303

Partito Italiano Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1 - Epml/CRM/232103

**Lele Corvi**

COM'È CHE DOPO QUESTI SCONTI INDIPENDENTEMENTE DAL VINCITORE CHI NE ESCE MALE SONO SEMPRE IO?

L. CASTELLINA, R. CHIARI

**ADDIO A MACALUSO**  
**Un protagonista della lotta politica**

■ È morto ieri a 96 anni Emanuele Macaluso. Il suo legame con il Pci è stato un secolo di lotte politiche vissuto da protagonista. In piedi l'aula di Palazzo Madama per rendergli onore.

**LUCIANA CASTELLINA, RICCARDO CHIARI, CLAUDIO RIOLO PAGINE 6,7**

**RITARDI PFIZER**  
**Piano vaccini da rivedere**

■ Partito con la fanfara, il piano vaccini ora è da ricalibrare. Il rallentamento delle consegne di Pfizer-BioNTech ha mandato in tilt le Regioni. Il ministro Francesco Boccia nella riunione con i governatori: «Pretendiamo chiarezza e rispetto per il nostro paese sugli accordi europei presi». Stop in Campania fino a domani. L'Unità di crisi del Lazio: «Così impossibile programmare». L'europarlamento mette sotto accusa l'accordo Ue con i big del farmaco: serve trasparenza.

**POLLICE, MERLO A PAGINA 4**

**CENTO ANNI**

inserto speciale di 12 pagine in edicola giovedì 21 gennaio

il manifesto







€ 1,20 ANNO CCXXX-N° 19 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45%-ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 20 Gennaio 2021

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ESCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI", EURO 1,00

Padre nobile della sinistra
Macaluso, un secolo di riformismo e di passione politica
Carmine Pinto a pag. 14



La sentenza
La razzia dei libri ai Girolamini assolto Dell'Utri
Leandro Del Gaudio a pag. 13



Conte si salva, Paese bloccato

Fiducia, appena 156 voti. Il soccorso dei forzisti Rossi e Causin. Appello al Colle di Meloni e Salvini
Il premier pronto ad andare avanti, ma nelle commissioni la maggioranza regge solo in 13 su 28

Le riforme possibili

GOVERNO FRAGILE NON SIGNIFICA RESTARE IMMOBILI

Mario Ajello

L'importante è che, adesso, non si cominci con l'alibi: siamo un governo di minoranza, abbiate pazienza e non chiedeteci troppo. E invece, bisogna chiedere tanto e sempre di più.

Il Senato salva il governo Conte ma con una fiducia di 156 voti il Paese è in pratica bloccato. Soltanto in tredici commissioni su ventotto le forze che appoggiano l'esecutivo hanno ancora un margine per approvare i provvedimenti legislativi.

L'intervista/1 Polverini
«Io e Lotti? Giovane e bello ma parliamo di politica»

Mario Ajello a pag. 7



Il suk del Senato
«Ti ha chiamato?» il grande giorno dei peones star

È tutto in vendita e non c'è peone che non preghi di farsi statista. «A me m'ha convocato e a te?». Milanterie, probabilmente. Intanto Ciampolillo & Bucarella, ex stellati, con un sì il passaggio da peones a possibili statisti cercano di aggiudicarselo.

Ajello a pag. 4

L'Armata Brancaleone che adesso dovrà imparare a convivere

Lorenzo Calò

Responsabili, costruttori, transfughi, trasformisti: la pattuglia in soccorso di Conte è ancora tutta da definire ma il voto alcune certezze le ha già fissate. Ora l'Armata brancaleone dovrà imparare a convivere.

A pag. 6

Matteo Renzi

IL RIFORMISTA TRADITO ANCORA DAL CARATTERE

Alessandro Campi

La personalizzazione della politica, tendenza irreversibile del nostro tempo, significa tante cose. Che i leader contano più dei partiti. Che le parole dei leader talvolta contano più dei loro comportamenti.

Continua a pag. 39

Stasera la finale di Supercoppa contro la Juve: recuperati Mertens e Petagna

Il punto
STAVOLTA IL NAPOLI È FAVORITO

Francesco De Luca

Il vero Napoli è quello che ha travolto la Fiorentina? La vera Juve è quella che è stata umiliata dall'Inter? Se le squadre di Gattuso e Pirlo ripetessero le stesse prestazioni stasera a Reggio Emilia, non vi sarebbero dubbi sull'assegnazione della Supercoppa.

Continua a pag. 38
Majorano, Taormina, Ventre da pag. 16 a 19



Ringhiamola ancora

La sfida di Dema ma rischia la corsa solitaria

L'ex pm candidato in Calabria no del Pd, Cinquestelle spaccati

Luigi Roano alle pag. 8 e 9

Cosa lascia il sindaco a Napoli INCANTESIMI E MACERIE

Vittorio Del Tufo

Chi auspica il defenestramento di De Magistris dovrà accontentarsi del suo autodefenestramento. Il sindaco saluta e se ne va, verso nuove mirabolanti avventure.

Continua a pag. 39

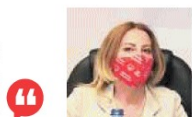
Il colloquio

Fortini: «Lunedì rientrano quarta e quinta elementare»

Mariagianna Capone

«Ho ipotizzato, vista la cautela con cui il governatore si sta muovendo, che lunedì entrino quarta e quinta, completando così le classi del primo ciclo», dice l'assessore all'Istruzione della Campania. Poi Fortini avverte: gli studenti più grandi sono in sofferenza e occorre mettere a punto un piano per il ritorno delle superiori. Ma pesa il caos dei trasporti.

A pag. 11



L'assessore della Campania: adesso serve un piano per il ritorno delle superiori pesa il caos dei trasporti

Advertisement for Prosecco DOC Italian Genio with text: OGNI PROSECCO DOC È IL FRUTTO DI GRANDE PASSIONE, SAPERI E CREATIVITÀ. MA SOLO SE HA ORIGINE QUI.







# Il Messaggero



€ 1,40\* ANNO 143 - N° 19  
ITALIA

NAZIONALE



Mercoledì 20 Gennaio 2021 • ss. Sebastiano e F...

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](http://ILMESSAGGERO.IT)

**1929-2021**  
Addio a Cesare Maestri  
il Ragno delle Dolomiti  
litigò con il mondo  
per il suo Cerro Torre  
Ardito a pag. 28



**Oggi Supercoppa Juve-Napoli**  
Roma umiliata, eliminazione  
clamorosa dallo Spezia: 2-4  
Dopo il derby, flop Coppa Italia  
due espulsi nei supplementari  
Angeloni e Trani nello Sport



**Il Messaggero**  
**GOAL!**  
[ilmessaggero.it/sport](http://ilmessaggero.it/sport)

L'esempio nella Ue  
Ma le riforme  
si possono  
realizzare  
anche così

## Governmento a trazione ridotta

►L'esecutivo incassa la fiducia con soli 156 voti. Conte: «Vado avanti». E punta ai centristi  
Pressing Pd-M5S: meglio dimissioni e poi il ter. La Rossi (FI) in testa alla pattuglia di transfughi

Mario Ajello

**L'**importante è che, adesso, non si cominci con l'alibi: siamo un governo di minoranza, abbiate pazienza e non chiedeteci troppo. E invece, bisogna chiedere tanto e sempre di più. Occorre esigere da questo governo patchwork, fragile ma si spera non balneare, più che da tutti gli altri - trattandosi tra pandemia e ricostruzione di un momento storico eccezionale e avendo l'Italia a disposizione finalmente tanti soldi che mai altri (...)  
Continua a pag. 15

ROMA Alla fine la fiducia c'è (156 sì, 140 no e 16 astenuti) e Conte annuncia: «Vado avanti». Si tratta comunque di una maggioranza a trazione ridotta, con il premier impegnato già da oggi ad ampliare i numeri puntando ai centristi: salvi ma è solo un punto di partenza. Tensione nel Pd per la tenuta del governo. Maria Rosaria Rossi, di Forza Italia, ha votato la fiducia e si trova in testa alla pattuglia dei transfughi.  
Acquaviti, Conti, Gentili, Malfetano e Pucci da pag. 2 a pag. 6

L'intervista



Polverini: «Lotti? Gli parlo di politica»

A pag. 5

Dai ristori alle grandi opere: cosa manca

Il premier e gli impegni lasciati a metà  
Bacchettata Ue: Recovery incompleto

ROMA Promesse, slogan, cose fatte a metà. Il fact checking sui discorsi del premier alle Camere fornisce un risultato poco confortante: molte opere al palo, gli indennizzi sono

insufficienti e mancano 173 decreti attuativi dei provvedimenti deliberati. Intanto dalla Ue arriva l'ennesimo allarme sull'Italia: l'instabilità frena il Recovery.  
Bassi e Pollio Salimbeni a pag. 6

1924-2021



Macaluso, l'eretico che andò oltre il Pci

Pirone a pag. 7

Fenomenologia Renzi  
Il progressista  
illuminato  
tradito dal  
suo carattere

Alessandro Campi

**L'**a personalizzazione della politica, tendenza irriveribile del nostro tempo, significa tante cose. Che i leader contano più dei partiti. Che le parole dei leader talvolta contano più dei loro comportamenti. E che questi ultimi spesso si spiegano guardando non solo alla ideologia che li sostiene, ammesso che esista ancora, ma anche alla psicologia che li determina. Quella di Matteo Renzi, il cattivo per eccellenza (...)  
Continua a pag. 15

L'attore Giorgio Cantarini: «Cinema fermo, sarò utile contro il Covid»



La vita è bella anche al call center

Giorgio Cantarini in "La Vita è bella" a 5 anni e oggi, 28 anni  
Lupino e Renzetti a pag. 14

## I ritardi di Pfizer: richiami a rischio Piano d'emergenza

►Quattordici regioni senza scorte di vaccini  
I governatori: no all'accordo di solidarietà

Mauro Evangelisti

**I**ritardi di Pfizer diventano pesanti e costringono il governo a cambiare i piani e soprattutto e prepararne uno d'emergenza. Quattordici regioni sono senza scorte di vaccini: «Serve un accordo solidale tra governatori». Ma è scontro tra gli enti: le regioni più virtuose, come il Lazio, sono preoccupate dall'idea di svuotare i frigoriferi e aiutare le altre.  
A pag. 8

Un Dpcm pasticciaccio che libera tutti sulle seconde case

Valentina Errante

**I**l pasticciaccio delle seconde case: se la norma è confusa c'è la sentenza libera tutti. Nell'88 la Corte aveva stabilito che una legge oscura "ammette" l'ignoranza dei cittadini.  
A pag. 9

Famiglia in ostaggio  
Rieti, l'assalto in villa  
dei finti finanziari  
rubati 15 mila euro

RIETI Sono entrati dalla porta principale, aperta da una famiglia ignara di avere davanti tre rapinatori. Hanno suonato al campanello di una villa di Fara Sabina (in provincia di Rieti) e presentandosi come finanziari, con tanto di casacca di ordinanza, sono riusciti a trafugare 15mila euro, tra gioielli e denaro contante dopo avere seminato il terrore nella famiglia. Una scena durata pochi minuti ma che è ancora fissa davanti agli occhi delle vittime.  
Di Claudio a pag. 13

L'ansia ingigantisce le tue preoccupazioni?

Dalla ricerca scientifica nasce

**LAILA**  
80mg capsule molli  
alleviate di sovradosaggio

NUOVO FARMACO AL MONDO

100 CAPSULE MOLLI

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

Più spazio alla vita.

Chiedi consiglio al tuo farmacista

Supporto ottenuto in Italia. Realizzato in Italia. Un medicinale senza oppioidi. È protetto da un brevetto. Contiene un principio attivo che agisce rapidamente sui sintomi dell'ansia. Si assume con un bicchiere d'acqua. Non assumere con alcol. Per informazioni visitate il sito [www.laila.it](http://www.laila.it)

SONNO DISTURBATO    PENSIERI COSTANTI

**GEMELLI, IL CIELO È PROTETTIVO**

IL GIORNO DI BRANCO

Buon giorno, Gemelli! Sotto il segno dell'Acquario, il più dinamico e trasgressivo, sia umano che scientifico, rivolto verso l'alto e verso il futuro. Come non essere felici sotto un cielo che tanto vi somiglia e che ora offre anche la protezione eccezionale di Giove, Saturno e Mercurio? Muovetevi tranquillamente nella direzione che volete, non sbaglierete in nessun caso. C'è anche fortuna... Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA  
L'oroscopo all'interno

\* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con 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

MERCOLEDÌ 20 gennaio 2021  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it

**CRASTAN**  
→ 1870 ←  
**100% ORZO ITALIANO**

Pressing sull'Europa per l'ok ad AstraZeneca

**Vaccini anti Covid**  
**Donini: «Chiameremo gli anziani uno a uno»**

Farruggia, Malpelo e Manca alle pagine 8, 9 e 10



**DOMANI IN REGALO**  
**SPECIALE MOTORI**

**ristora**  
INSTANT DRINKS

## Mini fiducia coi transfughi di Forza Italia

Governo al di sotto della maggioranza assoluta. Si a quota 156 grazie anche a Causin e alla Rossi, ex fedelissima del Cav  
Italia viva si astiene, ma Nencini dà una mano al premier. Centrodestra all'attacco: Conte salga al Quirinale e si dimetta

Servizi da pag. 3 a pag. 7

Il governo che tira a campare

**È solo un rinvio**  
**L'esito finale**  
**sarà il voto**

Pierfrancesco De Robertis

**T**risti quei governanti che hanno bisogno del pallottoliere per fare politica, triste il paese che da quegli uomini è retto. Come ha ricordato Pierferdinando Casini nell'unico intervento degno di uno statista ascoltato ieri in Senato, se ci sono due cose che in politica non servono sono l'angusta logica dei numeri e i risentimenti. In particolare quando i numeri sono così esigui, e il risultato di ieri sera è stato per Conte molto esiguo visto che la somma dei No e degli astenuti è stata uguale ai Sì, e il risentimento pare trovare origine nei soliti dissidi che alla sinistra hanno sempre portato malissimo.

Continua a pagina 2



DALLE CITTÀ

Bologna, il procuratore capo

**Allarme di Amato: «La cocaina sempre più diffusa fra i giovani»**

Bianchi in Cronaca

Fra Altedo e Ferrara

**Nebbia sull'A13, raffica di incidenti**  
**Due vittime**

Radogna in Cronaca

Bologna, sotto sequestro

**Clients nel locale**  
**La polizia chiude il pub Halloween**

In Cronaca



La figura di donna immortalata da Dante

**Francesca da Rimini, contesa con Ravenna**

Intervento di Farina a pagina 15



Le nostre vite sono online, la realtà batte la reality

**Tutti connessi ai social**  
**Siamo il Grande Fratello**

Degli Antoni a pagina 27

**PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?**

Dalla ricerca scientifica nasce

**LAILA**  
Wing support nell'ansia e stress

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 perdono dopo due settimane di trattamento dal prodotto, occorre consultare un medico o un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 09/09/2020.





AUTOURTITI



Via Amba Alagi 1-35r  
tel. 010-267322

MERCOLEDÌ 20 GENNAIO 2021

# IL SECOLO XIX

**ORARIO CONTINUATO**  
INTERVENTI  
SERVIZIO SU  
PRENOTAZIONE  
TEL. 010.267.322  
www.autourtiti.it

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ in omaggio "Milano Finanza" in Liguria - Anno CXXXV - NUMERO 16, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

**RFI PAGHERÀ ALLA LIGURIA 2,4 MILIONI ANZICHÉ 4**  
**Treni, il virus congela i prezzi**  
**Sconto sulle penali per i disagi**

ROSSI / PAGINA 23



**GLI AQUILOTTI VINCONO 4-2 ALL'OLIMPICO**  
**Spezia, impresa anche in Coppa:**  
**Roma ko dopo i supplementari**

L'INVIATO ARDITO E SCHIAPPAPIETRA / PAGINA 45



INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 15
Commenti	Pagina 17
Economia-Marketing	Pagina 18
Genova	Pagina 23
Xte	Pagina 38
Sport	Pagina 42
Programmi-Tv	Pagina 46

IL GOVERNO INCASSA LA FIDUCIA, PERÒ NON HA LA MAGGIORANZA ASSOLUTA: 156 SÌ, 140 NO. FINALE TESO PER IL VOTO IN EXTREMIS DI DUE SENATORI

## Conte avanti, ma è più debole

Favorevoli anche due forzisti. In molte commissioni l'esecutivo avrà vita dura per far approvare i suoi provvedimenti. Scontro in aula con Renzi, che poi si dice pronto al patto di unità nazionale. Salvini e Meloni si appellano a Mattarella

Il governo Conte supera la prova della fiducia al Senato ma non ottiene la maggioranza assoluta di 161 voti. I favorevoli sono stati 156, i contrari 140 e gli astenuti 16, appartenenti al gruppo di Italia viva. A Conte è arrivato anche il soccorso a sorpresa di due senatori di Forza Italia, Maria Rosaria Rossi e Andrea Causin. Giallo finale per la riammissione al voto dell'ex M5S Ciampolillo e del socialista Nencini, inizialmente esclusi. Salvini e Meloni saliranno al Quirinale per segnalare che il premier non ha la maggioranza politica.

SERVIZI / PAGINE 2-7

### IL RETROSCENA

Ilario Lombardo

**Ipotesi reincarico**  
**Due ministri**  
**per i responsabili**

Già oggi Conte dovrebbe salire al Quirinale. Non per dimettersi. Sembra certo che non vuole compiere questo passo ora. Lo avrebbe fatto, forse, se i numeri al Senato fossero crollati sotto la soglia psicologica dei 155 senatori.

L'ARTICOLO / PAGINA 3



Il presidente del Consiglio Giuseppe Conte durante il dibattito di ieri nell'Aula del Senato

FOTO EPA/ANSA

### ROLLI



### IL LEADER DI ITALIA VIVA

Amedeo La Mattina

**Renzi: «All'opposizione**  
**io starò d'incanto**  
**Pd ostaggio dei 5 Stelle»**

«All'opposizione sto d'incanto», dice alla fine Matteo Renzi. Prospetta lo spettacolo di «una maggioranza ballerina, con il Vietnam nelle commissioni e il Pd ostaggio dei 5 Stelle che presto si accorgerà di sostenere un'anatra zoppa».

L'ARTICOLO / PAGINA

### IL COMMENTO

ANDREA CASTANINI

**IL LEADER ZOPPO**  
**ALLA PROVA**  
**DI SOPRAVVIVENZA**

Sono stati i numeri a decidere la crisi. I numeri del Senato, i 156 voti che consentono al premier di provare ad andare avanti. E i numeri della pandemia: ieri 10.497 positivi e 603 vittime.

L'ARTICOLO / PAGINA 17

### LA POLEMICA IN LIGURIA. OGGI IL TAR DECIDE SUL RITORNO A SCUOLA

**«Rsa, per chi non si vaccina**  
**no ai contatti con gli ospiti»**

14 operatori socio-sanitari della Rsa genovese che lunedì hanno rifiutato il vaccino anti Covid, ieri erano in servizio. Il loro no non nasce da idee complottiste, ma da problemi di salute. «Non capisco questa caccia alle

streghe», spiega il commissario della Rsa, Marco Sinesi. D'accordo anche i sindacati. «Ma non avranno contatti con gli ospiti». Oggi intanto il Tar deciderà sul ritorno a scuola in Liguria.

BARBERIS, D'ANNA E DE FAZIO / PAGINE 10 E 11



**PARLA TAVARES:**  
**«I PIANI DI STELLANTIS**  
**PER L'AUTO DEL FUTURO»**

CHIARELLI E GRISERI / PAGINE 18 E 19

### L'AMERICA VOLTA PAGINA

Fasce, Mastrolilli e Semprini / PAGINE 12-13

**Biden oggi si insedia**  
**«Tempi bui per gli Usa**  
**ma troveremo la luce»**

Oggi Joe Biden cercherà di riportare gli Usa alla normalità costituzionale, con un discorso che è un programma già dal titolo: «America United». Non sarà facile però per bonificare la terra bruciata lasciata da Trump.

### BUONGIORNO

Dal dibattito di ieri al Senato per la fiducia a Giuseppe Conte, riporto per voi dai miei appunti: domanda che è rimasta in sospesa; è sulla caduta e la messa a terra degli atleti e dei cittadini che nutro qualche timore; in virtù della pandemia; accompagnare il piano con un provvedimento normativo contenente percorsi procedurali; Dante, ottocento anni fa; ogni pagina che voltate è sempre più torbida; non possiamo fingere di ignorare che il mondo ha assunto una nuova polarizzazione; aventi diritti al voto; di questo che imparerò a comprendere la sintassi e l'arte di questa politica contemporanea, se questa è, almeno per comprenderla, non per emularla; lavoratrici donne; il cavallo di Troia di questo atteggiamento sono stati strumenti a tutti visibili; ma alura, alura, vogliamo dare una linea a questo

### Il sangue del lombrico

MATTIA FELTRI

paese o siamo al mercato; mi riferisco ai playmobil che erano degli omini di plastica; mi appare urgente offrire e contribuire a perseguire, per quanto di ragione, uno strumento che possa dispiegare appieno anche la sua capacità di favorire la rappresentanza democratica di tutte le differenze che sono sul campo; furore di sciabole; visto che qualcuno ha osato alzare questo polverone letale con la frase di una fiaba, ma, allora, tenetevi le ghiande e lasciateci le ali; ragionamenti più alti possibili; e parte un nuovo giro di giostra, entrando nelle ali di un gabbiano, nelle gambe di un grillo, nel sangue di un lombrico, negli artigli di un leone, la vita, la vita, ma così il Paese non ci capisce, gli italiani non ci capiscono... E su quest'ultima coraggiosa affermazione, dal Parlamento è tutto. —

**AURUM** IN ORO  
OPERATORE PROFESSIONALE PRINCIPALMENTE AUTOREGOLATO DA BANCA D'ITALIA

**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/venedì 10/12 - 15/18

**AURUM** IN ORO  
OPERATORE PROFESSIONALE PRINCIPALMENTE AUTOREGOLATO DA BANCA D'ITALIA

**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/venedì 10/12 - 15/18





€ 2,50\* in Italia — Mercoledì 20 Gennaio 2021 — Anno 157°, Numero 19 — [ilsol24ore.com](http://ilsol24ore.com)

\* In vendita abbinata obbligatoriamente con Guida Pensioni (€ 3,00) e La Guida € 0,50. Solo ed esclusivamente per gli abbonati, Il Sole 24 Ore e Pensioni, in vendita separata.

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 conv. L. 46/2004, art. 1, C. 1, DCB Milano



# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano  
Politico Economico Finanziario Normativo

Oggi con Il Sole Pensioni 2021: tutte le novità dai requisiti agli assegni



Condominio Contabilizzatori obbligatori per ottenere il Superbonus



Buona Spesa Italia!

FTSE MIB 22441,72 -0,25% | SPREAD BUND 10Y 109,30 -2,90 | €/€ 1,2132 +0,56% | ORO FIXING 1834,70 +0,09% | [Indici&Numeri](#) → PAGINE 28-31

## Crisi, al Senato Conte arriva a 156 Imprese Ue, un buco da mille miliardi

### GOVERNO IN BILICO

I voti contrari a quota 140 Il premier prepara il terzo tentativo, oggi sale al Colle

Studio Afme-PwC: il 10% delle aziende ha risorse per durare solo sei mesi

Edizione chiusa in redazione alle ore 23,30

Caccia ai senatori «volenterosi» fino all'ultimo minuto prima del voto sulla fiducia al governo Conte. È alla fine la trattativa premia di misura il governo con la maggioranza relativa (156 voti contro 140 no), grazie all'astensione di Iv. Ora si apre il secondo tempo della crisi, che servirà a verificare la scommessa del premier (che oggi salirà al Quirinale): la possibilità di ampliare il perimetro della maggioranza a una «quarta gamba» centrista. Da ciò dipenderà il testo finale della partita: un esecutivo Conte «bisbis» con un rimpasto oppure un Conte ter.

Intanto dal mondo dell'economia arrivano numeri che ampliano l'impatto della pandemia e rilanciano l'urgenza di risposte immediate e di sistema. Secondo un report di Afme (Associazione dei mercati finanziari) e PwC, il 10% delle società europee ha riserve liquide per durare solo sei mesi. Non solo: le imprese Ue avranno bisogno di mille miliardi di euro di capitali freschi per risollevarsi (775 solo per le imprese italiane). Di questi mille miliardi nel prossimo biennio ne saranno disponibili sul mercato solo 400-550. — alle pagine 2-5

### I FOCUS

#### IL QUIRINALE

Mattarella ora aspetta le mosse di Conte

Lina Palmerini — a pag. 3

#### IN PARLAMENTO

Al Senato solo tre commissioni alla maggioranza

di Marco Rogari — a pag. 4

#### LE GRANDI OPERE

E il premier confonde bandi, appalti e cantieri

Giorgio Santilli — a pag. 3

## Oggi il voto per il nuovo deficit ma il Ristori 5 slitta a fine mese

### MISURE PER LA RIPRESA

Corsa contro il tempo al Mef per prolungare oltre gennaio la sospensione delle cartelle

Oggi alle Camere la richiesta di nuovo deficit: atteso il voto favorevole anche di Iv e centrodestra. Il «sì» ai 32 miliardi di disavanzo aggiuntivo è la condizione necessaria per approvare il decreto Ristori 5, ma le incognite che circondano le misure allo studio fanno slittare il provvedimento almeno a fine mese. Al Mef si corre per allungare la sospensione delle cartelle oltre il 31 gennaio. **Mobili e Trovati** — a pag. 5



Vincenzo Spadafora è ministro dello Sport nel governo Conte



Valdis Dombrovskis è vice-presidente della Commissione Ue

**Sport**  
Per gli sponsor credito d'imposta solo da luglio

Mobili e Parente — a pag. 21

**Dombrovskis**  
«L'instabilità non metta a rischio il Recovery»

Pelosi — a pag. 5

### ANNUNCIATI NUOVI INCENTIVI PER L'ECONOMIA



Al vertice, Janet Yellen è stata scelta dal presidente eletto Joe Biden per il dipartimento del Tesoro statunitense

## Yellen: focus sugli aiuti, non sulle tasse

«L'attenzione ora è sugli aiuti, non sull'aumento delle imposte». Lo ha detto durante l'audizione in commissione Finanza del Senato Janet Yellen, scelta dal presidente eletto, Joe Biden, come segretaria al Tesoro. Secondo la Yellen, i benefici ottenuti saranno superiori ai costi di un aumento del debito. — a pagina 6

### FINISCE L'ERA TRUMP

Biden: oggi l'insediamento alla Casa Bianca

Marco Valsania — a pag. 6

### POLITICA MONETARIA

L'helicopter money spinge Wall Street

Vito Lops — a pag. 6

### PANORAMA

#### EMERGENZA COVID

Vaccini, sui ritardi Regioni in allarme Germania chiusa fino al 15 febbraio

Le restrizioni delle festività hanno evitato il peggio, ma l'epidemia in Italia appare ancora lontana dall'essere sotto controllo. I numeri restano alti: 10.497 nuovi positivi (su 254 test molecolari e antigenici) nelle ultime 24 ore, balzano a 603 i decessi. Intanto i ritardi sulla consegna dei vaccini Pfizer preoccupano governo e Regioni. In Germania deciso il prolungamento del lockdown fino al 15 febbraio; chiuse anche le scuole. — a pagina 8



#### INNOVAZIONE

Boom Technoprobe, organico al raddoppio

Technoprobe ha raddoppiato l'organico, grazie all'assunzione in Italia di 500 persone nel 2020, anno terribile per il sistema Paese, ma nuovo esercizio record (+62% i ricavi) per il big lechese, tra i leader mondiali nelle schede di test per microchip e apparati elettronici. — a pagina 21

#### EURONEXT-PIAZZA AFFARI

I PUNTI FERMI PER CONTARE NELLA NUOVA SUPER BORSA

di Alberto Borgia, Ettore Fumagalli, Davide Grignani, Attilio Ventura — a pag. 17

#### IL GELO CON MOSCA

Sanzioni Usa e caso Navalny Nord Stream 2 a rischio

Sempre più tesi i rapporti tra la Russia e l'Occidente. La Casa Bianca, nelle ultime ore dell'amministrazione Trump, sta tentando ancora di affossare il gasdotto Nord Stream 2 tra Russia e Germania. Il caso Navalny inoltre potrebbe portare a nuove sanzioni verso Mosca. — a pagina 19

#### IMPRESA

B2o in campo per indicare le vie di uscita dall'emergenza

Nicoletta Picchio — a pag. 7

## lavoro

LA GESTIONE DEL CAPITALE UMANO

Malacrida (Adecco): a rischio nel 2021 1 milione di addetti

Cristina Casadei — a pag. 26

**Dove investire nel 2021?**  
Scopri i nostri certificati su [certificati.leonteq.com](http://certificati.leonteq.com)

PUBBLICITÀ  
I certificati sono prodotti complessi e il loro funzionamento può essere di difficile comprensione. Prima di investire, leggere attentamente il prospetto.

## Tavares alza il velo su Stellantis: no a chiusure, ripensare la Cina

### AUTOMOTIVE

Il debutto a Wall Street di Stellantis, il nuovo gigante dell'auto, ha replicato il successo del giorno prima sulle piazze europee. Nel suo debutto ufficiale nel ruolo di capozienta, il ceo Carlos Tavares ha lanciato al mercato tre messaggi: nessuna chiusura di impianti, innovazione di prodotto, e nuove strategie per la Cina. **Mangano** — a pag. 14

### L'ANALISI

#### RAPPORTI DI FORZA E INCOGNITE

di Paolo Bracco

Stellantis è una operazione di mercato. Il primo punto è se, per come è consegnata, si attuerà una prevalenza strategica e operativa degli azionisti di Psa su quelli di Fca. Il secondo punto è se

il potere reale nell'azienda porterà a differenti ricadute sulla comunità francese (coesa e integrata) e sulla comunità italiana (debole e sfilacciata). — Continua a pagina 14

### LA MOTOR VALLEY EMILIANA E IL POLO TORINESE

Cinque alleati per il motore a idrogeno dei bus emiliani

È il primo progetto in Italia per l'utilizzo dell'idrogeno come combustibile per il trasporto pubblico ed è frutto di una partnership a cinque (Avl Italia, Punch Torino, Landi Renzo, Iia, Tper) che lega la motor valley emiliana all'altro polo di eccellenza per la motoristica,

Torino, per sviluppare un motore a combustione interna alimentato a idrogeno per far marciare gli autobus. L'applicazione ad altri ambiti di uso comune, accelerando lo sviluppo di soluzioni ecologiche, alternative anche alle batterie elettriche. **Iaria Vesentini** — a pag. 10





# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

104 anni di storia  
www.cioliegidio.it  
Instagram Facebook

Mercoledì 20 gennaio 2021  
Anno LXXVII - Numero 19 - € 1,20  
Santi Sebastiano e Fabiano

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

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

## CINQUE SOTTO IN SENATO

# Conte ha perso la maggioranza

Fallisce la campagna acquisti  
il governo racimola 156 voti  
di cui 2 assegnati solo con il Var

È decisiva l'astensione di Iv  
che sommata al centrodestra  
ha più voti dei rosso-gialli

Finisce sotto nelle commissioni  
dove mancano i senatori a vita  
Tocca a Mattarella decidere

### Il Tempo di Osho



"M'allunghi quer fojo  
che c'ho paura che se me arzo me  
fregano er posto?"

... Il premier Giuseppe Conte si salva ma al Senato il suo governo non conquista la maggioranza assoluta: si ferma a 156 voti a favore (140 i contrari e 16 astenuti). La caccia ai «costruttori» non ha dato i frutti sperati, anche se Giuseppe ha incassato il consenso di due senatori di Forza Italia: Rossi e Causin.

Di Mario, Solimene e Zappitelli da pagina 2 a 7

### Che brutta fine

## Il premier è appeso a Renzi e a due nuove badanti

DI FRANCO BECHIS

Giuseppe Conte ha trovato una badante. È Maria Rosaria Rossi, che veniva chiamata così per avere fatto da filtro a chiunque volesse avvicinarsi a Silvio Berlusconi, e che fu anche amministratore (...)

Segue a pagina 3

### La partita comincia ora

## Giuseppi a caccia di senatori ma gli costeranno cari

DI FRANCESCO STORACE

Un disperato a caccia di senatori. Temendo di dover andare via da Palazzo Chigi esattamente come Donald Trump dalla Casa Bianca, nelle stesse ore. Fa sorridere, in effetti, quando (...)

Segue a pagina 2

### Ottavi di Coppa Italia

## Una Roma inguardabile eliminata dallo Spezia



Austini, Biafora e Carmellini alle pagine 28 e 29

## Il contratto dell'Ue con Curevac: l'azienda non risponderà di eventuali effetti collaterali gravi Con i danni da vaccino la fanno franca

### «Molti hotel chiuderanno»

## Niente prenotazioni Albergatori disperati

Verucci a pagina 18

... Le case farmaceutiche che producono il vaccino contro il Covid e hanno stipulato contratti con l'Unione europea possono stare tranquille. Nel caso di effetti collaterali significativi, dalle lesioni gravi alla morte, a pagare saranno gli Stati membri. Quindi, anche l'Italia. Dubbi anche sull'efficacia.

Martini a pagina 9

### Nella Capitale

## Gli autobus in più sono soltanto un bluff

Magliaro a pagina 15

la **S** TORACIATA  
Ciampolillo, quello che vuole abrogare il vilipendio del Capo dello Stato. Qua la mano

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

Dalla ricerca scientifica nasce  
**LAILA**  
60 mg capsule orali  
Nuovo farmaco con formula **Sillexan** per combattere i sintomi dell'ansia lieve.  
Più spazio alla vita.  
Chiedi consiglio al tuo farmacista

Il diario di Maurizio Costanzo  
C'è il Covid e i numeri della pandemia non accennano a scendere in maniera concreta e definitiva. Tornano ad esserci regioni rosse e arancioni. Continuano ad esserci ristoranti e bar che aprono e chiudono. Continua ad esserci una grande confusione nella popolazione, ma intanto in Parlamento stanno cercando di vedere se mantenere l'attuale Conte o fare un Conte ter. Certo, questi sono problemi, non i vaccini che tardano ad arrivare. Questi sono problemi e non che in una Casa di Riposo vicino Roma siano morte 5 persone proprio per Covid. Quel partito si chiama Italia Viva e ogni tanto ai cronisti tocca fare il censimento dell'Italia morta.



Mercoledì 20 Gennaio 2021  
Nuova serie - Anno 30 - Numero 15 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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



**IO IL MIO 110% QUOTIDIANO**

**Niente bonus per la qualificazione globale dell'edificio**

*Poggiani a pag. 34*

**CIRCOLARE ENTRATE**

**Benefici fiscali per chi metterà i soldi nelle pmi italiane**

*Galli a pag. 30*

**SU WWW.ITALIAOGLIT**

**Superbonus - La risposta a interpellato dell'Agenzia delle entrate**

**Corte dei conti - La delibera sul Fondo garanzia pmi**

**Fisco - Piani individuali di risparmio (Pir), la circolare in consultazione**

**Anche Deutsche Bank contro la riforma verde della von der Leyen: «Un'eco-dittatura che produrrà disoccupati»**

*Tino Oldani a pagina 5*

www.italiaoggi.it

# Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



## Professionisti in sala d'attesa

*La legge di Bilancio ha varato interventi di favore: Iscro, anno bianco delle partite Iva e assegno unico familiare. Ma è tutto bloccato in attesa dei decreti attuativi*

Professionisti alla finestra per le nuove misure di sostegno. L'ultima legge di Bilancio ha introdotto una serie di interventi a favore delle partite Iva: una nuova indennità denominata Iscro, l'anno bianco per le partite Iva e l'assegno unico familiare. Tutte e tre, tuttavia, dovranno attendere ulteriori istruzioni operative prima di essere realmente efficaci, lasciando così i professionisti ancora in attesa dei sostegni.

*Damiani a pag. 31*

**LE REGIONI E LA CRISI**

**Da Toti a Bonaccini, è allarme ingovernabilità**

*Valentini a pag. 5*

### Guzzetta: se passasse il proporzionale l'instabilità diventerebbe una costante



Con il proporzionale «l'instabilità nel prossimo parlamento sarà pane quotidiano». Giovanni Guzzetta, costituzionalista, ordinario dell'Università di Tor Vergata, promotore del referendum per il maggioritario ai tempi di Mario Segni, evidenzia i rischi di una correzione di stampo proporzionale al sistema elettorale. Tema lanciato dallo stesso premier Conte nel discorso alle camere per la fiducia. Uscita con la quale «il governo si fa garante di tutelare con un sistema proporzionale tutti quei partiti che temono di sparire con il maggioritario». Il risultato? «Non ci sarà una maggioranza certa, il voto degli elettori conterà poco, conterranno gli accordi post elettorali».

*Ricciardi a pag. 7*

### DIRITTO & ROVESCIO

Il Pd è, per sua definizione, il partito che viene da lontano, granitico come una istituzione. Sempre per sua definizione, è il partito dei migliori per cui, chi non lo vota, non solo fa parte dei peggiori ma se l'è anche voluta. È anche un partito serio, che non scherza, che medita su ciò che fa e che, quando decide, va avanti come un singolo, non lo ferma più nessuno. Ma il Pd di oggi è molto cambiato. Più che un'istituzione sembra un pollaio. Non è un'offesa ma una constatazione. Inizialmente, ad esempio, Renzi era contro i grillini e Zingaretti molto meno. Quando Renzi lo accusò di flirtare con Di Maio, Zingaretti rispose quasi piangendo a una direzione del partito («è il video su YouTube che non si sarebbe mai alleato con gli M5s. A questo punto, con un salto della quaglia, Renzi spalancò la porta a Conte e Zingaretti si accordò mestamente. Adesso Renzi vuole abbattere Conte, ma Zingaretti si oppone. Se non è un pollaio questo...

**Eni** trasforma gli oli esausti di frittura in componente per produrre biocarburanti avanzati

**Chiara** in città usa l'auto il meno possibile

**Eni + Chiara è meglio di Eni.**

INSIEME ABBIAMO UN'ALTRA ENERGIA

Con «Il manuale anti-Covid» a € 9,00 in più; Con «L'Atlante delle Banche Leader 2020» a € 2,00 in più; Con «Il decreto ristoro» a € 6,00 in più; Con «La legge di Bilancio 2021» a € 6,00 in più



# LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 20 gennaio 2021  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1859  
www.lanazione.it



La nostra inchiesta: il mostro, la strage di Bologna, i depistaggi. E la base dei "Servizi"

## Firenze, nella casa dei misteri i segreti dell'Italia nera

Brogioni alle pagine 14 e 15



# Mini fiducia coi transfughi di Forza Italia

Governo al di sotto della maggioranza assoluta. Sì a quota 156 grazie anche a Causin e alla Rossi, ex fedelissima del Cav Italia viva si astiene, ma Nencini dà una mano al premier. Centrodestra all'attacco: Conte salga al Quirinale e si dimetta

Servizi da pag. 3 a pag. 7

Il governo che tira a campare

## È solo un rinvio L'esito finale sarà il voto

Pierfrancesco De Robertis

**T**risti quei governanti che hanno bisogno del pallottoliere per fare politica, triste il paese che da quegli uomini è retto. Come ha ricordato Pierferdinando Casini nell'unico intervento degno di uno statista ascoltato ieri in Senato, se ci sono due cose che in politica non servono sono l'angusta logica dei numeri e i risentimenti. In particolare quando i numeri sono così esigui, e il risultato di ieri sera è stato per Conte molto esiguo visto che la somma dei No e degli astenuti è stata uguale ai Sì, e il risentimento pare trovare origine nei soliti dissidi che alla sinistra hanno sempre portato malessimo.

Continua a pagina 2



Il premier Giuseppe Conte, 56 anni

Coppari a pagina 3

DALLE CITTÀ

Firenze

## Stadio Franchi, grandi manovre dietro i silenzi

Servizio in Cronaca

Firenze

## Al via progetti per 31,5 milioni su Sant'Orsola

Servizio in Cronaca

Firenze

## Sono crollati tutti i consumi In città si arriva a -60 per cento

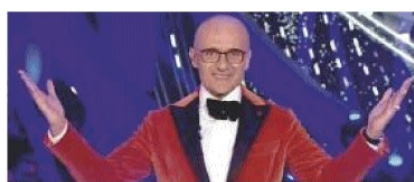
Servizio in Cronaca



Pfizer è in affanno. Sanofi: produca da noi

## Pressing sull'Europa «Dia l'ok ad AstraZeneca»

Servizi alle pagine 8 e 9



Le nostre vite sono online, la realtà batte il reality

## Tutti connessi ai social Siamo il Grande Fratello

Degli Antoni a pagina 27

**PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?**

Dalla ricerca scientifica nasce

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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (GDP) che può essere consegnato solo dal farmacista. Acquistare il tuo farmaco. Se i sintomi persistono dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico o un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 09/04/2020.







# la Repubblica



Fondatore *Eugenio Scalfari*

Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 46 - N° 16

Mercoledì 20 gennaio 2021

In Italia € 1,50

## 156

**Il risultato**  
È il numero dei sì alla fiducia  
140 i no e 16 gli astenuti



▲ Il discorso Il premier Giuseppe Conte mentre chiede la fiducia al Senato per scongiurare la crisi di governo

ALESSANDRO DI MEO/ANSA

# Un governo piccolo piccolo

Al Senato Conte ottiene solo la maggioranza relativa con 156 voti, inclusi due di Forza Italia. Decisiva l'astensione dei renziani. Oggi il premier al Quirinale. Franceschini: ora un patto di legislatura, bisogna rinforzare i numeri con esponenti Udc e moderati

## Dombrovskis: spero che l'instabilità politica non metta a rischio il Recovery

### Il commento

#### Gli alibi sono finiti

di **Claudio Tito**

**D**opo 16 mesi è il momento della verità per il governo giallorosso. Deve dimostrare di saper fare il suo mestiere. **● a pagina 27**

### Il punto

#### L'altra partita è a Bruxelles

di **Stefano Folli**

**M**a in definitiva in cosa consiste il "progetto politico" su cui il presidente del Consiglio ha tanto insistito? **● a pagina 27**

di **Francesco Bei**

**L**a crisi più pazzca del mondo finisce peggio di come era iniziata. Con un "Var" che fino all'ultimo tiene il Paese con il fiato sospeso per due senatori - Ciampolillo e Nencini - che votano Sì oltre l'ultima chiama ma sul filo dei secondi. Riammessi dalla presidente Casellati, non cambiano la sostanza: il governo la scappa per il rotto della cuffia. I sì sono 156, 140 i No, decisivi i 16 renziani astenuti. **● alle pagine 2 e 3**  
**I servizi da pagina 3 a pagina 11**

**Forse vaccini da riprogrammare**

#### L'Ema: "Fa paura la variante brasiliana"

di **Michele Bocci e Alberto D'Argenio** ● alle pagine 12 e 13

### Cultura

#### Cosa resta del Pci un secolo dopo



di **D'Alema**

"Mai tradito il riformismo"

di **Ezio Mauro**  
● alle pagine 30 e 31

di **Martelli**

"La vera eredità è socialista"

di **Concetto Vecchio**  
● a pagina 31

**Morto a 96 anni**

Macaluso, cuore comunista

di **Filippo Ceccarelli**  
● a pagina 29

**Repubblica e L'Espresso**

La storia della Sinistra

di **Bruno Manfellotto**  
● a pagina 33

### Washington blindata

#### Il giorno di Biden Video di Trump "Prego per lui"



di **Lombardi e Rampini**  
● alle pagine 18 e 19

### Intervista all'ad

#### Tavares: Stellantis motore europeo dell'innovazione



di **Longhin, Manacorda e Piana**  
● alle pagine 16 e 17

I tuoi valori alterati possono nascondere un problema più profondo.

COLESTEROLO  
TRIGLICERIDI  
GLICEMIA  
CIRCONFERENZA ADDOMINALE

**Aboca**

Spese: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90  
Tel. 06/49821, Fax 06/49822933 - Sped. Abb.  
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

Prezzi di vendita all'estero: Francia, Grecia, Malta, Monaco P., Slovenia € 3,00  
- Croazia KN 22 - Svizzera Italiana CHF 3,50  
- Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

con 100 anni  
di Sinistra € 16,40

NZ





L'INTERVENTO

TUTTE LE VITE DI MACALUSO

GIULIANO FERRARA

L'Ecronache della sua vita dicono tutto di Emanuele Macaluso (1924-2021) e della sua avventura italiana. - P.29 SORGHI - P.29



IL RAGAZZO ACCUSATO DI AVER UCCISO I GENITORI

L'EDEN INGOIATO DAI SUOI FIGLI

LUCA D'ANDREA

«Vent'anni che lavoravamo insieme e non sapevo avesse un figlio». Che si chiama Benno, 30 anni, fisico scultoreo. - P.17 POLETTI - P.17



LA STAMPA



MERCOLEDÌ 20 GENNAIO 2021

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 155 II N.19 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-T0 II WWW.LASTAMPA.IT

GNN

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO INCASSA L'APPOGGIO DI 17 COSTRUTTORI: BAGARRE NELLA VOTAZIONE FINALE AL SENATO: 156 SÌ, 140 NO E 16 ASTENUTI

Conte si salva, ma così non governa

Anche due transfughi da Forza Italia votano sì. Renzi: non avete la maggioranza. Salvini e Meloni si appellano a Mattarella

L'ANALISI

IL VERO PREZZO DELLA VENDETTA

MARCELLO SORGHI

È inutile negarlo: certe volte il gusto della vendetta diventa tale da non calcolarne il prezzo. Ieri al Senato è accaduto esattamente questo: mentre si vendicava di Renzi, assaporando le immagini dell'isolamento suo e dei senatori di Italia viva, Conte non immaginava che a tarda sera avrebbe dovuto fare i conti con i numeri avversi di Palazzo Madama. - P.27

IL COLLOQUIO

E BETTINI EVOCA LA TERZA GAMBA

FABIO MARTINI

Sono le 22,22 e da pochi attimi la presidente del Senato Maria Elisabetta Casellati ha annunciato l'esito del voto dei senatori, quei 156 "sì" che mettono il governo in un limbo dorato e Goffredo Bettini, il "timoniere" del Partito democratico, fa la sua prima valutazione a caldo: «Era importante prendere la fiducia». - P.7

IL PERSONAGGIO

LA PRIGIONE DI BERLUSCONI

FEDERICO GEREMICCA

Se ne sta in disparte. La salute, del resto, non va ancora granché: e l'umore non è più lo stesso, dopo quel pessimo viaggio nell'inferno del Covid. Ma chissà che pensa, osservando quel che sta accadendo a Roma. Ma che pensa davvero, intendiamo: lui, indiscusso campione del mondo nella "caccia al responsabile". - P.9

ILARIO LOMBARDO

Già oggi Conte dovrebbe salire al Quirinale. Non per dimettersi: non vuole compiere questo passo ora. Lo avrebbe fatto, forse, se i numeri del Senato fossero crollati sotto la soglia psicologica di 155 senatori. - P.3

LA POLEMICA

VACCINI, BUFFERA SULLA VICE DELLA LOMBARDIA

La Moratti, il Pil e la nostra umanità rubata dal virus



Letizia Moratti

CATERINA SOFFICI

L'idea di Letizia Moratti di distribuire i vaccini in base al Pil delle regioni mi ha fatto venire in mente la famosa proposta lanciata da Jonathan Swift per farsi beffa dei ricchi inglesi che vessavano i poveri irlandesi. Il titolo completo del pamphlet è il seguente: «Una modesta proposta per impedire che i bambini della povera gente siano di peso per i loro genitori o per il Paese, e per renderli utili alla comunità». CONTINUA A PAGINA 27

LA BOSNIA

Al gelo con i profughi che nessuno vuole



NICCOLÒ ZANCAN INVIATO A VELIKI OBLJAJ

Nessuno deve vedere quello che succede nel bosco. La neve attutisce le grida, il disgelo restituirà i cadaveri. Il 3 gennaio due ragazzini pachistani sono stati fatti spogliare dai poliziotti croati, erano qui. Via le giacche, le scarpe e anche le calze. - PP.18-19

L'AMERICA

Biden giura: ora usciremo dalle tenebre



PAOLO MASTROLILLI, FRANCESCO SEMPRINI

Joe Biden entra alla Casa Bianca. Il presidente eletto si insedia oggi in una Washington in stato di guerra che teme scontri con i sovranisti. Per la prima volta in oltre 150 anni di storia americana, Trump se ne andrà senza salutare il suo successore. - PP.20-21

L'INTERVISTA

L'AD DI STELLANTIS: "TUTELEREMO IL LAVORO"

Parla Tavares "Auto del futuro ecco i miei piani"



Io sarò al servizio del gruppo e non un uomo solo al comando. Puntiamo sulle economie di scala

PAOLO GRISERI

Stellantis nasce «per affrontare la sfida della nuova mobilità». Nella sua prima intervista italiana dopo la nascita del nuovo gruppo, il quarto costruttore mondiale, l'ad Carlos Tavares svela i piani della società nata dalla fusione tra Fca e Psa. Stellantis «rispetterà gli impegni assunti sull'occupazione nei diversi Paesi in cui opera». «Crediamo nella possibilità di una crescita responsabile e che la tecnologia possa garantirla», dice l'amministratore delegato. E promette: «Lavorerò in team, non sarò un uomo solo al comando». Nella prima giornata di quotazione, successo a Wall Street. CONTINUA ALLE PAGINE 14-15

BUONGIORNO

Dal dibattito di ieri al Senato per la fiducia a Conte, riproto per voi dai miei appunti: domanda che è rimasta in sospesa; è sulla caduta e la messa a terra degli atleti e dei cittadini che nutro qualche timore; in virtù della pandemia; accompagnare il piano con un provvedimento normativo contenente percorsi procedurali; Dante, ottocento anni fa; ogni pagina che voltate è sempre più torbida; non possiamo fingere di ignorare che il mondo ha assunto una nuova polarizzazione; avverti diritti al voto; vi prometto che imparerò a comprendere la sintassi e l'arte di questa politica contemporanea, se questa è, almeno per comprenderla, non per emularla; lavoratrici donne; il cavallo di Troia di questo atteggiamento sono stati strumenti a tutti visibili; ma alura, alura, vogliamo dare una linea a

Il sangue del lombrico

MATTIA FELTRI

questo paese o siamo al mercato; mi riferisco ai playmobil che erano degli omini di plastica; mi appare urgente offrire e contribuire a perseguire, per quanto di ragione, uno strumento che possa dispiegare appieno anche la sua capacità di favorire la rappresentanza democratica di tutte le differenze che sono sul campo; furore di sciabele; visto che qualcuno ha osato alzare questo polverone letale con la frase di una fiaba; ma, allora, tenetevi le ghiande e lasciateci le ali; ragionamenti più alti possibili; e parte un nuovo giro di giostra, entrando nelle ali di un gabbiano, nelle gambe di un grillo, nel sangue di un lombrico, negli artigli di un leone, la vita, la vita, ma così il Paese non ci capisce, gli italiani non ci capiscono... E su quest'ultima coraggiosa affermazione, dal Parlamento è tutto.

Advertisement for Palzola Stracemosa wine, featuring a man in a hat and a bottle of wine.

Advertisement for Nobis Assicurazioni, featuring a woman in a headset and the website www.nobis.it.







BORSA -0,25% 1€ = \$1,2132

BORSE ESTERE	Euro-Stoccolma	0,8210 ▲
Dow Jones	30.955	▲
Nasdaq	13.198	▲
S&P 500	3.795	▲
Nikkei	28.625	▲
Francoforta	13.816	▼
Zurigo	10.877	▼
Londra	5.713	▼
Parigi	5.599	▼
VALUTE	Euro-Dollaro	1,2132 ▲
Euro-Dollaro	1,2132	▲
Euro-Yen	126,14	▲
Euro-Fr.Sv.	1,0789	▲
Euro-Yuan	7,8910	▲
INDICAMENTI	Btp 10 Y	0,2286 ▼
Bund 10 Y	-0,8730	▼
FUTURE	Euro-Btp	191,07 ▼
Euro-Bund	175,48	▲
Flux Mib	22,400	▼

**I piani della spagnola Indra, concorrente di Leonardo, per crescere in Italia**

Nei giorni scorsi il gruppo ha messo a segno l'acquisizione del 70% dell'italiana SmartPaper, attiva nei servizi digitali **Zoppo a pagina 9**

**Armani primo nel 2020 per web reputation**

Sul podio anche Diego Della Valle e Remo Ruffini

**Merli in MF Fashion**

Anno XXXI n. 013

Mercoledì 20 Gennaio 2021

€4,00 *Classeditori*

\*Oggi MF in abbonamento obbligatorio con Best Insurance, a €4,00 (MF €2,00 + Best Insurance €2,00)



**IN ALLEGATO**

**BEST INSURANCE 2021**  
LE ASSICURAZIONI LEADER IN ITALIA

CON

Corriere della Sera - 100% carta riciclata - 100% energia verde - 100% acqua pulita - 100% prodotti naturali - 100% materiali riciclati - 100% carta riciclata - 100% energia verde - 100% acqua pulita - 100% prodotti naturali - 100% materiali riciclati

**CRISI & COVID IL GOVERNO PASSA AL SENATO MA NON HA LA MAGGIORANZA ASSOLUTA DEI VOTI**

# Il Bis Conte dimezzato

Il premier ottiene la **fiducia** a Palazzo Madama ma **si ferma** sotto la soglia dei 161 sì **Dini** a MF: ora ricucire con **Renzi** ma a giugno liberi tutti. **Draghi?** Mai con il M5S Intanto le **pmi italiane** hanno bisogno di aumenti di capitale per **175 miliardi** di euro

**YELLEN ATTACCA LA CINA E ACCELERA SUGLI AIUTI ALL'ECONOMIA: WALL STREET GRADISCE**



**ANCORA SU IL TITOLO STELLANTIS**  
**Tavares sceglie un team a trazione francese: un manager ex Psa alla guida dell'Alfa**

**MEDIOBANCA**  
**Tutto pronto per il fondo del banker Canzonieri**

**VERSO LA BANCA DEL SUD?**  
**A febbraio il piano del Mediocredito per la Pop Bari (senza fusione)**



**#UniSalutePerTe**

**REGALIAMO UNA COPERTURA SANITARIA COVID 19 AI NOSTRI 10 MILIONI DI CLIENTI**

UniSalute è sempre con te e, mentre tutti lottiamo contro il virus, ha deciso di regalare ai suoi 10 milioni di clienti una copertura sanitaria UniSalute. Per aiutarli in modo concreto nelle possibili conseguenze del Covid 19 con:

- > teleconsulto medico Covid 19 H24 - videoconsulto medico specialista
- > 100 euro al giorno di indennità da ricovero fino a 14 giorni
- > 2.000 euro di indennità post ricovero in terapia intensiva

Per regalarti serenità e, come ogni giorno, prendersi cura di te. UniSalute Assicurazioni. **Sempre un passo avanti.**

**UnipolSai ASSICURAZIONI**

CON **UniSalute** SPECIALITÀ IN ASSICURAZIONE SALUTE

INIZIATIVA ATTIVABILE SOLO CON APP UNIPOLSAI DAL 29.11.2020  
SCOPRI DI PIÙ SU UNIPOLSAI/UNISALUTEPERTE

Il regalo pubblicitario coperto avviene dal 29/11/2020 a 31/12/2020. Per accedere all'offerta è necessario sottoscrivere la polizza UniSalute. L'offerta è riservata ai clienti UniSalute. Per informazioni, leggere il regolamento. Iniziativa valida dal 29 novembre 2020 al 31 dicembre 2020. Il regalo pubblicitario coperto avviene dal 29/11/2020 a 31/12/2020. Per accedere all'offerta è necessario sottoscrivere la polizza UniSalute. L'offerta è riservata ai clienti UniSalute. Per informazioni, leggere il regolamento.

## Il Piccolo

Trieste

le indicazioni della soprintendenza

### I serbatoi cilindrici saranno conservati «per tenere viva la storia dell' impianto»

BENEDETTA MORO

La memoria della Ferriera va conservata. Lo dicono coloro che per anni ci hanno lavorato. E lo dice anche la Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio del Friuli Venezia Giulia. L' emanazione territoriale del ministero per i Beni e le Attività culturali è tra gli attori che in questi giorni hanno partecipato con alcune prescrizioni a una conferenza dei servizi cosiddetta asincrona. È questo lo strumento di confronto che si articola in un carteggio telematico tra gli enti interessati al tavolo comune, al fine in questo caso della redazione del via libera definitivo allo smantellamento della Ferriera da parte del ministero dell' Ambiente, che dovrebbe arrivare a fine mese, secondo indiscrezioni dei componenti del "tavolo virtuale". Le prescrizioni al dicastero romano sono stati indirizzati dei pareri, che ricalcano l' Accordo di programma per l' attuazione del progetto integrato di messa in sicurezza, riconversione industriale e sviluppo economico produttivo nell' area dell' ex impianto siderurgico di Servola. Tra i documenti, l' elemento di novità sono le prescrizioni che ha avanzato la Soprintendenza, richiedendo che vengano conservati alcuni elementi di archeologia industriale per conservare la memoria dell' ex fabbrica di oltre cent' anni. L' individuazione di questi elementi dovrà essere concordata con la Soprintendenza stessa. «Alla dismissione della Ferriera abbiamo dato parere positivo - sottolinea il soprintendente Simonetta Bonomi -. Abbiamo chiesto però d' individuare degli elementi da salvare, fissi o mobili, a memoria dell' impianto, perché ha avuto un peso nella storia di Trieste. È giusto che vada via, però con tutto quello che ha significato di positivo e negativo nella storia della città, è giusto se ne man tenga la memoria». I serbatoi cilindrici L' idea è in particolare quella di lasciare sul posto due dei serbatoi cilindrici dove si formava l' aria calda attorno ai 1.100 gradi, che veniva iniettata nell' altoforno per la produzione della colata di ghisa. Inoltre si è pensato di mantenere dei macchinari, con la prospettiva d' inserirli un giorno in un museo dedicato. Passato e futuro sostenibile saranno collegati anche da un monumento, da realizzare tramite un concorso d' idee che ricordi gli oltre 120 anni di storia della Ferriera. Il monumento L' idea è dell' assessore regionale all' Ambiente Fabio Scoccimarro, che spiega su quali basi si concretizzerà: «Partendo dal carbone, passando per gli uomini di ferro, la simbiosi con il borgo che per un periodo cambiò nome in Ilvania, fino ai binari del futuro polo logistico». «Legittime - sottolinea inoltre Scoccimarro - le richieste della Soprintendenza sul concordare il mantenimento di alcune parti dello stabilimento come manufatti di archeologia industriale, auspico però che questa opera vada oltre, perché l' operazione della riconversione dell' area a caldo non è stata una chiusura, ma un punto di partenza per un nuovo sviluppo dell' area. La collocazione dell' opera poi chiaramente verrà condivisa con il sindaco, il presidente dell' **Autorità portuale** ed ovviamente le associazioni e tutti coloro che sono stati attori di questo nuovo progetto». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Il Piccolo

Trieste

Il presidente Humar: «A febbraio riunione con l' Autorità portuale per capire se al posto dell' edificio che ci ospita sia prevista una via d' accesso al polo logistico». Gli iscritti sono 130

### Sul colle i timori dei soci per il futuro del circolo: «La sede non va demolita»

LORENZO DEGRASSI

«Giù le mani dal nostro amato circolo». A levare il grido d' allarme sono i soci del Circolo aziendale Ferriera di Servola che temono, dopo la chiusura e l' attuale smantellamento dello storico impianto siderurgico cittadino, che analoga sorte tocchi al loro amato punto di ritrovo. «Ufficialmente non sappiamo ancora niente di certo - dichiara fortemente preoccupato il presidente del sodalizio, Alberto Humar - ma corre voce che dove ora sorge l' edificio che ci ospita, dovrebbe essere creata una delle vie d' accesso al futuro polo logistico del porto». Un cambiamento che sarebbe radicale, quindi, non solo per i frequentatori del sodalizio di via San Lorenzo in Selva, ma per tutta l' area prospiciente l' ormai ex Ferriera di Servola. «A febbraio dovremmo avere un incontro con l' **Autorità portuale** - prosegue Humar - con la quale speriamo di capire meglio quale sarà il nostro destino». Intanto la posizione di chi frequenta l' area ricreativa rimane ferma: il circolo deve rimanere dov' è. «Abbiamo paura che il nostro ritrovo venga demolito e che ci facciano sparire - precisa il vicepresidente Osvaldo Bianchini -. Abbiamo 130 iscritti che si avvicinano a 300 con la sezione tennis. Qui gli amanti della racchetta vengono a giocare da tutta la città, perché ci troviamo in un' area dov' è abbastanza facile trovare parcheggio». Sono quattro i campi da tennis in terra rossa, coperti in inverno da palloni pressurizzati, un vero e proprio fiore all' occhio della struttura ricreativa. Ma le attività sportive a cui si dedica il vecchio circolo non si limitano alla racchetta, bensì spaziano dalla possibilità di praticare la pesca sportiva da superficie al tiro a segno, alla vela. «Organizziamo anche iniziative culturali e artistiche - prosegue il presidente Humar - e poi da noi ci sono una biblioteca, un bar con annessa sala da biliardo e una sala conferenze, utilizzata per le riunioni condominiali o per le feste di pensionamento e di compleanno». Giorgio è un uomo del sud che a Trieste - e in particolare sul colle di Servola - ha trovato una seconda casa. «Il circolo vive se ha un suo punto di raccolta - spiega -. Senza la nostra casa si spezzerebbe un altro tassello di cordone ombelicale che ci lega alla Ferriera, realtà che per 124 anni ha dato da mangiare a molti nel rione». In via San Lorenzo in Selva, prima dell' emergenza coronavirus le giornate trascorrevano serenamente tra un buon bicchiere al bar, una partita a carte e una sfida a biliardo, nel cuore di un quartiere che, precisano i pochi presenti nell' ampio salone, non è più quello di una volta. «Servola un tempo era un quartiere florido, pieno di vita e di attività commerciali - racconta Giovanni con una punta di rammarico -. Se, oltre ai tanti servizi essenziali che negli ultimi anni sono progressivamente venuti a mancare, dovessero chiudere anche il nostro ritrovo, per il rione sarebbe la fine». Guardando al futuro, nel caso venissero confermati i timori di demolizione, i soci chiedono almeno di non rimanere senza una sede. «Siamo persone che hanno dedicato la loro vita alla Ferriera - conclude il presidente del sodalizio - e se adesso oltre alla fabbrica, ci dovessero togliere anche il lato ricreativo non ci resterebbe più niente. La nostra speranza è che non ci venga proposta una soluzione alternativa lontano da qui perché snaturerebbe il significato di ciò che rappresenta il circolo per la nostra comunità». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.







## Panorama

### Trieste

Zone pregiate di Venezia, porti, manifattura e viticoltura. Con la pandemia interi settori produttivi diventano un affare per i gruppi stranieri.

### SVENDITALIA

*Dall'industria al turismo, dal lusso all'agroalimentare*

Carlo Cambi

Da seconda manifattura d'Europa a outlet il passo è breve e disastroso. L'Italia è in svendita e l'anestesia produttiva e di consumi dovuta al virus cinese e l'attesa messianica dei soldi del Recovery fund fiaccano l'economia. Col rischio di rendere inefficace il rimbalzo, se ci sarà, quando usciremo dalla pandemia. Per ora bisogna misurarsi con un Pil sprofondata a meno 10,4 per cento e con una strage di aziende. L'ultima stima parla di 390 mila imprese chiuse che non riapriranno. L'allarme lo ha dato Mario Draghi. L'ex presidente della Bce evocato come salvatore della patria nella sua relazione al G30 è stato chiarissimo: La situazione è peggiore di quel che sembra, soprattutto per le piccole e medie imprese e le autorità devono agire immediatamente. Che cosa chiede Draghi? Che il debito pubblico assorba di fatto il debito delle imprese, che si lavori a ricapitalizzare il sistema imprenditoriale. Strano che mentre arriva questo segnale di pericolo le nuove regole europee bancarie dicano che se vai in rosso sei già in pre -fallimento. L'Italia che ha fondato dal 1948 a oggi il

suo protagonismo economico sul quarto capitalismo - delle piccole e medie imprese poco capitalizzate, ma molto dinamiche, quelle dove conta l'impronta di chi ci lavora, quelle capaci di essere flessibili e d'inventarsi il mercato - è dominata da un grande cartello listato a lutto: vendesi. La lunga corsa alla spoliazione è iniziata con la stagione delle privatizzazioni: si è smantellato il patrimonio dell'industria di Stato nella rincorsa dell'euro. Ma ora siamo ai saldi di fine stagione. L'offensiva al patrimonio Italia si sviluppa su tre fronti: quello turistico immobiliare, quello tecnologico industriale e quello infrastrutturale. E tutti puntano a inglobare il made in Italy. I più attivi sono i cinesi che dal cappuccino ai robot passando per la moda si stanno comprando ogni cosa. Ci sono intere città all'incanto: succede a Venezia, succede a Firenze, sta accadendo a Roma e a Milano. La crisi del turismo e degli alberghi con offensive lanciate da fondi d'investimento internazionali, ma anche dalla criminalità organizzata tant'è che la Guardia di finanza ha drizzato le antenne dopo gli ultimi affari dei mandarini a Venezia, alimenta la speculazione. Se si legge in trasparenza il rapporto del Copasir sulla presenza cinese nell'economia italiana se ne ha una conferma. Stando a questa analisi, che si ferma però ai dati del 2019, circa due punti di Pil sono già direttamente in mano asiatica, ma i relatori di maggioranza - il deputato Enrico Borghi (Partito democratico) e del senatore Francesco Castiello (Movimento 5 stelle) scrivono: È facilmente immaginabile che nel tempo gli investitori cinesi si stiano radicando sempre più nel tessuto produttivo nazionale. A contarle, le imprese italiane in mano a Pechino sono 405, quelle partecipate sono altre 760, il giro d'affari s'avvicina ai 30 miliardi per circa 55 mila occupati. Ci sono poi le migliaia di attività avviate da cinesi. Come a Prato dove interi quartieri sono ormai di proprietà esclusiva di questa comunità che si sta comprando anche i supermercati: l'ultimo è l'affitto del ramo di azienda della Pam in via Pistoiese. C'è un signore che pochi conoscono; si chiama Ren Jianxin è il capo della ChemChina, la più importante azienda farmaceutica del mondo. Ha una disponibilità liquida di 500 miliardi di dollari, poco meno di un terzo del nostro Pil. In Italia è sbarcata comprandosi le gomme della Pirelli e poi si è concentrata sull'agricoltura: dal Chianti alla Pianura





## Panorama

### Trieste

controllate 345 aziende agricole per circa 40 mila ettari. Ma il signor Ren Janxin è solo uno dei mandarini che hanno deciso di fare shopping in Italia. Dentro il loro carrello della spesa c'è di tutto: dalle penne stilografiche Omas comprate dalla Xiniu Hengdeli, ai superyacht della Ferretti finiti nel portafoglio di Weichai, dall'alta moda per bambini di Pinco Pallino (ora di proprietà di Lunar Capital) agli imballaggi di carta della Fosber di Lucca che è di Guandong Dong Fang, dalle lavatrici Candy alle cucine Berloni, fino agli oli lucchesi. Dopo aver messo nel mirino i grandi asset con State Grid International SGID, che si è comprata il 35 per cento delle nostre reti energetiche essendo già entrata nel capitale di Cassa depositi e prestiti con Shandon Group, ora si sta concentrando sulle piccole e medie imprese di qualità, il quarto capitalismo tricolore. La Cina è interessata, oltretutto all'agroalimentare, al settore tecnologico con acquisizioni mirate come la Plati elettroforniture e la Esaote, che si è portata dietro anche l'acquisizione dell'Istituto italiano di tecnologia) con al suo interno più di 1.700 ricercatori che arrivano da tutto il mondo per sviluppare sistemi complessi di robotica. O come la Epistolio di Varese, gioiello della robotica, che ha oggi tra i soci Saimo electric, società cinese leader nell'automazione industriale quotata alla Borsa di Shenzhen. La Cina ha poi rilevanti quote di capitale di Enel, Terna, Snam, Ansaldo Energia. È la Via della seta, è l'affare del 5G, è rendere l'Italia una succursale del business globale di Pechino. Che però ora si occupa anche di minutaglie. A Venezia è cinese gran parte del sestriere di Cannaregio, alcuni locali storici ad allungare una lista infinita - sono stati comprati all'inizio dell'anno: i Tre Archi, il Da Nini, il Ma Ciao. Il Caffè Florian, il più antico caffè del mondo, è chiuso e ha scatenato appetiti di speculazione, così come l'80 per cento dei locali veneziani sono con le serrande abbassate, perciò possibili prede. E in vendita l'isola di Tessera, e la fila dei palazzi storici affidati agli agenti immobiliari è lunga quanto il Canal Grande. Sono nate società specializzate nella trattativa con imprenditori cinesi come Cogefim. Se il capoluogo veneto piange, Firenze certo non ride. Il sindaco Pd Dario Nardella se l'è presa molto per la trasmissione Report che ha presentato Firenze come una città in svendita. Resta il dato che l'80 per cento dei b&b fiorentini è vuoto, la città ha i ristoranti chiusi e le boutique del centro sono in sofferenza; così come le cattedrali dello shopping di via Condotti a Roma o Monte Napoleone a Milano. Negozi sfitti, canoni crollati, merce sparita. Lo stesso Nardella è arrivato a minacciare di dare in pegno il demanio pubblico per evitare il tracollo del comune, che ha 200 milioni di debiti perché la città non riesce a generare entrate. C'è chi si è fatto sotto come il gruppo immobiliare israeliano Webuyhotel73 che ha detto apertamente di voler approfittare della crisi. Un mese fa il Monte dei Paschi ha chiuso la vendita di suoi 29 immobili di pregio tra Roma e Milano per 300 milioni al gruppo francese Ardian. In Chianti, per esempio, i cinesi sono arrivati da tempo con fondi di investimento di Hong Kong: a Montalcino molte cantine ormai sono in mano a stranieri e uno dei gruppi più importanti d'Italia nel settore del vino come Terra Moretti ha stretto una partnership con Nuo Capital SA di Stephen Chang, discendente della dinastia di Hong Kong Cheng Pao, e perfino una cantina del Monferrato che fu di un grande del calcio, Nils Liedholm, è finita ai cinesi. Svenditalia diventa un affare di Stato quando si parla di infrastrutture e di industrie strategiche. Il ministro (fino al momento in cui scriviamo) per lo Sviluppo economico Stefano Patuanelli ha sul tavolo oltre 180 crisi aziendali. Molte riguardano gruppi stranieri che si stanno disimpegnando dall'Italia: acquisiscono marchio e know how e poi portano le produzioni fuori dai nostri confini. È il caso della Whirlpool di Napoli, della Treofan e delle Acciaierie speciali di Terni, della Embraco, della Mercatone Uno, di Auchan e ArcelorMittal. A questi scenari si accompagnano gli assalti ai porti. La Germania si compra quello di Trieste, la Cina ha messo nel mirino Taranto. Cinesi e tedeschi stanno dentro Aspi (Autostrade) e questo crea ulteriori problemi sulle concessioni.

## Panorama

### Trieste

---

Ciò che è evidente è che ogni Paese ha una sua lista della spesa. Nel primo semestre 2020 le acquisizioni sono state pari a 9 miliardi e hanno riguardato quasi esclusivamente piccole e medie imprese. Nell'ultimo decennio in Italia sono state comprate aziende per 67 miliardi. Tra le dieci operazioni più importanti sei sono state fatte da multinazionali straniere: Pirelli da ChemChina, Magneti Marelli da Calsonic Kansei Corporation (società giapponese attiva del settore automobilistico controllata dal fondo americano Kkr), Avio spa da General Electric, Rhiag da Lkw, Ansaldo Ferroviaria da Hitachi Ltd. In testa tra i compratori ci sono ancora americani, poi i cinesi. Terzi clienti sono i tedeschi che si sono concentrati sulla meccanica, quarti i giapponesi che dopo Ansaldo Breda hanno puntato su aziende ad alto valore aggiunto come Fiamm, DelClima, Daikin. Infine gli inglesi che utilizzano i fondi di private equity per entrare in marchi del made in Italy affermati, fare plusvalenze e quindi dismettere. Ognuno, come si fa con i saldi, cerca l'occasione: per acquisire quote di mercato, competenze ed eliminare un concorrente. L'Italia, appunto.

## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

### Laguna inquinata e a rischio erosione L'Autorità di Bacino firma il rapporto

*Stato chimico non buono. Benzopirene in acqua, mercurio nei pesci e molluschi. Per le navi soluzioni sperimentali*

ALBERTO VITUCCIA.V.

Alberto Vitucci / VENEZIA Le acque della laguna versano in uno stato chimico «non buono». In tutti i 14 "corpi idrici" analizzati è stata riscontrata la presenza di inquinanti come il benzopirene in acqua e il mercurio nei pesci e nei molluschi. È una delle indicazioni fornite dal nuovo Piano di gestione delle Acque, depositato dall' Autorità di bacino delle Alpi orientali. Testo adottato a dicembre, che adesso riceverà osservazioni e indicazioni prima di essere approvato definitivamente entro giugno. Una sorta di "Piano regolatore" della laguna, richiesto dalle normative europee. Si parla dunque di inquinamento. Con la necessità di verificare lo stato di salute delle acque nei diversi ambiti della laguna. L' apporto degli inquinanti dei motori e degli sversamenti in laguna delle acque reflue, delle industrie di Marghera. Ma anche della procedura aperta dalla Commissione europea contro il governo italiano - attualmente in fase preliminare Eu.Pilot - dopo l' esposto firmato da Italia Nostra. Sotto esame i nuovi progetti per la portualità e il Mose. «Che potrebbero», scrive la Commissione, «aumentare lo stato di squilibrio già in atto in laguna». Per quanto riguarda la crocieristica, il rapporto dell' Autorità di bacino fornisce indicazioni precise. Le nuove strutture di terminal dovranno essere realizzate entro il 2027, dovranno essere improntate a «gradualità, reversibilità, sperimentali». I principi contenuti nella Legge speciale che dovevano essere applicati anche al grande progetto Mose. Nel frattempo si faranno banchine di emergenza, che però non dovranno aumentare lo squilibrio in laguna. Riferimento esplicito al divieto di realizzare nuovi canali e scavare i fondali. La situazione della laguna, continua il rapporto è in molte situazioni precaria. Aumenta l' erosione e la perdita dei sedimenti. Provocata dal moto ondoso delle navi e delle imbarcazioni. Ma anche dal vento, i cui effetti non sono più mitigati dall' esistenza di barene. L' Autorità di Bacino richiama i principi già prescritti dall' Unione europea nel 2003 al governo nell' ambito del progetto Mose. Dovranno essere monitorati gli effetti della grande opera, che in questi mesi è stata azionata con successo anche in caso di acqua alta. Ma anche realizzare interventi già da allora indicati e progettati, come la ricostruzione di velme e barene, l' impianti di alghe fanerogame capaci di diminuire l' impatto delle correnti e, dunque, l' erosione. Insomma, un documento che non è soltanto un adempimento burocratico. Ma offre linee guida importanti per i prossimi interventi in laguna. Il monitoraggio del Mose e i progetti per il nuovo terminal delle navi da crociera. E anche i progetti previsti del Piano Europa. Questi ultimi sollecitati anche dal mondo ambientalista. Finanziati, ma amai avviati. Tema che, in attesa della nuova Autorità della laguna, prevista dalla legge ma non ancora avviata, interessano il Provveditorato alle Opere pubbliche. Sul fronte del porto, la provveditora Cinzia Zincone ricopre adesso anche la carica di commissario straordinario, dopo l' uscita di scena di **Pino Musolino**, diventato da poco tempo presidente a Civitavecchia. Una mole di progetti che si somma a quelli in campo per l' Arsenale (circa 70 milioni di euro), ai piani di risoluzione delle criticità del Mose (almeno 100 milioni di euro), alla manutenzione della grande opera (100 milioni all' anno). E ai progetti per le difese locali. Le barriere in vetro di Piazza San Marco e l' insula. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.





# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

chioggia

## Deposito gpl il Porto ha nominato due avvocati

E. B. A. E. B. A.

CHIOGGIA Nominati i legali che assisteranno al Tar I' Autorità di sistema portuale nel ricorso promosso da Costa Bioenergie per impugnare il provvedimento di maggio con cui il Mise ha respinto la domanda di proroga del termine di ultimazione dei lavori e il provvedimento di luglio con cui lo stesso Ministero ha respinto la domanda di autorizzazione all' esercizio provvisorio del deposito gpl. Saranno gli avvocati Annamaria Tassetto e Franco Zambelli del foro di Venezia, specializzati nella materia, a occuparsi di resistere nel doppio ricorso al Tar, presentato a luglio e poi reiterato per "motivi aggiuntivi alla prima vertenza" a ottobre da Costa Bioenergie. Il Mise aveva respinto l' istanza di proroga spiegando che non era possibile fissare un nuovo termine di completamento del progetto stante l' impossibilità di utilizzare la banchina demaniale su cui pende un sequestro, e su cui l' Autorità di sistema aveva negato la concessione. --e. b. a.

**RIVIERA - CHIOGGIA**

### Tutti i dati sanitari in un bracciale

Rivoluzione per tremila diabetici



Il sindaco, ha spiegato, ha fatto un'analisi di bilancio e ha deciso di non spendere i soldi per un servizio che non ha senso. Il sindaco ha detto che il servizio non è necessario e che i soldi vanno usati per altri scopi. Il sindaco ha detto che il servizio non è necessario e che i soldi vanno usati per altri scopi.

**Impiegata dell'Ascom minore a 59 anni dopo 6 mesi di malattia**



La donna ha lavorato per 15 anni in un'azienda e ha contratto la malattia nel 2019. Dopo sei mesi di malattia, l'azienda ha deciso di licenziarla. La donna ha chiesto il reintegro in servizio e ha vinto in tribunale.

**Cantieri in riva Vena Fattesa pare terminata**



Il cantiere è stato chiuso per mancanza di fondi. I cantieri sono stati chiusi per mancanza di fondi e i lavori non potranno essere completati.

**Villa Levi Morenos tra i luoghi intellighi dal Fal**

La villa è stata restaurata e ora è un luogo di incontro per gli intellettuali. La villa è stata restaurata e ora è un luogo di incontro per gli intellettuali.

**La Regione sulle Fegurate si svogò a distanza**

La Regione ha deciso di gestire le Fegurate a distanza. La Regione ha deciso di gestire le Fegurate a distanza.



## La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

L' emergenza sanitaria ha fatto crollare gli affari di Costa. Zanetti, chief commercial officer: fiduciosi per il rilancio

### La pandemia affonda anche le crociere persi quasi nove passeggeri su dieci

ELENA ROMANATO

elena romanato savona La pandemia sta avendo effetti disastrosi sull' intero **sistema** turistico e quello delle crociere è uno dei più colpiti. In base alle previsioni di sviluppo che erano state fatte per l' intero settore per il 2020, ovvero quando era previsto un incremento del 6,7% rispetto al 2019, Costa Crociere aveva stimato di raggiungere il milione di passeggeri movimentati al porto di Savona, home port della compagnia. Ma questa previsione si è scontrata con l' emergenza sanitaria. Secondo i dati forniti dall' Autorità di **sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale, aggiornati a novembre 2020, i passeggeri di Costa movimentati al porto di Savona sono stati 74.192. Un crollo che corrisponde all' 88,6% in meno rispetto al 2019 (650.563 passeggeri). Prima del Covid gli scali delle navi Costa previsti nel porto savonese nello scorso anno, erano 170 per 140 giornate lavorative. Ma con lo stop arrivato il 13 marzo sono saltate le partenze programmate fino a settembre, quando le crociere Costa sono ripartite arrivando intorno alla quindicina nell' anno. Una ripartenza ridimensionata, con un numero ridotto di passeggeri a bordo e l' introduzione di rigidi protocolli di sicurezza per prevenire possibilità di contagio da Covid, con i tamponi fatti ai passeggeri ad ogni imbarco. Anche gli itinerari sono stati ridimensionati e limitati principalmente ai porti nazionali e in pochi porti europei. Poi con il nuovo decreto è arrivato un altro stop, dal 21 dicembre, facendo saltare i viaggi di fine anno con le compagnie crocieristiche che contavano sulle feste per spingere la ripresa, seppure con le navi piene a metà per seguire i protocolli di sicurezza. Costa aveva puntato sulle mini crociere di 3 o 4 giorni, con possibilità fare anche un' intera settimana con scalo in città italiane, ma anche questo progetto è stato annullato. Il decreto ministeriale fissa il 31 gennaio per la ripresa delle crociere, ma tutto dipenderà dall' evoluzione della pandemia. Il crollo delle crociere ha avuto un forte impatto negativo sul tessuto economico locale. La spesa media dei passeggeri nel porto di scalo o di arrivo rappresenta un' importante componente della ricaduta economica di questo settore. In base ad uno studio commissionato da Costa e realizzato da Deloitte & Touche, con le Università di Genova e Amburgo, sulla Liguria la presenza di Costa ha una ricaduta economica di 511 milioni di euro, 3.240 posti di lavoro e 754 fornitori di indotto. Per ciò che riguarda il porto di Savona si parla di un impatto di 125 milioni di euro, 705 posti di lavoro, più 30 fornitori che lavorano con la compagnia. Particolarmente rilevante è quanto direttamente generato dalla spesa degli ospiti nelle varie tappe della crociera. Lo studio riporta un valore medio di 74,60 euro a passeggero in ogni porto europeo toccato dalle navi della compagnia. Una spesa che lo scorso anno, con la lunga sospensione delle crociere, ha subito un taglio netto. «L' impatto della pandemia sul settore crociere è stato significativo- dichiara Mario Zanetti, Chief Commercial Officer Costa Crociere e Direttore Generale Costa Group Asia -. Dopo la prima fase dell' emergenza, la nostra ripartenza a settembre è avvenuta con protocolli sanitari unici nel panorama del settore turistico, grazie a un intenso lavoro svolto con le autorità italiane e un gruppo di esperti scientifici e grandi investimenti. Al momento le nostre crociere sono sospese fino al 31 gennaio. Sulla base del nuovo decreto entrato in vigore il 16 gennaio, stiamo valutando a quali condizioni saremo in grado di operare il nostro







## La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

---

programma di crociere previsto per febbraio. Ma guardando al di là della pandemia, siamo comunque fiduciosi per il futuro. Abbiamo confermato il nostro programma di espansione della flotta con l' arrivo di Costa Firenze a dicembre scorso e la conferma di Costa Toscana in arrivo a dicembre. Il nostro auspicio è che si possa arrivare all' estate, che è il periodo di punta per le crociere, con un buon numero di navi nuovamente operative. Savona, che rimane il nostro home port principale nel Mediterraneo, avrà un ruolo centrale nelle nostre strategie». - © RIPRODUZIONE RISERVATA



L'ultima ammiraglia del gruppo entrerà in servizio a dicembre

## La Costa Toscana è green e il porto di Savona investe 17 milioni per le navi a gas

Costa Toscana è una delle navi di ultima generazione di Costa, in costruzione ai cantieri Meyer di Turku, in Finlandia. E' un gioiello green, alimentato a gas naturale liquefatto (Lng). Entrerà in servizio a dicembre 2021 in Brasile: la crociera inaugurale partirà da Santos il 26 dicembre 2021 (dal 2 gennaio al 10 aprile 2022 sono previste altre 15 crociere con lo stesso itinerario, con imbarco a Santos e Salvador). E' la terza nave «eco» del gruppo, gemella della Smeralda, hotel a cinque stelle sull'acqua che ormai ha «casa» a Savona. Per accogliere le navi Costa di ultima generazione è stato necessario rendere più profondi di due metri i fondali delle banchine 8, 9 e 10 dello scalo savonese dove attraccano le navi da crociera, portandoli a 11 metri di profondità. L'investimento dell'**Autorità** di **sistema** portuale del Mar Ligure occidentale è stato di 17 milioni di euro. Nei giorni scorsi c'è stato il varo tecnico della Costa Toscana che ha dato il via alla fase di allestimento. Può ospitare 6.600 passeggeri, più 1.682 persone di equipaggio. Ha 2.616 cabine e 17 ponti, per una stazza di 182.700 tonnellate. Per la costruzione della nave Costa ha puntato sulle energie green. L'utilizzo dell'Lng sarà possibile eliminare quasi totalmente l'immissione in atmosfera di ossidi di zolfo (zero emissioni) e particolato (riduzione del 95-100%), abbassando anche le emissioni di ossido di azoto (riduzione diretta dell'85%) e di Co2 (sino al 20%). L'intero fabbisogno giornaliero di acqua della nave sarà soddisfatto trasformando quella del mare tramite l'utilizzo di dissalatori. Il consumo energetico sarà ridotto al minimo grazie a un **sistema** di efficientamento energetico intelligente. Inoltre, a bordo verrà effettuato il 100% di raccolta differenziata e il riciclo di materiali come plastica, carta, vetro e alluminio. La nuova ammiraglia è frutto di un progetto creativo curato da Adam D. Tihany, che si è avvalso della collaborazione di un pool internazionale di prestigiosi studi di architettura - Dordoni Architetti, Jeffrey Beers International e Partner Ship Design - chiamati a disegnare le aree della nave. Tra i 16 ristoranti di bordo c'è quello dedicato alle famiglie con bambini e il ristorante Lab, dove sperimentare le proprie abilità in cucina sotto la guida degli chef Costa. Ci sono inoltre 4 piscine, con la novità del beach club, che ricreerà l'atmosfera di una vera e proprio stabilimento balneare. e.r. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



## Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

sarà presentata una mozione

### La minoranza attacca: «La spiaggia disabili resti alle Fornaci»

SILVIA CAMPESE /S. C.

«Lo Scaletto senza scalini deve restare alle Fornaci». Lo ha dichiarato la minoranza che siede a Palazzo Sisto (Pd, Cinque Stelle, Sinistra Italiana, Noi per Savona e Italia Viva), rispetto all' ipotesi, avanzata dall' Autorità portuale di sistema, di trasferire a Zinola la spiaggia per disabili. Sul tema è in arrivo una mozione da discutere nel prossimo Consiglio comunale. «Alle Fornaci - dice il capogruppo Pd, Elisa Di Padova, portavoce della minoranza - sono stati fatti investimenti pubblici per realizzare una spiaggia alla portata di tutti, comoda per la stazione e facilmente accessibile con il trasporto pubblico. Un' eccellenza che non deve essere sradicata dal luogo. Anche la spiaggia di Zinola dovrà essere pronta, senza barriere architettoniche. Le spiagge devono essere per tutti e Savona potrà vantare di avere una seconda area: ricordiamoci che "per tutti" significa disabilità, carrozzine e facilità di accesso per le famiglie con passeggini. Con un aumento potenziale di posti di lavoro, dell' offerta e della fruibilità del nostro bellissimo litorale. È con questi presupposti che presenteremo una mozione per il prossimo Consiglio Comunale». S. C.





## Sfratto Scaletto senza Scalini: raccolte firme e mozione minoranza. Giovedì riunione Comune e Autorità Portuale

*Assessore Santi: "Location non fondamentale, ma il servizio si manterrà"*

Savona . C'è tanta apprensione per scoprire il futuro dello Scaletto senza Scalini, il servizio balneare per persone disabili e anziane che potrebbe essere spostato dalle Fornaci . Si terrà così giovedì 21 gennaio una riunione tra Comune di Savona e **Autorità portuale** per fare chiarezza su questo punto. "Al momento però non è stato comunicato nulla in merito a un eventuale spostamento" fa sapere l' assessore ai lavori pubblici Pietro Santi. Contro questo possibile trasferimento si è subito schierato chi frequenta assiduamente la spiaggia delle Fornaci , attivando una raccolta firme per mantenere il servizio nella stessa spiaggia. Decisione sostenuta anche dalla minoranza comunale che afferma di presentare una mozione su questo fronte. I capigruppo Elisa Di Padova, Partito Democratico, Manuel Meles, Movimento 5 Stelle, Marco Ravera, Rete a Sinistra, Barbara Pasquali, Italia Viva, Mauro Dell' Amico, Noi per Savona e Andrea Addis, Lista Civica Battaglia Sindaco si esprimono così: " Lo Scaletto senza Scalini deve restare allo Scaletto delle Fornaci . Non si comprende perché rinunciare a quella che è un' eccellenza riconosciuta, un fiore all' occhio per la nostra città, grazie al

lavoro di accompagnamento di cittadini e turisti anziani o diversamente abili da parte della Cooperativa L' Altromare". " Alle Fornaci sono stati infatti fatti investimenti pubblici per realizzare una spiaggia alla portata di tutti , comoda alla stazione e facilmente accessibile con il trasporto pubblico" aggiungono dalla minoranza comunale. Nella battaglia per difendere la spiaggia delle Fornaci anche l' ex assessore Sergio Lugaro che, in un post su Facebook, commenta: "Sarebbe un errore imperdonabile quello di spostare lo Scaletto Senza Scalini perchè quando si crea un luogo di aggregazione sociale è un danno enorme per la collettività smantellarlo; ma anche perchè lo Scaletto è dotato di posti auto per pullmini dedicati, di fermata bus e si raggiunge facilmente dalla stazione ferroviaria". L' ex assessore suggerisce inoltre di cogliere l' occasione per "integrare il servizio con un altro scaletto privo di barriere architettoniche a Zinola: creerebbe altri posti di lavoro e andrebbe incontro all' esigenza di far accedere i nostri cittadini in difficoltà in più spiagge del litorale savonese. Si avvii una discussione seria con l' **Autorità Portuale**, una discussione in cui la parte del leone la fanno i cittadini e l' amministrazione" conclude Lugaro. Tra le mete "sostituite" si pensa alla spiaggia di Zinola - oggetto di importanti investimenti per un valore di oltre 430mila euro - più estesa, con un parcheggio e un' area per accostare i pullmini . Ma dotata anche di servizi e confort per disabili , tra cui anche docce, bar e scivoli accessibili anche in carrozzina. Il frutto di questo progetto dovrebbe essere concluso entro l' estate del 2021. "Noi come Comune di Savona ci siamo attivati - conclude l' assessore Santi - Lo Scaletto riveste una grande importanza sociale nella nostra città e lo manterremo. In tutto questo non è fondamentale la location , che decideremo in sinergia con Comune, **Autorità** portuale e cooperativa L' Altromare ".



## Il Vostro Giornale

Savona, Vado

### Il consigliere federale Franco Rebella sulla ripresa: "Intendiamo far ripartire tutti, non solo l' Eccellenza"

*Il dirigente savonese espone la roadmap federale che potrebbe trovare realizzazione se fra un mese e mezzo le condizioni saranno favorevoli alla ripartenza*

La "quota savonese" della squadra di Giulio Ivaldi, fresco di rielezione alla guida del calcio ligure, è rappresentata da Franco Rebella. Il dirigente valbormidese è intervenuto ieri sera in occasione della trasmissione organizzata dalla Asd Cairese 'T LI SOÌ COS' A RA FÒ RA CAIRÈIS? ed ha esposto il piano per la ripresa dei campionati smentendo in maniera categorica la voce secondo cui si proseguirebbe soltanto con l' Eccellenza, in quanto categoria direttamente collegata alla Serie D. Tutto ciò a patto che le nuove norme diano il via libera per l' uso degli impianti e degli spogliatoi. La volontà del presidente Ivaldi è far ripartire il mondo dilettantistico ligure nel suo complesso. "Il presidente - commenta Rebella - non vuole che prosegua solo l' Eccellenza. L' obiettivo è far tornare a giocare tutti a partire dal settore giovanile, che, secondo il mio parere, rappresenta il settore di primaria importanza. Discorso valido anche per la Seconda Categoria che, a differenza degli altri tornei, non era ancora partita". Non si esclude la possibilità di inserire dei turni infrasettimanali con l' avvicinarsi della bella stagione. "Il dpcm è valido fino al 5 di marzo - spiega Rebella - e se la pandemia mollasse la presa si potrebbe ipotizzare la ripresa dei campionati alla fine dello stesso mese. Abbiamo preparato un calendario ben preciso per ogni torneo, per ognuno dei quali si prevede la disputa del solo girone di andata e una fase finale di play off e play out.". Il dirigente ha infine anticipato che nella giornata di domani questa tabella di marcia verrà presa in esame da una commissione che sarà composta anche da esponenti del mondo degli allenatori e dei giocatori per giungere a un piano condiviso da tutte le parti in causa. Altre notizie di Savona precisazioni Punti nascita Santa Corona, Asl2: "Ribadiamo la temporaneità delle modifiche effettuate in tempi di Covid" spiaggia per disabili Sfratto Scaletto senza Scalini: raccolte firme e mozione minoranza. Giovedì riunione Comune e **Autorità** Portuale Sentenza Violenza sessuale, scarcerato il dottor Giugliano: ridotta la pena in Appello DUBBI Teatro Defferrari, IdeaNoli: "È di proprietà della Filarmonica Amici dell' Arte, ma qualcuno ne ha dubitato" Dalla Home Sentenza Violenza sessuale, scarcerato il dottor Giugliano: ridotta la pena in Appello precisazioni Punti nascita Santa Corona, Asl2: "Ribadiamo la temporaneità delle modifiche effettuate in tempi di Covid" RABBIA "Tradito" da una tazzina sporca: barista finalese multato dalla polizia locale AGGIORNAMENTO Coronavirus, in Liguria 235 nuovi contagi e 17 morti.





## Savona 2021, i gruppi di "Rete a Sinistra" lanciano il loro programma: "Smart City, ambiente e sanità territoriale"

*Sinistra Italiana, Rifondazione, Noi per Savona e Linea Condivisa assieme per il rilancio di Savona*

Savona. I gruppi consiliari comunali di "Rete a Sinistra", sostenuto da Sinistra Italiana e Rifondazione, di "Noi per Savona" e l'associazione regionale "Linea condivisa" presentano alcune priorità programmatiche in vista delle elezioni amministrative. Punti strategici del piano di rilancio per Savona che si uniscono alla discussione sulla composizione della coalizione di centrosinistra, che vede come polo trainante il movimento "Patto per Savona" di Marco Russo. "Pensiamo a un progetto di città che vede strettamente correlati tutti gli aspetti della vita cittadina: ambiente, lavoro, urbanistica, welfare, mobilità, salute. Un modello di vera Smart City, capace di incidere sugli attuali sistemi di gestione del territorio, unica soluzione per fermare il declino economico-demografico e il degrado ambientale, purtroppo sempre più accentuati. Pensiamo a una città più vivibile e attrattiva, sede di attività produttive, centro di produzione culturale e luogo dove sperimentare modelli eco-compatibili che diminuiscano l'inquinamento" affermano congiuntamente. "Per questo pensiamo che nella centrale di Vado non debbano essere collocati né l'inceneritore né il raddoppio dei gruppi a gas, ma vogliamo aprire

una riflessione su come produrre energia pulita, in stretto collegamento con nuovi modelli di mobilità. Infatti, a proposito di mobilità, vorremmo un utilizzo prioritario del trasporto su ferro per merci e passeggeri per gli spostamenti extraurbani e una città dove si possa risolvere in maniera definitiva la circolazione in area urbana dei TIR e dove, in alternativa al costosissimo filobus, si possa investire su minibus elettrici. Vogliamo una città che scelga di investire prioritariamente verso una mobilità prevalentemente elettrica. Il Comune deve porsi il problema, urgente, di come aprire una discussione con gli enti preposti per la riqualificazione della rete ferroviaria del Nord-Ovest e il raddoppio della Torino-Savona. Solo il collegamento efficiente con l'entroterra garantirà al territorio savonese la ripresa economica". "Inoltre, data l'importanza strategica del porto di Savona, è necessaria una ridefinizione dei rapporti tra il Comune e l'**Autorità Portuale**, per lavorare in sinergia in merito agli spazi, agli input per le attività produttive e alla gestione del fronte mare della città". "Crediamo che non sia coerente la proposta di ampliamento della discarica del Boscaccio e tanto meno siamo d'accordo sull'installazione di un inceneritore. Proponiamo invece: la sperimentazione immediata in una zona della Città di un porta a porta spinto e la computazione individuale del conferito; l'individuazione di spazi per l'attività di recupero-riuso-riciclo; l'attivazione di buone pratiche da parte del Comune e delle sue partecipate per un percorso plastic-free". "Nella Smart City avrà una funzione essenziale la Digitalizzazione come strumento per coordinare e controllare tutti i principali servizi della città e per informare gli abitanti e i turisti. Sarà necessario investire in tale senso e attivare una fruttuosa collaborazione con il Campus di Legino, che potrà fornire importanti competenze soprattutto nell'ambito della Protezione Civile". E ancora: "Il Comune dovrà farsi promotore, insieme ad ASL2 e a Regione Liguria, per la costruzione di modelli di medicina territoriale per l'attivazione di un servizio di assistenza domiciliare integrata e ambulatori infermieristici territoriali. Il Comune dovrà inoltre partecipare attivamente alla costruzione di Case della Salute, in cui vengano integrate le competenze socio-sanitarie per raggiungere l'obiettivo della presa in carico totale del paziente, e che dovrebbe proporre un progetto di Medicina scolastica e aprire un tavolo di discussione con ASL2 per concordare una migliore



organizzazione della Medicina preventiva nei luoghi di lavoro". "Per noi è necessario riportare l' ospedale San Paolo ai livelli strutturali richiesti dalla sua funzione di ospedale di Savona capoluogo di Provincia, a partire dall' attivazione del Centro Ictus e dall' acquisto di una Eliambulanza. Vogliamo infine che venga garantita la presenza





## Il Vostro Giornale

Savona, Vado

---

di mediatrici culturali nei reparti di Maternità e nei Consultori che andranno ulteriormente potenziati". "Crediamo fermamente nel mantenere e rilanciare la gestione in house dei servizi pubblici, in particolare su trasporti, rifiuti e gestione acque. Il miglioramento delle Infrastrutture (strutturali e digitali) dovrebbe favorire l' insediamento di industrie ad alta tecnologia e ad elevata intensità di lavoro qualificato". "Pensiamo a una Città green, con parchi urbani e estese zone pedonali, con servizi pubblici in tutti i quartieri, con spazi di incontro e di aggregazione per giovani e anziani, dove ci sia la possibilità di attivare formazioni culturali e sportive nei quartieri". "Siamo per cemento ZERO. Crediamo invece negli interventi di riutilizzo degli edifici dismessi e di riqualificazione delle zone degradate, specie in periferia, con attenzione all' invarianza idraulica e al consumo del suolo. Tali interventi dovranno consentire anche la creazione di spazi per attività artistico-culturali". "Pensiamo a interventi di edilizia sociale in collaborazione con ARTE e auspichiamo la realizzazione di alloggi progettati e destinati ai disabili". "L' Amministrazione comunale dovrà garantire una gestione partecipata del Bilancio Pubblico, per una gestione efficace e trasparente del rapporto coi cittadini a partire dalla valorizzazione delle risorse umane del Comune e ad una migliore organizzazione del lavoro e dei servizi erogati". "Infine il Comune dovrà vigilare sulla legalità, per tutelare la cittadinanza e mantenere un' economia sana, messa a rischio dalla presenza di cosche in maniera decisa" concludono. Altre notizie di Savona Sul territorio Savona, persone e veicoli controllati dalla Polizia di Stato Sorpreso Sorpreso a spacciare hashish, aveva quasi un chilo di droga in garage: pusher arrestato dalla Finanza post partite Mixed Zone, a tu per tu con Claudio Strinati CORDOGLIO Lutto a Savona per la scomparsa di Luigi Panneri Dalla Home Focolaio Covid, nuovo cluster in una residenza protetta della Valbormida: 80 casi numeri Polizia Stradale Savona, il bilancio del 2020: -83% di incidenti mortali Sorpreso Sorpreso a spacciare hashish, aveva quasi un chilo di droga in garage: pusher arrestato dalla Finanza Esito Accusati di "selezionare" i prestatori d' opera, condannati i vertici del porto di Alassio.

# Savona News

Savona, Vado

## Rete a Sinistra, Noi per Savona e Linea Condivisa: "Priorità programmatiche in vista delle elezioni comunali"

*"Pensiamo a un progetto di città che vede strettamente correlati tutti gli aspetti della vita cittadina: ambiente, lavoro, urbanistica, welfare, mobilità e salute"*

Nella fase attuale di avvicinamento alle prossime elezioni amministrative di Savona, i gruppi consiliari comunali di "Rete a Sinistra", sostenuto da Sinistra Italiana e Rifondazione, di "Noi per Savona" e l'associazione regionale "Linea condivisa" desiderano proporre alla discussione politica alcune priorità programmatiche. "Pensiamo a un progetto di città che vede strettamente correlati tutti gli aspetti della vita cittadina: ambiente, lavoro, urbanistica, welfare, mobilità e salute. Un modello di vera Smart City, capace di incidere sugli attuali sistemi di gestione del territorio, unica soluzione per fermare il declino economico-demografico e il degrado ambientale, purtroppo sempre più accentuati" spiegano in una nota - Pensiamo a una città più vivibile e attrattiva, sede di attività produttive, centro di produzione culturale e luogo dove sperimentare modelli eco-compatibili che diminuiscano l'inquinamento".

"Per questo pensiamo che nella centrale di Vado non debbano essere collocati né l'inceneritore né il raddoppio dei gruppi a gas, ma vogliamo aprire una riflessione su come produrre energia pulita, in stretto collegamento con nuovi modelli di mobilità. Infatti, a proposito di mobilità, vorremmo un utilizzo prioritario del trasporto su ferro per merci e passeggeri per gli spostamenti extraurbani e una città dove si possa risolvere in maniera definitiva la circolazione in area urbana dei TIR e dove, in alternativa al costosissimo filobus, si possa investire su minibus elettrici. Vogliamo una città che scelga di investire prioritariamente verso una mobilità prevalentemente elettrica". "Il comune deve porsi il problema, urgente, di come aprire una discussione con gli enti preposti per la riqualificazione della rete ferroviaria del Nord-Ovest e il raddoppio della Torino-Savona. Solo il collegamento efficiente con l'entroterra garantirà al territorio savonese la ripresa economica. Inoltre, data l'importanza strategica del porto di Savona, è necessaria una ridefinizione dei rapporti tra il comune e l'**Autorità Portuale**, per lavorare in sinergia in merito agli spazi, agli input per le attività produttive e alla gestione del fronte mare della città". "Crediamo che non sia coerente la proposta di ampliamento della discarica del Boscaccio e tanto meno siamo d'accordo sull'installazione di un inceneritore. Proponiamo invece: la sperimentazione immediata in una zona della Città di un porta a porta spinto e la computazione individuale del conferito; l'individuazione di spazi per l'attività di recupero- riuso- riciclo; l'attivazione di buone pratiche da parte del comune e delle sue partecipate per un percorso plastic-free" prosegue la nota. "Nella Smart City avrà una funzione essenziale la Digitalizzazione come strumento per coordinare e controllare tutti i principali servizi della Città e per informare gli abitanti e i turisti. Sarà necessario investire in tale senso e attivare una fruttuosa collaborazione con il Campus di Legino, che potrà fornire importanti competenze soprattutto nell'ambito della Protezione Civile". "Il comune dovrà farsi promotore, insieme ad Asl 2 e a Regione Liguria, per la costruzione di modelli di medicina territoriale per l'attivazione di un servizio di assistenza domiciliare integrata e ambulatori infermieristici territoriali. Il comune dovrà inoltre partecipare attivamente alla costruzione di Case della Salute, in cui vengano integrate le competenze socio-sanitarie per raggiungere l'obiettivo della presa in carico totale del paziente, e che dovrebbe proporre un progetto di Medicina scolastica e aprire un tavolo di discussione con Asl 2 per concordare una migliore organizzazione della Medicina preventiva nei luoghi di





lavoro". "Per noi è necessario riportare l' ospedale San Paolo ai livelli strutturali richiesti dalla sua funzione di ospedale di Savona capoluogo di Provincia, a partire dall' attivazione del Centro Ictus e dall' acquisto di una Eliambulanza. Vogliamo infine che venga garantita la presenza di mediatrici



## Savona News

Savona, Vado

---

culturali nei reparti di Maternità e nei Consultori che andranno ulteriormente potenziati. Crediamo fermamente nel mantenere e rilanciare la gestione in house dei servizi pubblici, in particolare su trasporti, rifiuti e gestione acque. Il miglioramento delle Infrastrutture (strutturali e digitali) dovrebbe favorire l' insediamento di industrie ad alta tecnologia e ad elevata intensità di lavoro qualificato". "Pensiamo a una città green, con parchi urbani e estese zone pedonali, con servizi pubblici in tutti i quartieri, con spazi di incontro e di aggregazione per giovani e anziani, dove ci sia la possibilità di attivare formazioni culturali e sportive nei quartieri. Siamo per cemento zero. Crediamo invece negli interventi di riutilizzo degli edifici dismessi e di riqualificazione delle zone degradate, specie in periferia, con attenzione all' invarianza idraulica e al consumo del suolo. Tali interventi dovranno consentire anche la creazione di spazi per attività artistico- culturali. Pensiamo a interventi di edilizia sociale in collaborazione con ARTE e auspichiamo la realizzazione di alloggi progettati e destinati ai disabili". "L' amministrazione comunale dovrà garantire una gestione partecipata del Bilancio Pubblico, per una gestione efficace e trasparente del rapporto coi cittadini a partire dalla valorizzazione delle Risorse umane del comune e ad una migliore organizzazione del lavoro e dei servizi erogati - concludono - Infine il comune dovrà vigilare sulla Legalità, per tutelare la cittadinanza e mantenere un' economia sana, messa a rischio dalla presenza di cosche in maniera decisa".

## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

### Diga, il sì condizionato delle Riparazioni navali: «Vogliamo più spazio»

FRANCESCO MARGIOCCO

genova È troppo poco lo spazio che il dossier sulla nuova diga foranea dedica alle riparazioni navali. Due righe a pagina 24, ripetute tali e quali a pagina 26, per un settore che, dice Confindustria, conta 1.764 addetti diretti, mille di indotto, tremila indiretti e ottanta aziende concentrate, nel porto di Genova, tra il Porto antico e la Foce. Il presidente di Confindustria Genova, Giovanni Mondini, se ne rammarica. «Non basta dire che le riparazioni navali potranno "trarre prospettive di crescita" dalla nuova diga, perché per crescere, le riparazioni hanno bisogno di spazi, e questi spazi vanno assegnati». Giovanni Costaguta, imprenditore e rappresentante di cinquanta aziende della nautica, aggiunge altri elementi. «Secondo uno studio di Ambrosetti, uno yacht tra i 36 e i 50 metri, in un giorno di permanenza in città, crea un valore economico di 8.800 euro. Se lo yacht supera i 75 metri, il valore giornaliero arriva oltre i 45 mila euro». Morale: «La diga è un' opera epocale, che dev' essere condivisa con gli operatori portuali e dev' essere un' occasione di crescita per i nostri ormeggi e le nostre aree industriali». Come Mondini, Costaguta, che presiede l' associazione imprenditoriale Genova for Yachting, ha parlato ieri alla penultima delle commissioni tecniche organizzate per presentare i tre progetti di diga foranea al momento in discussione. Sono tre ipotesi, elaborate dai progettisti scelti con gara dall' Autorità portuale, per una costruzione che dovrebbe durare otto anni e costare 1,3 miliardi; un' opera che permetterà l' accesso delle grandi navi da 24 mila container nel bacino di Sampierdarena. «Opera fondamentale», dice il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, anche lui presente ieri. «Fondamentale e complementare al Terzo Valico e al nuovo nodo ferroviario di Genova, infrastrutture che questa città aspetta da tempo», puntualizza Mondini. Il dibattito pubblico proseguirà venerdì, alle cinque del pomeriggio, con un incontro, aperto a tutti, che esaminerà le tre ipotesi progettuali. L' incontro potrà essere seguito via internet, sul sito [www.dpdigaforanea.it](http://www.dpdigaforanea.it). --© RIPRODUZIONE RISERVATA.





L' economia del mare

Diga, sì degli armatori "Va fatta al più presto"

Messina, Assarmatori: " Fondamentale per garantire competitività al sistema portuale"

« La diga foranea di **Genova** va fatta. Va fatta perché investire nel sistema infrastrutturale marittimo- portuale è la via giusta per contribuire al superamento dell' attuale crisi rilanciando l' intera economia nazionale anche tramite i collegamenti terrestri in via di esecuzione con rilevanti opere pubbliche » . Lo ha affermato ieri il presidente di Assarmatori, Stefano Messina che, nel corso del dibattito pubblico sulla diga foranea di **Genova**, ha assunto una posizione ferma e irrevocabile su un' opera - ha sottolineato - « che è fondamentale per garantire competitività ed efficienza al sistema portuale, ma, attraverso questo, al sistema produttivo dell' area industriale più importante del Paese, rendendo possibile quella competitività con i Porti del Nord Europa che per troppi anni è stata una chimera». « La realizzazione della nuova Diga Foranea - ha ricordato ancora Messina - è un' opera strategica per quell' adeguamento infrastrutturale del **Porto di Genova** indispensabile per permettere allo scalo, nonché all' intero sistema portuale italiano, di consolidare il proprio ruolo logistico nello scenario mediterraneo ed europeo. Ora va recuperato e alla svelta - ha ribadito Messina - il tempo perduto, vanno concentrate le risorse su ciò che è davvero strategico, va seguito un disegno economico sulle infrastrutture che abbia una forte e condivisa logica di mercato». «La Diga va fatta - ha sostenuto il presidente di Assarmatori aderente a Confraspporto- Confcommercio, che ha portato con forza la voce di gruppi leader nei traghetti ro- ro pax, nelle crociere, nei container - e va fatta subito e bene, garantendo con i nuovi lavori un accesso equo e non discriminatorio al **Porto**, garantendo la competitività e ponendo le basi per una massiccia crescita dei traffici supportata da una rete logistica di collegamento con l' hinterland industriale e produttivo. Siamo oggi alla vigilia della prima grande area integrata, metropolitana e logistica, che fornisce al Paese una vera e propria locomotiva per trainare la ripresa». Prosegue così il confronto a più voci su un' opera infrastrutturale per cui il governo, come spiegato dalla ministra dei Trasporti Paola De Micheli, è pronto anche a impiegare risorse europee provenienti dal Recovery Plan. Il dibattito pubblico sulla diga foranea si chiuderà il 2 febbraio. © RIPRODUZIONE RISERVATA



Il dibattito pubblico

**Mondini: "Guardiamo a terra rivisitiamo le riparazioni e facciamo ordine nell' area"**

*Disco verde alla nuova infrastruttura a mare anche dal cluster della nautica professionale*

Una nuova diga? Non c'è occasione migliore per ripensare a un intervento di riassetto complessivo degli spazi portuali, a cominciare da quelli dedicati al settore industriale dello scalo. Giovanni Mondini, presidente di Confindustria **Genova**, entra nel dibattito pubblico sulla nuova diga del **porto** di Sampierdarena non solo per ribadire il suo sì all' infrastruttura, già noto da tempo, ma per chiedere un ampliamento del tema portuale che possa condurre fino a un nuovo layout degli spazi a terra. Quale migliore occasione, infatti, di una nuova diga a 500 metri da quella attuale per rimettere ordini a spazi oggi complesse, in cui convivono a fatica industria e nautica? «Alla diga siamo favorevoli, lo siamo da tempo» spiega Mondini. Il ragionamento di Confindustria e di altre realtà economiche e produttive è comunque chiaro: bisogna ragionare in un' ottica più ampia, in cui tutte le infrastrutture si integrano fra loro nelle differenti modalità. «Terzo valico, nodo ferroviario, ultimo miglio, rappresentano la prima tranche e poi deve arrivare anche la diga » aggiunge il leader degli imprenditori genovesi, sottolineando poi l' esigenza di un intervento radicale sugli spazi a terra che riguardano le riparazioni navali. « Visto che parliamo di un progetto importante, quello della diga, che disegna il **porto** per i prossimi cinquant' anni - aggiunge Mondini - sarebbe opportuna una rivisitazione a 360 gradi, sarebbe bene studiare e progettare qualcosa anche per le riparazioni navali. Le diverse soluzioni prospettate per la nuova diga lasciano intuire che l' attuale canale di ingresso da levante, liberato dal flusso delle grandi navi portacontainer, potrebbe aprire opportunità per darsene nautiche e riparazioni navali, ma non va oltre». E un sì convinto alla nuova diga arriva anche da "Genova For Yacting", il cluster della nautica professionale genovese che rappresenta una cinquantina di realtà in servizi, marina, cantieri, tecnologie e professionisti. « La nuova diga foranea è un' imperdibile occasione per ripensare e migliorare gli spazi nel **porto** di **Genova** considerando tutte le categorie che vi operano» spiega il presidente Giovanni Costaguta, che sollecita anche attenzione per la nautica professionale. «Il nostro è un comparto trasversale, parte integrante del **porto** industriale grazie alla cantieristica, fino ai servizi e alle attività ricettive di super yacht - aggiunge - Benché contenuti come numeri assoluti, garantiamo il più alto impatto economico e occupazionale rispetto agli spazi utilizzati, e il maggior impatto economico in termini di moltiplicatore sull' economia cittadina. Lo studio condotto da The European House-Ambrosetti ha sottolineato che nel 2019 il contributo della nautica professionale all' economia del **porto** e del territorio è stato stimato in 369 milioni di impatto economico totale lungo tutta la filiera sul territorio, oltre 2000 addetti di impatto occupazionale e un contributo al Pil ligure di 133 milioni». - (mas.m. )



## Porti, Assarmatori: "Diga foranea Genova va fatta subito, senza esitazioni"

"La diga foranea di **Genova** va fatta. Va fatta perché investire nel sistema infrastrutturale marittimo-portuale è la via giusta per contribuire al superamento dell'attuale crisi rilanciando l'intera economia nazionale anche tramite i collegamenti terrestri in via di esecuzione con rilevanti opere pubbliche". Lo ha affermato oggi il Presidente di Assarmatori, Stefano Messina che, nel corso del dibattito pubblico sulla diga foranea di **Genova**, ha assunto una posizione ferma e irrevocabile su un'opera - ha sottolineato - "che è fondamentale per garantire competitività ed efficienza al sistema portuale, ma, attraverso questo, al sistema produttivo dell'area industriale più importante del Paese, rendendo possibile quella competitività con i Porti del Nord Europa che per troppi anni è stata una chimera". "La realizzazione della nuova Diga Foranea - ha ricordato Messina - è un'opera strategica per quell'adeguamento infrastrutturale del **Porto** di **Genova** indispensabile per permettere allo scalo, nonché all'intero sistema portuale italiano, di consolidare il proprio ruolo logistico nello scenario mediterraneo ed europeo. Ora va recuperato e alla svelta - ha ribadito Messina - il tempo perduto, vanno concentrate le risorse su ciò che è davvero strategico, va seguito un disegno economico sulle infrastrutture che abbia una forte e condivisa logica di mercato". "La Diga va fatta - ha sostenuto il Presidente di Assarmatori aderente a Confrasperto-Confcommercio, che ha portato con forza la voce di gruppi leader nei traghetti ro-ro pax, nelle crociere, nei container - e va fatta subito e bene, garantendo con i nuovi lavori un accesso equo e non discriminatorio al **Porto**, garantendo la competitività e ponendo le basi per una massiccia crescita dei traffici supportata da una rete logistica di collegamento con l'hinterland industriale e produttivo. Siamo oggi alla vigilia della prima grande area integrata, metropolitana e logistica, che fornisce al Paese una vera e propria locomotiva per trainare la ripresa".





## Messina (Assarmatori): Nuova Diga Foranea di Genova, va fatta subito

*Al dibattito Pubblico per la Nuova Diga Foranea di Genova interviene il presidente di Assarmatori, Stefano Messina.*

GENOVA - La Nuova Diga Foranea di Genova va fatta. Va fatta perché investire nel sistema infrastrutturale marittimo-portuale è la via giusta per contribuire al superamento dell'attuale crisi rilanciando l'intera economia nazionale anche tramite i collegamenti terrestri in via di esecuzione con rilevanti opere pubbliche. Lo ha affermato oggi il presidente di Assarmatori, Stefano Messina che, nel corso del Dibattito Pubblico sulla Diga Foranea di Genova, ha assunto una posizione ferma e irrevocabile su un'opera ha sottolineato che è fondamentale per garantire competitività ed efficienza al sistema portuale, ma, attraverso questo, al sistema produttivo dell'area industriale più importante del Paese, rendendo possibile quella competitività con i Porti del Nord Europa che per troppi anni è stata una chimera. La realizzazione della nuova Diga Foranea - ha ricordato Messina - è un'opera strategica per quell'adeguamento infrastrutturale del Porto di Genova indispensabile per permettere allo scalo, nonché all'intero sistema portuale italiano, di consolidare il proprio ruolo logistico nello scenario mediterraneo ed europeo. Ora va recuperato e alla svelta ha ribadito Messina il tempo perduto, vanno concentrate le risorse su ciò che è davvero strategico, va seguito un disegno economico sulle infrastrutture che abbia una forte e condivisa logica di mercato. La Diga va fatta ha sostenuto il presidente di Assarmatori (aderente a Confrasperto-Confercommercio) che ha portato con forza la voce di gruppi leader nei traghetti ro-ro pax, nelle crociere, nei container e va fatta subito e bene, garantendo con i nuovi lavori un accesso equo e non discriminatorio al Porto, garantendo la competitività e ponendo le basi per una massiccia crescita dei traffici supportata da una rete logistica di collegamento con l'hinterland industriale e produttivo. Siamo oggi alla vigilia della prima grande area integrata, metropolitana e logistica, che fornisce al Paese una vera e propria locomotiva per trainare la ripresa.



## Genova, il dibattito pubblico sulla nuova diga porta a galla i dubbi su impatto ambientale e utilità di una delle maxi-opere del Recovery

*Per l'investimento chiesti a Bruxelles 500 milioni di euro, a fronte di una spesa totale stimata in 750-950 milioni. Secondo l'analisi costi-benefici pubblicata dai costruttori, entro il 2035 lo scalo ligure arriverà a movimentare oltre 2,5 milioni di teu. La fase di dibattito pubblico è stata compressa ad appena 20 giorni e ha già fatto emergere interrogativi sulle proiezioni di crescita, nonché sull'impatto per i quartieri e l'ecosistema marino*

È l'opera più imponente progettata in Liguria negli ultimi decenni, tanto da oscurare - in termini di costi - persino il ponte San Giorgio, costruito al posto del Morandi. La nuova diga foranea del porto di Genova è anche la più ambiziosa tra le infrastrutture "inedite" (non già previste né in corso di realizzazione) che il governo italiano vuol finanziare con il Recovery fund: il contributo chiesto a Bruxelles per il primo lotto di lavori - da terminare entro il 2026 - è di 500 milioni di euro, a fronte di una spesa totale stimata in 750-950 milioni, mentre gli oneri complessivi dovrebbero arrivare a 1,1-1,3 miliardi.

"Per noi è un investimento strategico, l'opera fondamentale per rendere Genova il porto di riferimento del Paese e uno dei grandi porti europei e mondiali", ha detto il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli. Già, perché la nuova barriera - posizionata 200 metri più al largo di quella esistente - serve ad aumentare l'area di manovra per le grandi navi, di lunghezza superiore a 300 metri, che oggi non possono attraccare a Genova per lo spazio ridotto tra la diga e le banchine. Secondo l'analisi costi-benefici pubblicata dai costruttori, grazie alla struttura entro il 2035 lo scalo ligure arriverà a movimentare oltre 2,5 milioni di teu (unità di misura equivalente a un container da venti piedi di lunghezza) ogni anno, contro il milione scarso attuale. D'altronde, dell'opera si discute da tempo, soprattutto dopo il crollo della Torre piloti nel maggio 2013. A monte dell'incidente causato dal mercantile Jolly Nero - che, manovrando di poppa per uscire dal porto, travolse la torre costruita all'estremità del molo Giano - c'è anch'è esiguo diametro, appena 550 metri, dello specchio d'acqua tra la diga e le due estremità del bacino del Porto Antico (calata Bettolo e, appunto, il molo Giano). Un avamposto che nelle intenzioni dei progettisti - guidati dalla capofila Technital - già nella prima fase di lavori dovrebbe ampliarsi fino a 800 metri di diametro, garantendo al contempo l'accesso delle grandi navi al canale di Sampierdarena, su cui si affacciano i terminal destinati allo scarico delle merci. I progetti sul tavolo sono tre: due prevedono l'entrata delle portacontainer da est, il terzo da ovest. Sia il sindaco Marco Bucci che l'ammiraglio Nicola Carlone, comandante della Capitaneria di porto, hanno espresso il proprio favore per la soluzione più costosa: quella che prevede l'ingresso unico di cargo, navi da crociera e traghetti da un varco di 310 metri aperto a levante, consentendo - si legge sul sito istituzionale dedicato - "la massima flessibilità operativa delle manovre delle navi".

Dal 9 gennaio, però, sulla diga è partito il dibattito pubblico, al suo esordio in Italia dopo il decreto del 2018 che lo ha reso obbligatorio per le grandi opere sopra una data soglia di valore. E sono comparsi i primi dubbi. Sulla durata stessa del dibattito, compresso in appena 20 giorni (e quattro incontri) a fronte dei 120 permessi dalla legge. E sulle proiezioni di crescita calcolate dai progettisti, basate - ha spiegato il project manager di Technital Antonio Lizzadro - "sulle interazioni con gli operatori che dovranno attuare i piani di impresa promessi in caso di realizzazione". Cioè sulle promesse dei terminalisti, i primi interessati alla realizzazione dell'opera. E infatti la critica rivolta da più parti al progetto è di voler compiacere soprattutto i player dell'import-export, trascurando l'impatto sociale e ambientale sulla città: in particolare sul quartiere di Sampierdarena, i cui abitanti dovranno abituarsi a una sfilata di navi alte il



doppio delle loro case. Inoltre, al netto della quota





di trasporto su rotaia , se le previsioni venissero rispettate i camion necessari per caricare le merci saranno il doppio di quelli attuali. "Come pensano di gestire questo traffico ? Che ne sarà del nostro quartiere? Quali interventi pensate di realizzare, e in che tempi?", hanno chiesto durante il dibattito i cittadini del comitato di lungomare Canepa , la strada di scorrimento che costeggia le banchine. Infine, l' impatto sull' ecosistema marino . Nel dossier dei costruttori la questione è liquidata osservando che i fondali "non sono occupati da habitat di particolare pregio ambientale". "Non si fa cenno alla movimentazione dei 3 milioni e mezzo di metri cubi di materiale necessario per costruire l' opera, oltre alla demolizione della diga preesistente, che avrà l' effetto di intorbidare le acque nel raggio di chilometri", dice a Ilfattoquotidiano.it Santo Grammatico , presidente di Legambiente Liguria , convocato - insieme a rappresentanti di Italia Nostra e del Wwf - a un tavolo di confronto privato con progettisti e **autorità**. "Ho chiesto spiegazioni anche sul mancato invito dei rappresentanti del santuario Pelagos , l' area marina protetta italo-francese per la protezione dei mammiferi marini", racconta. "Non è raro che i cetacei siano avvistati a poche centinaia di metri dalle banchine del porto, per cui bisogna pensarci bene prima di aprire un cantiere in mezzo al mare. In ogni caso chiediamo di prevedere opere di compensazione adeguate per il territorio e per le acque, oltre a dati certi sull' inquinamento atmosferico provocato dalle grandi navi e alle emissioni da trasporto su gomma . Attendiamo la valutazione d' impatto ambientale". "La finalità espressa dall' **Autorità portuale** - ha sintetizzato su Repubblica Riccardo Degl' Innocenti , esperto genovese di shipping e animatore del comitato per il dibattito pubblico - si riduce a una sorta di "sgocciolamento" , per cui se guadagnano i grandi player del trasporto container qualcosa ci guadagniamo tutti, senza necessità di indagare come e perché. Osserviamo tuttavia che rispetto ai tempi della rivoluzione industriale in cui era in voga tale teoria, oggi lo Stato è democratico e i cittadini ci mettono i soldi, senza i quali anche i traffici e i profitti dei grandi player della portualità crollerebbero. Per esempio, il costo della sola diga, circa 1 miliardo di euro, supera da solo il valore degli investimenti privati dei 13 terminalisti da 25 anni a oggi. Ai progettisti della diga - conclude - è stato consegnato dalla committente la "nave progetto" (equivalente a una portacontainer da 400 metri) come riferimento per concepire la nuova opera, non il "porto progetto", dotato di un modello di sviluppo sostenibile a cui tendere".

**Messina (Assarmatori): la nuova diga foranea di Genova va fatta e va fatta subito**

È fondamentale - ha sottolineato - per garantire competitività ed efficienza al sistema portuale nonché al sistema produttivo dell' area industriale più importante del Paese «La nuova diga foranea di **Genova** va fatta e va fatta subito, senza esitazioni». Lo ha sottolineato oggi il presidente dell' associazione armatoriale Assarmatori, Stefano Messina, riferendosi al progetto che prevede di realizzare una nuova diga posizionata circa 200 metri a mare rispetto alla posizione dell' attuale diga foranea del **porto** di **Genova**, nuova opera che è attualmente oggetto di un dibattito pubblico indetto dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. «Va fatta - ha spiegato Messina - perché investire nel sistema infrastrutturale marittimo-portuale è la via giusta per contribuire al superamento dell' attuale crisi rilanciando l' intera economia nazionale anche tramite i collegamenti terrestri in via di esecuzione con rilevanti opere pubbliche». Il presidente di Assarmatori ha evidenziato che la nuova diga foranea «è fondamentale per garantire competitività ed efficienza al sistema portuale, ma, attraverso questo, al sistema produttivo dell' area industriale più importante del Paese, rendendo possibile quella competitività con i porti del Nord Europa che per troppi anni è stata una chimera». «La realizzazione della nuova diga foranea - ha proseguito Messina - è un' opera strategica per quell' adeguamento infrastrutturale del **porto** di **Genova** indispensabile per permettere allo scalo, nonché all' intero sistema portuale italiano, di consolidare il proprio ruolo logistico nello scenario mediterraneo ed europeo. Ora va recuperato e alla svelta il tempo perduto, vanno concentrate le risorse su ciò che è davvero strategico, va seguito un disegno economico sulle infrastrutture che abbia una forte e condivisa logica di mercato». «La diga - ha ribadito Messina - va fatta e va fatta subito e bene, garantendo con i nuovi lavori un accesso equo e non discriminatorio al **porto**, garantendo la competitività e ponendo le basi per una massiccia crescita dei traffici supportata da una rete logistica di collegamento con l' hinterland industriale e produttivo. Siamo oggi alla vigilia della prima grande area integrata, metropolitana e logistica, che fornisce al Paese una vera e propria locomotiva per trainare la ripresa».



# Informazioni Marittime

Genova, Voltri

## Diga foranea di Genova, Messina (Assarmatori): "Va fatta al più presto, senza esitare"

*Opera fondamentale per consolidare il ruolo logistico dello scalo ligure nello scenario mediterraneo ed europeo*

La diga foranea di Genova va fatta e al più presto. Lo afferma con decisione il presidente di Assarmatori, Stefano Messina. "Va fatta perché investire nel sistema infrastrutturale marittimo-portuale è la via giusta per contribuire al superamento dell'attuale crisi rilanciando l'intera economia nazionale anche tramite i collegamenti terrestri in via di esecuzione con rilevanti opere pubbliche". Messina ha espresso oggi la sua convinzione nel corso del dibattito pubblico sulla diga foranea di Genova, assumendo una posizione ferma e irrevocabile su un'opera che, sottolinea, "è fondamentale per garantire competitività ed efficienza al sistema portuale, ma, attraverso questo, al sistema produttivo dell'area industriale più importante del Paese, rendendo possibile quella competitività con i Porti del Nord Europa che per troppi anni è stata una chimera". "La realizzazione della nuova diga foranea - ha ricordato Messina - è un'opera strategica per quell'adeguamento infrastrutturale del porto di Genova indispensabile per permettere allo scalo, nonché all'intero sistema portuale italiano, di consolidare il proprio ruolo logistico nello scenario mediterraneo ed europeo. Ora va recuperato e alla svelta ha ribadito Messina il tempo perduto, vanno concentrate le risorse su ciò che è davvero strategico, va seguito un disegno economico sulle infrastrutture che abbia una forte e condivisa logica di mercato". "La diga va fatta ha sostenuto il presidente di Assarmatori, aderente a Confrtrasporto-Confrcommercio, che ha portato con forza la voce di gruppi leader nei traghetti ro-ro pax, nelle crociere, nei container e va fatta subito e bene, garantendo con i nuovi lavori un accesso equo e non discriminatorio al porto, garantendo la competitività e ponendo le basi per una massiccia crescita dei traffici supportata da una rete logistica di collegamento con l'hinterland industriale e produttivo. Siamo oggi alla vigilia della prima grande area integrata, metropolitana e logistica, che fornisce al Paese una vera e propria locomotiva per trainare la ripresa".





**Messina: la Diga Foranea di Genova va fatta**

*Investire in infrastrutture marittimo-portuali per superare la crisi*

Redazione

ROMA La Diga Foranea di Genova va fatta. Va fatta perché investire nel sistema infrastrutturale marittimo-portuale è la via giusta per contribuire al superamento dell'attuale crisi rilanciando l'intera economia nazionale anche tramite i collegamenti terrestri in via di esecuzione con rilevanti opere pubbliche. Lo ha affermato oggi il presidente di Assarmatori, Stefano Messina che, nel corso del dibattito pubblico sulla Diga Foranea di Genova, ha assunto una posizione ferma e irrevocabile su un'opera ha sottolineato che è fondamentale per garantire competitività ed efficienza al sistema portuale, ma, attraverso questo, al sistema produttivo dell'area industriale più importante del Paese, rendendo possibile quella competitività con i Porti del Nord Europa che per troppi anni è stata una chimera. La realizzazione della nuova Diga Foranea ha ricordato Messina è un'opera strategica per quell'adeguamento infrastrutturale del Porto di Genova indispensabile per permettere allo scalo, nonché all'intero sistema portuale italiano, di consolidare il proprio ruolo logistico nello scenario mediterraneo ed europeo. Ora va recuperato e alla svelta ha ribadito il presidente Stefano Messina il tempo perduto, vanno concentrate le risorse su ciò che è davvero strategico, va seguito un disegno economico sulle infrastrutture che abbia una forte e condivisa logica di mercato. La Diga va fatta ha sostenuto il presidente di Assarmatori, aderente a Confrasperto-Conffcommercio, che ha portato con forza la voce di gruppi leader nei traghetti ro-ro pax, nelle crociere, nei container e va fatta subito e bene, garantendo con i nuovi lavori un accesso equo e non discriminatorio al Porto, garantendo la competitività e ponendo le basi per una massiccia crescita dei traffici supportata da una rete logistica di collegamento con l'hinterland industriale e produttivo. Siamo oggi alla vigilia della prima grande area integrata, metropolitana e logistica, che fornisce al Paese una vera e propria locomotiva per trainare la ripresa. La sintesi dei contenuti discussi e la traduzione di domande e risposte si troveranno sul sito del Dibattito Pubblico: <https://dpdigaforanea.it>.



### Messina (ASSARMATORI): "La nuova Diga Foranea di Genova va fatta subito"

GAM EDITORI

Lo ha affermato ieri il Presidente di ASSARMATORI, Stefano Messina che, nel corso del Dibattito Pubblico sulla Diga Foranea di **Genova**, ha assunto una posizione ferma e irrevocabile su un' opera - ha sottolineato - "che è fondamentale per garantire competitività ed efficienza al sistema portuale, ma, attraverso questo, al sistema produttivo dell' area industriale più importante del Paese, rendendo possibile quella competitività con i Porti del Nord Europa che per troppi anni è stata una chimera". "La realizzazione della nuova Diga Foranea - ha ricordato Messina - è un' opera strategica per quell' adeguamento infrastrutturale del **Porto** di **Genova** indispensabile per permettere allo scalo, nonché all' intero sistema portuale italiano, di consolidare il proprio ruolo logistico nello scenario mediterraneo ed europeo". "Ora va recuperato e alla svelta - ha ribadito Messina - il tempo perduto, vanno concentrate le risorse su ciò che è davvero strategico, va seguito un disegno economico sulle infrastrutture che abbia una forte e condivisa logica di mercato". "La Diga va fatta - ha sostenuto il Presidente di ASSARMATORI, aderente a Conftrasporto-Confcommercio, che ha portato con forza la voce di gruppi leader nei traghetti ro-ro pax, nelle crociere, nei container - e va fatta subito e bene, garantendo con i nuovi lavori un accesso equo e non discriminatorio al **Porto**, garantendo la competitività e ponendo le basi per una massiccia crescita dei traffici supportata da una rete logistica di collegamento con l' hinterland industriale e produttivo. Siamo oggi alla vigilia della prima grande area integrata, metropolitana e logistica, che fornisce al Paese una vera e propria locomotiva per trainare la ripresa".



## Nuova diga, proposta choc del comitato di Multedo: "Delocalizzare il Porto Petroli"

*Nuova diga, proposta choc del comitato di Multedo: Delocalizzare il Porto Petroli*

GENOVA - Il comitato Multedo per l' ambiente ha presentato, nell' ambito del debat public sulla nuova diga di Genova, la proposta di utilizzare parte della nuova opera per delocalizzare il Porto Petroli di Multedo. Da anni il comitato battaglia per la vivibilità della zona, in contrasto con la presenza del porto Petroli: "Oggi - spiega Gian Piero Cellerino, membro del Comitato - lo abbiamo a 250 metri dalle case , con tutti i disagi conseguenti, mentre se andasse sulla nuova diga la distanza sarebbe di oltre 2 km . Del resto - continua Cellerino - già nel 2014 l' **Autorità portuale** di Genova commissionò uno studio a Saneco di Milano, ipotizzando lo spostamento sulla nuova diga di cui si parlava già. Se invece si volesse contenere l' investimento, si potrebbe usare una parte della diga foranea attuale riconvertendola ad accosto del Porto Petroli , e in tal caso si sposterebbe comunque a una distanza di sicurezza di almeno di 1850 metri dalle case".

GENOVA - Il comitato Multedo per l'ambiente ha presentato, nell'ambito del debat public sulla nuova diga di Genova, la proposta di utilizzare parte della nuova opera per delocalizzare il Porto Petroli di Multedo.

Da anni il comitato battaglia per la vivibilità della zona, in contrasto con la presenza del porto Petroli: "Oggi - spiega Gian Piero Cellerino, membro del Comitato - lo abbiamo a 250 metri dalle case, con tutti i disagi conseguenti, mentre se andasse sulla nuova diga la distanza sarebbe di oltre 2 km. Del resto - continua Cellerino - già nel 2014 l'Autorità portuale di Genova commissionò uno studio a Saneco di Milano, ipotizzando lo spostamento sulla nuova diga di cui si parlava già.

Se invece si volesse contenere l'investimento, si potrebbe usare una parte della diga foranea attuale riconvertendola ad accosto del Porto Petroli, e in tal caso si sposterebbe comunque a una distanza di sicurezza di almeno di 1850 metri dalle case".

PRODOTTO COFINANZIATO DALL'UNIONE EUROPEA - FONDO EUROPEO DI SVILUPPO REGIONALE - OBBIETTIVO SPECIFICO 4 "SOSTEGNO ALLE IMPRESE E ALLE ATTIVITÀ ECONOMICHE" PROGRAMMA OPERATIVO 2007-2013 Parte competitiva ASSE 1 "INNOVAZIONE E COMPETITIVITÀ" - B...



## Messina (Assarmatori): La nuova diga foranea di Genova va fatta e va fatta subito

Genova La nuova diga foranea di Genova va fatta e va fatta subito, senza esitazioni. Lo ha sottolineato oggi il presidente dell'associazione armatoriale Assarmatori, Stefano Messina, riferendosi al progetto che prevede di realizzare una nuova diga posizionata circa 200 metri a mare rispetto alla posizione dell'attuale diga foranea del porto di Genova, nuova opera che è attualmente oggetto di un dibattito pubblico indetto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Va fatta ha spiegato Messina perché investire nel sistema infrastrutturale marittimo-portuale è la via giusta per contribuire al superamento dell'attuale crisi rilanciando l'intera economia nazionale anche tramite i collegamenti terrestri in via di esecuzione con rilevanti opere pubbliche. Il presidente di Assarmatori ha evidenziato che la nuova diga foranea è fondamentale per garantire competitività ed efficienza al sistema portuale, ma, attraverso questo, al sistema produttivo dell'area industriale più importante del Paese, rendendo possibile quella competitività con i porti del Nord Europa che per troppi anni è stata una chimera. La realizzazione della nuova diga foranea ha proseguito Messina è un'opera strategica per quell'adeguamento infrastrutturale del porto di Genova indispensabile per permettere allo scalo, nonché all'intero sistema portuale italiano, di consolidare il proprio ruolo logistico nello scenario mediterraneo ed europeo. Ora va recuperato e alla svelta il tempo perduto, vanno concentrate le risorse su ciò che è davvero strategico, va seguito un disegno economico sulle infrastrutture che abbia una forte e condivisa logica di mercato. La diga ha concluso Messina va fatta e va fatta subito e bene, garantendo con i nuovi lavori un accesso equo e non discriminatorio al porto, garantendo la competitività e ponendo le basi per una massiccia crescita dei traffici supportata da una rete logistica di collegamento con l'hinterland industriale e produttivo. Siamo oggi alla vigilia della prima grande area integrata, metropolitana e logistica, che fornisce al Paese una vera e propria locomotiva per trainare la ripresa.



# Shipping Italy

Genova, Voltri

## Messina (Assarmatori) si schiera per la nuova diga di Genova: Da fare subito e senza esitazioni

La Diga Foranea di Genova va fatta. Va fatta perché investire nel sistema infrastrutturale marittimo-portuale è la via giusta per contribuire al superamento dell'attuale crisi rilanciando l'intera economia nazionale anche tramite i collegamenti terrestri in via di esecuzione con rilevanti opere pubbliche. Lo ha affermato il presidente di Assarmatori, Stefano Messina che, nel corso del Dibattito Pubblico sulla Diga Foranea di Genova, ha assunto una posizione ferma su un'opera che ha sottolineato è fondamentale per garantire competitività ed efficienza al sistema portuale, ma, attraverso questo, al sistema produttivo dell'area industriale più importante del Paese, rendendo possibile quella competitività con i Porti del Nord Europa che per troppi anni è stata una chimera. Messina ha poi aggiunto: La realizzazione della nuova Diga Foranea è un'opera strategica per quell'adeguamento infrastrutturale del porto di Genova indispensabile per permettere allo scalo, nonché all'intero sistema portuale italiano, di consolidare il proprio ruolo logistico nello scenario mediterraneo ed europeo. Il presidente di Assarmatori, aderente a Conftrasporto-Confcommercio, rappresenta la voce di gruppi leader nei traghetti ro-ro pax, nelle crociere, nei container secondo i quali la diga va fatta. E va fatta subito e bene, garantendo con i nuovi lavori un accesso equo e non discriminatorio al porto, garantendo la competitività e ponendo le basi per una massiccia crescita dei traffici supportata da una rete logistica di collegamento con l'hinterland industriale e produttivo. Siamo oggi alla vigilia della prima grande area integrata, metropolitana e logistica, che fornisce al Paese una vera e propria locomotiva per trainare la ripresa.



## Blocco trasporti eccezionali su A26, Benveduti: «Ancora la Liguria a pagare il conto più caro»

*La preoccupazione dell'assessore regionale allo Sviluppo economico: «A detta di Aspi, siamo lontanissimi dalla conclusione dei cantieri sulla nostra rete autostradale»*

«È ancora una volta la Liguria a pagare il prezzo più caro della spregiudicatezza di Autostrade e di un ministero che continua a non vigilare come dovrebbe». A dirlo è l'assessore regionale allo Sviluppo economico e ai Porti e la Logistica Andrea Benveduti, in riferimento al blocco dei trasporti eccezionali sulla A26, a causa di imprevisti tecnici occorsi all'altezza della galleria Lagoscuro. «Risultano ancora fermi in autostrada, da venerdì scorso, alcuni mezzi di trasporto eccezionali diretti per il porto di Genova. Una situazione inaccettabile sottolinea l'assessore che sconta l'oramai nota assenza di gestione e programmazione dei concessionari autostradali. La chiusura senza preavviso ha causato un importante danno economico alle aziende, che hanno perso la consegna della merce nei tempi previsti. Ma la preoccupazione, oltreché per l'immediato, si sposta sul medio-lungo termine: a detta di Aspi, siamo lontanissimi dalla conclusione dei cantieri sulla nostra rete autostradale. E, per non rischiare di perdere importanti traffici che fanno del nostro sistema portuale l'economia principale della Liguria, occorre una pianificazione degli interventi che coinvolga anche questo specifico settore».

«Facciamo dunque nostra la preoccupazione delle categorie di riferimento, viste le recenti decisioni che stanno paralizzando progressivamente i terminal portuali liguri, generando danni incalcolabili a un comparto che stava faticosamente riemergendo dopo l'effetto Covid. Chiederemo già domani, all'incontro organizzato dal Mit in videoconferenza al quale parteciperò con il collega alle Infrastrutture Giampedrone il rispetto degli impegni presi circa il coinvolgimento delle categorie economiche liguri alle prossime riunioni di coordinamento lavori, oltre a un doveroso piano di risarcimenti economici anche a compensazione di questi ultimi danni subiti», conclude Benveduti.





## Stop ai trasporti eccezionali sulla A26, Benveduti: "La Liguria paga il conto più caro"

*A causa di problemi tecnici all' altezza della galleria Lagoscuro. Domani incontro con il Mit in videoconferenza*

Redazione

**Genova**. 'È ancora una volta la Liguria a pagare il prezzo più caro della spregiudicatezza di Autostrade e di un ministero che continua a non vigilare come dovrebbe'. Lo dice l' assessore allo Sviluppo economico e ai Porti e la Logistica Andrea Benveduti, in riferimento al blocco dei trasporti eccezionali sulla A26, a causa di imprevisti tecnici occorsi all' altezza della galleria Lagoscuro. 'Risultano ancora fermi in autostrada, da venerdì scorso, alcuni mezzi di trasporto eccezionali diretti per il **porto** di **Genova**. Una situazione inaccettabile - sottolinea l' assessore - che sconta l' oramai nota assenza di gestione e programmazione dei concessionari autostradali. La chiusura senza preavviso ha causato un importante danno economico alle aziende, che hanno perso la consegna della merce nei tempi previsti. Ma la preoccupazione, oltretutto per l' immediato, si sposta sul medio-lungo termine: siamo, a detta di Aspi, lontanissimi dalla conclusione dei cantieri sulla nostra rete autostradale. E, per non rischiare di perdere importanti traffici che fanno del nostro sistema portuale l' economia principale della Liguria, occorre una pianificazione degli interventi che coinvolga anche questo specifico settore'.

'Facciamo dunque nostra la preoccupazione delle categorie di riferimento, viste le recenti decisioni che stanno paralizzando progressivamente i terminal portuali liguri, generando danni incalcolabili a un comparto che stava faticosamente riemergendo dopo l' effetto Covid. Chiederemo già domani, all' incontro organizzato dal Mit in videoconferenza - al quale parteciperò con il collega alle Infrastrutture Giampedrone -, il rispetto degli impegni presi circa il coinvolgimento delle categorie economiche liguri alle prossime riunioni di coordinamento lavori, oltre a un doveroso piano di risarcimenti economici anche a compensazione di questi ultimi danni subiti' conclude Benveduti.

**Genova24.it**

**Stop ai trasporti eccezionali sulla A26, Benveduti: "La Liguria paga il conto più caro"**

A causa di problemi tecnici all'altezza della galleria Lagoscuro. Domani incontro con il Mit in videoconferenza

Redazione - 19 gennaio 2021 - 16:39

Genova24.it

Genova. "È ancora una volta la Liguria a pagare il prezzo più caro della spregiudicatezza di Autostrade e di un ministero che continua a non vigilare come dovrebbe".

Lo dice l' assessore allo Sviluppo economico e ai Porti e la Logistica Andrea Benveduti, in riferimento al blocco dei trasporti eccezionali sulla A26, a causa di imprevisti tecnici occorsi all' altezza della galleria Lagoscuro.

"Risultano ancora fermi in autostrada, da venerdì scorso, alcuni mezzi di trasporto eccezionali diretti per il porto di Genova. Una situazione inaccettabile - sottolinea l' assessore - che sconta l' oramai nota assenza di gestione e programmazione dei concessionari autostradali. La chiusura senza preavviso ha causato un importante danno economico alle aziende, che hanno perso la consegna della merce nei tempi previsti. Ma la preoccupazione, oltretutto per l' immediato, si sposta sul medio-lungo termine: siamo, a detta di Aspi, lontanissimi dalla conclusione dei cantieri sulla nostra rete autostradale. E, per non rischiare di perdere importanti traffici che fanno del nostro sistema portuale l' economia principale della Liguria, occorre una pianificazione degli interventi che coinvolga anche questo specifico settore".

# L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

## Psa Genova, gli incidenti sono al minimo

Per tutto il 2020, il numero di incidenti al terminal PSA Genova Pra' è stato il più basso di sempre. L'indice LTIF, un parametro comunemente utilizzato per misurare l'andamento degli incidenti, si è attestato a 6,5, con una diminuzione del 46% rispetto all'anno scorso. Anche la gravità degli incidenti avvenuti nel 2020 è stata inferiore rispetto agli anni precedenti. Il grafico sottostante mostra come l'andamento LTIF in PSAGP sia costantemente diminuito a partire dal 2013 - anno in cui questo indicatore chiave di performance (KPI) è stato introdotto per tutto il personale interno ed esterno operante nel terminal. Il raggiungimento di questo risultato significativo è stato possibile grazie ai continui investimenti che PSA negli anni ha effettuato per migliorare sia la qualità dei mezzi operativi del terminal sia l'ambiente di lavoro. È però anche il risultato di numerose iniziative di prevenzione quali la formazione del personale, gli eventi pubblici sulla sicurezza, il dialogo costante con i lavoratori e i loro rappresentanti, i forum di discussione, costantemente promossi per cambiare e migliorare la cultura della sicurezza all'interno dell'intera comunità portuale. Perché è noto che la vera Sicurezza - sia sul lavoro sia nella vita privata - si basa sul comportamento di ciascun individuo per la propria salvaguardia, quella dei suoi colleghi e di tutti coloro che gli stanno accanto.



## Il Secolo XIX

La Spezia

### Nomine, si compone il puzzle Accordo sulla cassa alla Spezia

ALBERTO GHIARA

Si compone il puzzle della governance dei porti italiani. La ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, ha nominato Daniele Rossi e Sergio Prete alla presidenza rispettivamente dell' Autorità di sistema portuale del mar Adriatico centro-settentrionale (Ravenna) e del mare Ionio (Taranto), entrambi per un secondo mandato. Con la nomina di Rossi, che è anche presidente di **Assoporti**, e di Prete si va delineando il puzzle delle nomine ai vertici delle Asp italiane. Restano in attesa di conoscere il proprio destino i porti di Ancona (è in forse la conferma di Rodolfo Giampieri, in proroga fino al termine dell'emergenza Covid), Napoli (quasi certo l' arrivo di Andrea Annunziata) e Augusta, mentre l' Asp di Venezia-Chioggia e l' Ap di Gioia Tauro sono commissariate. Per altri quattro scali il rinnovo della governance è previsto tra il 2022 e il 2023. Lscst, 243 in cassa integrazione Sindacati e azienda hanno trovato l' accordo per la cassa integrazione al terminal Lscst della Spezia. Il numero dei lavoratori interessati è sceso dai 343 della prima contestata comunicazione da parte del terminal a 243, di cui 142 lavoratori di banchina e 101 impiegati e quadri, su un totale di 650 dipendenti. Il compromesso

raggiunto contiene anche una clausola di raffreddamento che garantisce la possibilità di scioperare. Carrette per Piombino Un emendamento alla legge di Bilancio chiarisce che la responsabilità per lo smaltimento delle navi abbandonate nei porti (cosiddette carrette del mare) è in capo alle Autorità di sistema portuale. Allo scopo viene assegnato un fondo di circa 5 milioni di euro, a cui potrebbero aggiungersene altri 5. Parte di queste imbarcazioni (si parla di 700 unità in tutta Italia) potrebbe finire a Piombino: almeno questo è l' auspicio del gruppo Gin, che nel porto toscano sta creando un polo italiano per le demolizioni. Gnl, rifornimento a porto marghera Il ministero dello Sviluppo economico, di concerto con il ministero delle Infrastrutture e Trasporti, ha autorizzato la costruzione di un deposito di gas naturale liquefatto (gnl) a Porto Marghera. Il deposito, con una capacità di 32.000 metri cubi, sarà gestito da Venice Gnl (gruppo Decal), che investirà 100 milioni di euro in aggiunta a 18,5 milioni di finanziamenti europei. Verrà alimentato da gassiere di piccola e media dimensione e consentirà di rifornire automezzi pesanti e navi. Civitavecchia, esercizio provvisorio È stato approvato dal ministero delle Infrastrutture e Trasporti l' esercizio provvisorio per l' Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centro-settentrionale (Civitavecchia). La misura si era resa dopo che lo scorso anno non era stato approvato dal Comitato di gestione il bilancio di previsione 2021 dell' ente, dopo il giudizio negativo del collegio dei revisori. L' Authority, passata nel frattempo dalla presidenza di Francesco Di Majo a quella di Pino Musolino, ha deciso di muoversi con prudenza: pur potendo spendere ogni mese del 2021 quanto era stato stanziato nel corrispondente mese del 2020, si è deciso di vincolare le uscite al rendiconto, anziché alle previsioni, autolimitando le uscite.





## Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

### Molo crociere e Recovery Plan «Tutto dipende da Contship»

LAURA IVANI

La Spezia «Avere obblighi nei confronti dell' Unione Europea costringerà tutti, anche i privati, a scendere dall' albero». Non ci saranno più alibi, perché il conto alla rovescia è già partito. La data limite è quella del 2026. È quanto prevede il Recovery Plan, che per il porto della Spezia ha pronti 30 milioni di euro per realizzare il nuovo molo crociere e l' elettrificazione delle banchine. Per non mandare in fumo questa possibilità bisogna restare nei tempi. Il progetto del nuovo terminal crocieristico è «immediatamente cantierabile» e, secondo il presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale Mario Sommariva, potrebbe essere pronto tra il 2024 e il 2025. Ma tutto dipende dagli investimenti non ancora realizzati da Lsct. Le nuove banchine, da una parte necessarie ad aumentare i traffici commerciali, in un momento in cui però si respira grande incertezza e le grandi portacontainer dalla Cina non si vedono all' orizzonte. E dall' altra parte indispensabili per liberare Calata Paita, uno spazio fondamentale allo sviluppo del waterfront e del progetto legato alle crociere. Un «gioco a incastri» ha detto Sommariva, ieri nel primo incontro con la stampa nella sede dell' Authority in via del Molo. Sembra però quasi una partita a scacchi. In filigrana ci sarebbe la volontà del terminalista di intervenire prima sul terzo bacino che sul molo Garibaldi. Con un investimento di partenza inferiore. Ma secondo quanto trapela da fonti portuali, i tempi potrebbero essere davvero lunghi. Solo per la progettazione si potrebbe arrivare al 2022.

Prima non si muoverebbe una foglia. Almeno un anno e mezzo, ci vorrebbe ancora, per iniziare i lavori. E sbloccare, di conseguenza, tutti gli altri progetti. «La madre di tutte le questioni per il porto spezzino è la concessione Contship, da lì dipendono a cascata tutti gli altri punti - ha detto Sommariva -. Per anni la città si è identificata con il terminal, che è stato un modello di portualità a livello nazionale, atipico ma vincente» ha detto Sommariva. Appena arrivato da Trieste, dove modifiche al piano industriale del terminalista hanno comportato una revisione dei termini di una lunga concessione. Potrebbe essere così anche alla Spezia, ha confermato il presidente, allineandosi alle parole che erano state pronunciate dal segretario generale Francesco Di Sarcina: «Se mettiamo mano al piano industriale, allora rivediamo anche la concessione». In sostanza, se gli investimenti previsti dal terminalista cambiano nei tempi e nella sostanza anche la concessione, di 53 anni, potrebbe cambiare. Almeno nella durata. «Un argomento delicato, perché ci sono discussioni aperte con il terminalista e verifiche interne su attività che devono essere portate avanti dall' **Autorità portuale** - ha spiegato Sommariva -. Bisogna capire quali sono i termini del programma del terminalista. Ma bisogna prendere anche atto che siamo in una fase economica difficile, le compagnie di traffico container hanno avuto una capacità di adattamento straordinaria. Ma non è certo un tempo favorevole per gli investimenti». I traffici per Lsct hanno subito una contrazione media del 17% nel 2020 tanto da giustificare altre 11 settimane di cassa integrazione per 243 lavoratori. Eppure, qualcuno sussurra in sala, i profitti ci sono stati. E anche abbondanti. Sommariva, che ha preso casa proprio davanti allo scalo, ha confessato scherzando che ogni mattina appena sveglio osserva i movimenti di container e di navi in banchina. A significare l' estrema attenzione sui traffici e sull' avanzamento dei lavori. Anche i dragaggi, a cura dell' Authority per aumentare il pescaggio in banchina per l' accosto di grandi navi, rientrano in questo gioco a incastri. «La realizzazione dei dragaggi è sempre complessa dal



## Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

### La Spezia

---

punto di vista ambientale. Stiamo orientando il lavoro ora sul canale di accesso, perché è inutile lavorare sotto banchina se ci sono dei problemi in entrata al golfo. Partiamo da lì. E una volta che avremo chiara quale sarà la soluzione adatta per i dragaggi, in termini di qualità dei sedimenti e di impatto con altre attività come la mitilicoltura, procederemo. L'istruttoria è quasi completa». C'è poi il Terminal del Golfo di Tarros, pronto a investire praticamente subito sull'ampliamento delle banchine. Ma anche in questo caso gioca l'effetto domino. «Un terminalista importante, orientato verso il bacino del Mediterraneo e quindi strategico. Anche in questo caso la questione è collegata ai lavori di Lsct e al tema dragaggi dell'Authority. L'incastro riguarda anche l'investimento di Tarros». Il nuovo presidente ha incontrato anche l'ammiraglio Giorgio Lazio. Sul fronte Marina Militare, ha confermato una disponibilità di impegno per quanto possibile dell'Authority sul fronte della musealizzazione del sommergibile Leonardo Da Vinci. Ponendo quello che ha definito l'ottimo lavoro nelle nuove mura di Pagliari, da cui partirono le navi Fede e Fenice verso la Palestina, come l'emblema della volontà dell'Authority di non tombare la storia. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

### «Una candela mangiafumo per catturare i fumi delle navi»

L. IV.

La Spezia Catturare le emissioni in atmosfera delle navi. Attraverso un **sistema** tecnologico che "assorba" la Co2. «Come una grande candela "mangiafumo" - ha fatto l' esempio Sommariva -, ma che sia in grado di mangiare l' anidride carbonica che esce dai comignoli presenti in banchina». Il presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** Mario Sommariva ha proposto anche questa soluzione ieri nell' incontro con le associazioni ambientaliste. Sul tavolo il nuovo presidente ha voluto mettere «decarbonizzazione e mitigazione» come «punti di riferimento» per una visione green del porto spezzino. Ma sono stati affrontati anche i temi dei dragaggi, dei rifornimenti a Gnl, dell' impatto porto-città in termini di rumori e di inquinamento. Su questo ultimo punto Sommariva ha paventato «sistemi tecnologici di cattura delle emissioni, utilizzabili nelle more di interventi più a lungo termine, che possono ridurre in modo considerevole l' impatto del fumo delle navi in atmosfera». E quindi sulla città. Una tecnologia affascinante, su cui si è aperto un ragionamento. E l' Authority ha già contattato alcune aziende che sono in grado di produrre questo **sistema**. C' è anche la Nuovo Pignone, nella vicina provincia di Massa Carrara. Le associazioni chiamate oggi nella sede dell' Authority hanno chiesto da parte loro di attivare «il già costituito tavolo di confronto tecnico-politico, operativo per un certo periodo, anni fa, e poi inspiegabilmente fatto cadere da più parti». Sommariva ha confermato la volontà di interessare anche con le associazioni un confronto sul lungo periodo per affrontare i nodi della sostenibilità e dell' interazione tra attività portuali e ambiente. La Spezia, ha detto Sommariva, grazie alla presenza di Enel e di Snam può diventare un «polo di transizione energetica. Avere soggetti di questo livello sul territorio e non ragionare con loro su una politica di decarbonizzazione per il porto e il trasporto marittimo è perdere una occasione». Il Gnl per il presidente è una occasione. E ha ribadito la possibilità di aprire un ragionamento su Panigaglia per il bunkeraggio delle navi da crociere. «Non so se sia fattibile, tecnicamente, ma non ha molto senso far partire una bettolina con il gas da Rotterdam». Il confronto è poi andato anche sui dragaggi e sulla necessità di realizzare un fascia di rispetto per i quartieri più esposti. Hanno partecipato all' incontro con il presidente Italia Nostra, Legambiente, Vas, comitati del Levante cittadino. --l. iv.© RIPRODUZIONE RISERVATA.





## «Il Golfo polo per la transizione energetica»

*Faccia a faccia di Sommariva con gli ambientalisti. «La fascia di rispetto? Proposta sensata. Bisogna verificare se è praticabile»*

di Matteo Marcello LA SPEZIA «La Spezia polo nazionale della transizione energetica». È da pochissime settimane al timone dell' **Autorità di sistema portuale**, ma ha già le idee chiare: Mario Sommariva nella sua prima uscita pubblica lancia l' idea di un porto protagonista nei processi di trasformazione che riguardano il territorio. Un tema, quello della sostenibilità ambientale, che è stato al centro dell' incontro con le associazioni ambientaliste che si è tenuto ieri mattina. «I temi centrali devono essere quelli della decarbonizzazione e della mitigazione. Avere sul territorio due soggetti importanti come Enel e Snam e non ragionare con loro sul tema della decarbonizzazione e sul trasporto marittimo mi sembra un' occasione persa» dice Sommariva, che pare aver apprezzato le basi del confronto gettate nel primo incontro con i rappresentanti di Italia Nostra, Legambiente, Vas e Comitati del Levante cittadino: «Un incontro lungo, le istanze presentate sono state moltissime e le cose non si risolvono parlando due ore, ma si è definito un metodo, e c' è un

percorso lungo da fare. Le associazioni ambientaliste sono soggetti importati di questo territorio». Tra i temi trattati, il rifornimento di gnl per le navi da crociera, le ricadute negative dei lavori portuali sui quartieri a ridosso dello scalo, e anche dei fumi delle navi, altra cartella che da tempo muove le proteste dei residenti di Canaletto e Fossamastra. «Il gnl è sicuramente un carburante che riduce le emissioni, ma vogliamo fare di più: esistono sistemi tecnologici di cattura delle emissioni, ne valteremo attentamente l' impiego perché potrebbero essere utilizzati per ridurre nell' immediato l' impatto delle navi. I rumori? La fascia di rispetto ha senso vista la distanza breve tra porto e case, ma va valutata in rapporto a praticabilità infrastrutturale ed economica». Il tema della sostenibilità ambientale secondo Sommariva viaggia anche sui binari, quelli che dal porto spezzino raggiungono i bacini del nord Italia. «L' intermodalità ferroviaria dovrà rappresentare ancora di più il punto di forza del nostro scalo: oggi Spezia è al 32% di trasporto su ferro e rappresenta un' eccellenza, ma l' obiettivo è di crescere ancora di più, anche perché ogni punto percentuale in più è un punto guadagnato non solo in termini di sviluppo ma anche a favore dell' ambiente». L' incontro di ieri mattina nella sede di via del Molo è stato giudicato molto positivamente anche dalle associazioni ambientaliste. I rappresentanti di Italia Nostra, Legambiente e Vas, assieme al quelli del coordinamento dei comitati del Levante cittadino, hanno espresso «un primo giudizio positivo riguardo ai temi e, soprattutto, alla impostazione di metodo data dal presidente stesso durante l' incontro. Il presidente - spiegano gli ambientalisti - ha più volte rimarcato la necessità di definire uno sviluppo green per le attività portuali, nella loro più ampia accezione, parlando apertamente di decarbonizzazione e di sostenibilità ambientale, e ha inoltre sottolineato l' importanza di un confronto continuo con tutte le realtà del territorio per valutare e impostare le strategie future dello scalo, anche in ordine ai problemi di sostenibilità ambientale». Associazioni e comitati hanno così chiesto al presidente dell' Authority di via del Molo che sia riattivato il già costituito tavolo di confronto tecnico-politico, operativo per un certo periodo anni fa «e poi inspiegabilmente fatto cadere da più parti. Il presidente ha preso in seria considerazione questa proposta - dicono le associazioni - rilanciando però nel frattempo l' idea di una partecipazione diffusa alle scelte attraverso l' ascolto di tutte le parti interessate. È stato deciso di incontrarsi periodicamente per affrontare i vari temi che sono





## La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

---

all' ordine del giorno nel porto della Spezia». Matteo Marcello © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## L'apertura a Panigaglia

# Rifornimento da Snam

«Fare bunkeraggio con il gas arrivato da Rotterdam non mi sembra logico Valuteremo il da farsi»

LA SPEZIA «Fare il bunkeraggio prendendo il gas da Rotterdam non mi sembra una grande pensata». È tranciante il commento del neo presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar ligure orientale sull'attività di rifornimento di una nave a gnl effettuata per la prima volta in un porto italiano, alla Spezia. Una considerazione non tanto sul metodo - anche ieri nell' incontro con le associazioni ambientaliste Mario Sommariva si è detto favorevole al gnl, per molti la nuova frontiera del combustibile - quanto sulle opportunità che potrebbero essere date proprio dalla presenza nel golfo, nella baia di Panigaglia, del rigassificatore Snam. Tanto che proprio il coinvolgimento dell' impianto di Porto Venere in possibili progetti legati al rifornimento delle navi nel porto spezzino è già nell' agenda della nuova guida dell' ente di via del Molo. «Se è fattibile non lo so, ma credo sia un' idea da perseguire, e sarà sicuramente uno degli aspetti dell' incontro che avrò con Snam. Non so quali modifiche andrebbero fatte all' impianto - dice il presidente dell' Authority - ma credo che sia un' incongruenza avere un impianto di quel tipo nel nostro golfo e poi andare a prendere ogni volta il gnl a Rotterdam». E il nuovo presidente ha subito dimostrato attenzione anche per un altro grande tema, quello della riconversione della centrale Enel: molte delle aree saranno riconvertite dal colosso dell' energia elettrica in deposito doganale, nell' ambito di un progetto pilota che coinvolge, oltre alla Spezia, anche Livorno. Un servizio che non fa mistero di puntare allo scalo spezzino. Sommariva è chiaro: «C' è una interlocuzione in corso, ma mi pare interessante. Siamo dentro a un processo di cambiamento del territorio, dove ci sono aree destinate a essere liberate, e mi pare utile che il porto possa essere interlocutore di questi processi». mat.mar.



### La revisione della concessione non è un tabù

*Il presidente rassicura: «Confronto aperto col terminalista». E sui dragaggi: «Istruttoria quasi completata. La priorità al canale di accesso»*

LA SPEZIA Non è una vicenda qualunque, ma è «la madre di tutte le questioni», per dirla con le parole di chi è chiamato a risolverla. Non è un mistero che attorno alla concessione di Contship ruoti il futuro del porto spezzino: un 'gioco a incastri' fatto di opere, di spazi a mare da riempire e di spazi a terra da restituire alla città, ma soprattutto di investimenti, quelli che sarebbero in grado di muovere i tasselli ma che finora mancano all' appello. Un tema sul quale lo stesso presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** del Mar ligure orientale, Mario Sommariva, è tornato a parlare diffusamente ieri, a pochi giorni dall' intervista che lo stesso neo leader dell' Authority di via del Molo aveva rilasciato a 'La Nazione'. «Una concessione è fatta di tanti elementi, come il piano di investimenti e il piano dei traffici: se i termini di questa sommatoria cambiano, allora può cambiare anche la concessione - dice Sommariva -. La madre di tutte le sistemazioni tutti i tasselli. È un argomento delicato, ci sono discussioni

aperte e stiamo portando avanti alcune verifiche. Il problema è capire con il terminalista i termini del suo programma, valutarne la coerenza con l' atto di concessione e, nel caso, modificarlo. Non necessariamente in senso restrittivo. Bisogna però prendere atto che questa per l' economia è una fase molto difficile, che non è un tempo favorevole agli investimenti, e che queste lunghe concessioni nei porti spesso entrano in sofferenza. Da parte nostra ci sarà grande rigore e attenzione». Certo è che dalla vicenda Lscst dipende anche il futuro del molo crociere, opera che è stata inserita nel 'Recovery Plan' del governo e che di fatto è «subito cantierabile: siamo riusciti a inserire il molo crociere all' interno del piano perché il progetto è fatto. Ci sono obblighi stringenti nell' impiego di queste risorse, per questo i lavori potrebbero essere conclusi al massimo nel 2025» dice Sommariva: un altro messaggio chiaro a Contship, dato che per la realizzazione del nuovo molo Lscst dovrà liberare dalle merci buona parte di Calata Paita. Investimenti, quelli di Contship così come quelli (in rampa di lancio) del Terminal del Golfo del gruppo Tarros, che però sono legati a doppio filo con le opere di dragaggio di competenza dell' ente di via del Molo. «Esiste un piano, l' istruttoria è quasi completa ma ci sono aspetti da affinare. Siamo orientati a lavorare in prima battuta sul canale di accesso al porto, dove non ci sono molti interventi da fare, ma vanno fatti per avere un' accessibilità marittima continua e regolare. I dragaggi sono sempre una materia delicata e complessa, si deve avere una visione chiara di molte cose: dove metto i sedimenti, se e dove fare una vasca di colmata, e poi verificare la compatibilità con gli impianti di mitilicoltura. Certo, serve una decisione, faremo presto e bene». Da Sommariva, anche il punto su Carrara. «Sono soddisfatto del lavoro che è stato fatto da chi mi ha preceduto, il piano regolatore è stato fatto molto bene, misurato sulle reali capacità di sviluppo del porto e rispettoso delle caratteristiche geografiche e ambientali. Ci sono delle potenzialità importanti, non è figlio minore del **sistema**, ma ha piena dignità». Matteo Marcello © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## La Spezia Sommariva in campo: "Punteremo ancora di più sul treno"

Ha messo nero su bianco i primi passi da compiere verso il domani dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale, che unisce gli scali della Spezia e Marina di Carrara il genovese Mario Sommariva, neopresidente arrivato da Trieste dove ha ricoperto l'incarico di segretario generale Adsp del Mare Adriatico orientale. Il primo nodo in questo «modello di portualità atipico e vincente», da cui a cascata dipenderanno le altre questioni urgenti, è il futuro del rapporto con il gruppo Contship-Lsct, che potrebbe prevedere una revisione della concessione «anche non necessariamente in termini restrittivi». Altra questione su cui promette di intervenire al più presto, è retroporto di Santo Stefano Magra. «Un insieme di eccellenze, un centro unico di servizi, ma senza una vera governance; manca un soggetto che faccia l'interesse generale, puntiamo allo sviluppo e a farlo diventare interporto». Anche guardando a questo salto, la strada da seguire è già stata tracciata. «Alla Spezia, l'intermodalità ferroviaria è al 32%: vogliamo far crescere ulteriormente questa percentuale, anche a favore dell'ambiente». Un fattore, quest'ultimo, che promette di mettere in primo piano durante il suo mandato. Prima dell'incontro con la stampa, Sommariva ha ricevuto le associazioni ambientaliste. «Abbiamo definito un metodo, per un confronto costante; le parole d'ordine saranno decarbonizzazione e mitigazione; la presenza di Enel e Snam, potrebbe fare di Spezia un polo di transizione energetica». (chiara tenca)





# Informazioni Marittime

## La Spezia

### Porto di La Spezia, Sommariva vuole aumentare la quota ferroviaria

*Il neo presidente vorrebbe trasformare il retroporto di Santo Stefano Magra in un interporto. In agenda dragaggi, crociere, bunkeraggio e sottomarini*

Trasformare il retroporto di Santo Stefano Magra in un interporto, con ricadute positive su logistica e operatività. Musealizzare il sottomarino Leonardo Da Vinci, costruire una nuova stazione marittima e aumentare la quota ferroviaria. Inizia così la presidenza di Mario Sommariva, ex segretario generale del porto di Trieste, alla guida dell' Autorità di sistema portuale della Liguria Orientale, ovvero La Spezia e Marina di Carrara. Alla conferenza stampa di insediamento Sommariva ha illustrato i prossimi passi da fare. La «madre di tutte le questioni», afferma a proposito della trasformazione di Santo Stefano Magra, è la lunga concessione del terminal di La Spezia Container Terminal . «Se cambia il piano industriale può cambiare la concessione, in un modo o nell' altro, ma è in corso una interlocuzione con il terminalista e sono in corso verifiche», ha affermato. Secondo Sommariva, esportando il modello Trieste, il punto di forza è la quota ferroviaria delle merci. «I porti - spiega - devono impegnarsi rispetto a politiche che aiutino la crescita ferroviaria. Oggi Spezia è al 32 per cento di trasporto su ferro ma ogni punto in più è guadagnato in termini di sviluppo e impatto ambientale».

Passando al settore passeggeri, per la realizzazione del nuovo terminal crociere a Calara Paita LSCT dovrebbe prima occuparsi dell' ampliamento delle banchine, permettendo così la realizzazione di una struttura da circa 30 milioni di euro, finanziabili tramite il Recovery Fund, inclusa l' elettrificazione delle banchine. Per le future navi da crociera, inoltre, quelle a gas naturale liquefatto, c' è l' ipotesi di utilizzare il rigassificatore di Panigaglia per il bunkeraggio. Per quanto riguarda i dragaggi , la prossima area da escavare sarà il canale di accesso al golfo di La Spezia. Sul fronte culturale, Sommariva ha detto che il suo staff sta valutando la possibilità di una convenzione con la Marina militare per musealizzare il sottomarino Leonardo Da Vinci . Infine, il porto dei marmi, Marina di Carrara. Per Sommariva il piano regolatore è «fatto bene e misurato sulle reali capacità di espansione e rispettoso di quelle che sono le caratteristiche di quello scalo». Si dialogherà con il Comune di La Spezia per avviare l' iter di approvazione. - credito immagine in alto.



## Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

### «A Santo Stefano un nuovo nodo della logistica»

L.IV.

Rendere il retroporto di Santo Stefano Magra un interporto. Un' entità che gestisca, con un' unica regia, attività e servizi legati al mondo del trasporto, della logistica, delle dogane. «Occorre rendere efficiente il **sistema**, Santo Stefano Magra è strategico per il porto spezzino. Quello che c' è da raddrizzare - ha detto il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** Mario Sommariva - è la governance. Oggi non so se definirlo interporto o centro logistico. So che vorrei si sviluppasse come un interporto». Le eccellenze presenti, ha proseguito il presidente, ad oggi sono frammentate, «manca un soggetto che curi l' interesse generale dal punto di vista dei servizi». L' obiettivo è dunque ambizioso, ma occorrerà procedere passo dopo passo. «Bisogna misurare la praticabilità di questo percorso, potrebbero esserci tappe intermedie. Verrà mantenuto un ruolo forte dei privati, ma con una regia pubblica. Nell' ambito di un ragionamento sulla crescita del porto in un' ottica di **sistema** questo sarebbe un salto di qualità organizzativo» ha spiegato. Nelle linee programmatiche presentate ieri alla stampa del nuovo presidente, anche «politiche che aiutino la crescita ferroviaria. Spezia è da sempre un' eccellenza in questo senso, ma l' obiettivo è una crescita percentuale per l' intermodalità ferroviaria». Ora ferma al 32% di merci su ferro, quasi raggiunti da Trieste. Porto, passato da 3 mila a 10 mila treni all' anno (La Spezia ne conta 7 mila), di cui Sommariva è stato segretario generale e commissario straordinario. «In questa fase storica il traffico su ferro rappresenta il vero punto di forza per un possibile sviluppo del traffico container e ro-ro». Ma senza il raddoppio della Pontremolese gli sforzi potrebbero essere del tutto vani. «Occorre lavorare sul miglioramento dei servizi per aumentare la capacità di traffico, con la realizzazione della stazione La Spezia Marittima e puntando su Santo Stefano Magra». Opportunità, secondo il presidente, possono aprirsi per il porto anche sulla questione aree Enel. Anche il porto può essere un «interlocutore all' interno di un processo di trasformazione». Sul ricorso presentato dal ministero contro la decisione europea di tassare le entrate Sommariva si era già espresso anticipando anzi la necessità di impugnare tale decisione. «Siamo in una situazione pericolosa, che rischia di mutare la natura pubblica delle Ap. Se le Authority diventano Società per Azioni diventano scalabili, e ciò può compromettere l' indipendenza di un asset fondamentale per il Paese. E su questo non si scherza». Infine un plauso al lavoro fatto sul piano regolatore **portuale** di Marina di Carrara. Misurato, ha detto, sulle reali capacità di espansione di quel porto e rispettoso delle caratteristiche urbane e geografiche di quel territorio. --l.iv.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



### La prospettiva

## Santo Stefano sarà un interporto «Bisogna agire sulla governance»

*Per l'inquinato di via del Molo c'è troppa frammentazione e manca una regia unica per il grande salto di qualità*

SANTO STEFANO L'area retroportuale di Santo Stefano? Un serbatoio di eccellenze che ancora non ha espresso appieno le proprie potenzialità. Si potrebbe sintetizzare così il pensiero del neo presidente dell' **Authority** di **sistema** portuale del Mar ligure orientale, Mario Sommariva. È proprio l'immensa area (88mila metri quadrati), concepita da sempre come un prolungamento delle banchine dello scalo spezzino, sarà uno dei punti presto trattati dalla nuova guida dell' Authority, nell' ambito del rilancio del porto. «È sicuramente un' eccellenza, ma oggi si fa fatica a descrivere che cosa sia veramente - dice Sommariva -, per questo abbiamo iniziato a riflettere su azioni da fare per rendere più efficiente il **sistema**. Il polo dispone di un centro unico dei servizi eccellente, ma è una realtà frammentata, probabilmente è necessario intervenire sulla governance perché manca una regia unica, manca quel soggetto che faccia l' interesse generale dal punto di vista dei servizi, per arrivare a quel salto di qualità organizzativo necessario in un ragionamento di crescita del porto spezzino». La soluzione? Per Sommariva potrebbe essere quella di trasformare il polo in un vero e proprio interporto. «Penso che il polo di Santo Stefano debba diventare un interporto. C' è un ruolo forte dei privati che sarà mantenuto ma - ribadisce Sommariva - manca una regia pubblica che mi piacerebbe sviluppare, e su questo abbiamo avviato contatti con il Comune (nella foto il sindaco Paola Sisti). La banchina lunga è stata inventata qui, ma in un contesto di crescita bisogna fare un salto di qualità organizzativo». Un' area, quella di Santo Stefano, che nell' agosto 2020 aveva visto l' avvio del Centro unico dei servizi, primo del suo genere in Italia, adibito alle verifiche delle merci in arrivo. mat.mar.





# Porti: Sommariva, S. Stefano Magra può diventare interporto

## Concessione Lscst madre di tutte le questioni

(ANSA) - LA SPEZIA, 19 GEN - Rendere il retroporto di Santo Stefano Magra un interporto. È questo uno degli obiettivi del mandato del nuovo presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale** Mario Sommariva, che oggi nella sede della Spezia ha presentato alla stampa alcune delle linee guida che caratterizzeranno la sua amministrazione. Il retroporto di S. Stefano Magra è un' eccellenza, ma "oggi facciamo fatica a descrivere che cosa sia, manca una regia unica, occorre intervenire sulla governance per arrivare a quel salto di qualità organizzativo necessario in un ragionamento di crescita del porto spezzino". Fondamentale l' intermodalità ferroviaria che per lo scalo rappresenterà ancor "il punto di forza, i porti devono impegnarsi rispetto a politiche che aiutino la crescita ferroviaria. Oggi Spezia è al 32% di trasporto su ferro ma ogni punto in più è guadagnato in termini di sviluppo e impatto ambientale". La "madre di tutte le questioni" ha aggiunto il presidente, appena giunto da Trieste, è la lunga concessione del terminal Lscst a fronte degli investimenti sulle banchine al momento non ancora partiti. "Se cambia il piano industriale può cambiare la concessione - ha risposto - in un modo o nell' altro, ma è in corso una interlocuzione con il terminalista e sono in corso verifiche". Lscst dovrebbe realizzare l' ampliamento delle banchine, per liberare Calara Paita utile alla realizzazione del nuovo terminal crociere. Per il nuovo molo crocieristico il porto della Spezia vede 30 milioni di euro pronti nel Recovery Fund, risorse che consentiranno anche l' elettrificazione delle banchine. Ma la scadenza cui guarda l' Europa è il 2026, per cui l' **Autorità portuale** si muove in questo "gioco a incastri" che dipende dalla disponibilità di Calata Paita. Prima della conferenza stampa Sommariva ha avuto un ampio confronto con le associazioni ambientaliste sui temi legati all' impatto porto-città. "Abbiamo definito un metodo di confronto, i punti di riferimento saranno decarbonizzazione e mitigazione" ha spiegato Sommariva, confermando di voler valutare la possibilità di un coinvolgimento del rigassificatore di Panigaglia per il bunkeraggio delle navi da crociera. Pe quel che riguarda i dragaggi, ha spiegato, "attenzione all' aspetto ambientale e di convivenza con le altre realtà. Inizieremo a lavorare sul canale di accesso al golfo". Sommariva ha infine espresso disponibilità a valutare una convenzione con la Marina Militare per il progetto di musealizzazione del sottomarino Leonardo Da Vinci. Sullo sviluppo del porto di Marina di Carrara "sono fiero del lavoro fatto da chi mi ha preceduto, c' è un piano regolatore **portuale** fatto bene e misurato sulle reali capacità di espansione e rispettoso di quelle che sono le caratteristiche di quello scalo", ha detto Sommariva. Nel porto toscano sta per iniziare un dialogo con il Comune che "porterà all' avvio dell' iter conclusivo per l' approvazione del piano regolatore". Sommariva ha chiarito di voler procedere con una "integrazione tra i due porti, della Spezia e di Marina di Carrara. Sono per una unione di **sistema**, per creare una visione di sviluppo comune e avere una massa critica per dire la nostra sul mercato".



## Citta della Spezia

### La Spezia

#### Sommariva: "La madre di tutte le questioni è la risoluzione Contship"

*Il presidente dell'Autorità di sistema portuale si presenta alla città: "A cascata andranno a posto tutte le altre problematiche. Penso a come tenere insieme la comunità portuale. Con il Recovery plan molo crociere pronto per il 2025".*

La Spezia - Dalle finestre della nuova casa vede i container, prima ancora che il mare. "Controllo se ci sono navi e l'andamento dei traffici", ha scherzato Mario Sommariva, neo presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure orientale, nel corso della conferenza stampa di presentazione alla città. Una scelta, quella dell'appartamento, che da un lato testimonia l'impegno full immersion tra le caratteristiche principali della fama che precede Sommariva, dall'altra fornisce l'assist per ricordare come attraverso il monitoraggio dei traffici e la verifica del rispetto degli impegni presi da parte dei terminalisti scorra uno degli incarichi più importanti dei prossimi quattro anni. "Nel corso di tutti gli incontri che ho avuto con i rappresentanti della città e dell'economia - ha proseguito Sommariva rispondendo a chi ha chiesto di individuare il tema più toccato nei primi dialoghi - il filo conduttore è stato l'amore per il porto e per territorio. Ho notato un profondo attaccamento. La madre di tutte le questioni è, invece, la risoluzione Contship. A cascata andranno a posto tutte le altre problematiche, come in un gioco di incastri. Per tanti anni la città si è identificata in Lsct, che per tanto tempo ha rappresentato un modello, atipico ma vincente. Ora si sta osservando una fase di stallo, ci sono degli interrogativi. Il mio riguarda il modo in cui tenere insieme questa comunità portuale". Sono numerose le domande che sono piovute su Sommariva, nonostante si fresco di nomina e sia in riva al Golfo da pochi giorni. Impossibile non chiedere di approfondire la questione Contship: è possibile pensare a una riduzione della concessione nel caso in cui ci siano modifiche al piano industriale? "A Trieste è stata recentemente seguita questa strada, con l'accorciamento della concessione a fronte di una contrazione degli investimenti previsti. Concordo con il segretario Di Sarcina, che ha dichiarato che se bisognerà mettere mano al piano industriale, allora bisognerà rivedere anche la concessione. C'è un legame diretto tra le due cose. L'argomento è delicato: il dialogo è in corso, così come le verifiche interne. Vedremo cosa accadrà". Ma il porto attende che le nebbie si diradino anche sugli interventi promessi dal Terminal del golfo: anche per l'ampliamento delle banchine del binomio Arkas-Tarros il tempo è diventato una variabile non più sottostimabile. "Si tratta di un terminalista fortemente orientato verso il bacino di traffico del Mediterraneo e pertanto di grande importanza strategica. Bisogna fare chiarezza sui lavori, compresi quelli di dragaggio in capo dall'Adsp. Si tratta di un piano ampio, di una materia delicata. Gli interventi - ha spiegato il presidente - sono in fase di studio e si stanno concentrando sul canale di accesso, ma ci sono ancora alcuni aspetti da affinare". Le crociere, stando all'ultimo Dpcm, potrebbero essere un mercato in fase di timida ripartenza, dopo un anno orribile, che avrebbe invece dovuto essere quello dei record. Guardando alle infrastrutture del primo bacino, Sommariva ha spiegato: "Siamo riusciti a inserire il molo crociere all'interno del Recovery plan perché il lavoro progettuale era già fatto. Ora, avendo obblighi stringenti di impiego delle risorse verso l'Europa, saremo costretti a prendere decisioni in tempo certi, e con noi lo saranno anche i privati. Il Recovery plan scade nel 2026, pertanto tra il 2024 e il 2025 potrebbe esserci la conclusione dell'intervento". Date, queste, che non possono non mettere il sale sulla coda a Lsct, visto che sarà necessario liberare almeno una parte di Calata Paita dalle merci. Sommariva ha poi aggiunto, sulla scia di precisi interrogativi, che sta pensando di creare una



regia, "un soggetto che si occupi dell'interesse generale", per Santo Stefano Magra, affinché il nodo logistico si trasformi in un vero e proprio interporto. "Ci sono eccellenze assolute e l'invenzione

---





## Citta della Spezia

### La Spezia

---

della banchina lunga - ha continuato - è nata proprio qua, ma serve un salto di qualità. Allo stesso modo, forse, manca una visione d'insieme tra i servizi e il mondo del diporto". In fatto di ambiente Sommariva, che aveva da poco incontrato le associazioni e i comitati locali, ha detto di aver spiegato il metodo di confronto e collaborazione da utilizzare e di aver trovato coincidenza di visioni con gli ambientalisti sui temi della decarbonizzazione e della mitigazione. "Dialogheremo con Snam, anche per i rifornimenti di Gnl, ma credo che, coinvolgendo anche Enel, il Golfo della Spezia possa essere un polo di transizione energetica per l'immediato futuro. Ma non dimentichiamo le questioni delle emissioni (per cui ci sono soluzioni tecniche percorribili) e dei rumori". Assicurato che i progetti impostati dall'amministrazione precedente saranno portati avanti, come quello della musealizzazione del sommergibile Da Vinci, il presidente ha concluso sostenendo di voler valutare al meglio il sistema di trasporto su ferro: "A Trieste in pochi anni siamo passati da 3mila a 10mila treni annui, portando la percentuale delle merci su binario ben oltre il 30 per cento. Introducendo politiche di sviluppo si può pensare di incrementare ulteriormente anche la quota su ferro alla Spezia. Come farlo senza che sia completato il raddoppio della Pontremolese? Dove ci sono grandi problemi di infrastrutture bisogna migliorare i servizi. Per esempio portando a termine la nuova stazione di La Spezia Marittima e ottimizzando l'utilizzo di Santo Stefano: tecnicamente si può fare, forse ci sono costi maggiori, di locomotori e di organizzazione... Per tanti anni lo scalo spezzino è stato il modello anche per quanto riguarda il trasporto su ferro: è venuto il momento di riprendere quel cammino".

## Porto Spezia, Sommariva senza giri di parole: Contship rispetti i patti

di Emanuela Cavallo martedì 19 gennaio 2021 LA SPEZIA - Sguardo sfuggente e risposte dirette : è questo il ritratto di Mario Sommariva, nuovo Presidente dell' **Autorità** di Sistema del Mar Ligure Orientale. Per questo

motivo, l' ex segretario nazionale per i Porti e la Logistica della Cgil chiamato a chiarire il tema cruciale del rapporto con la Spezia Container Terminal non si sottrae e affronta la questione senza troppi giri di parole. Lscst ha attivato la cassa integrazione per 243 dipendenti sino al 31 marzo e disattende gli impegni previsti per liberare la Calata Paita destinata alla nuova stazione crocieristica. "Il tema della Concessione Contship è cruciale - spiega Sommariva -, la città si è per anni identificata in questa realtà e ha identificato il porto stesso in essa. L' obiettivo resta quello di mantenere armonia e sviluppo. Tuttavia, è compito dell' **autorità portuale** porre la dovuta attenzione sul raggiungimento degli obiettivi. La durata delle concessioni - prosegue il

Presidente dell' **AdSP** - è legata alla realizzazione del piano degli investimenti, così come lo sviluppo del piano dei traffici. Se cambiano questi termini, anche la durata diventa oggetto di discussione. L' argomento è delicato e la discussione è aperta con terminalisti. D' altra parte, va detto che è normale che queste lunghe concessioni entrino in sofferenza a seguito della contrazione dei traffici dovute al Covid".

Stesso approccio nei confronti di un altro tema fondamentale, quale la necessità di sviluppare una portualità green. "Ho due parole chiavi per questo processo: decarbonizzazione e mitigazione. Da una parte abbiamo un percorso già avviato dalla precedente gestione - puntualizza Sommariva, dimostrando il dovuto merito alla presidenza di Carla Roncallo - abbiamo previsto l'elettrificazione delle banchine tra le opere del Recovery Plan, perché era pronta la fase progettuale, quindi sfruttiamo un lavoro già impostato. Anche sul tema del Gnl, con la presenza di Enel e di Snam sul territorio, è normale pensare alla Spezia come un polo per il rifornimento del gas naturale liquefatto per il trasporto marittimo. Fare bunkeraggio con gas provenienti da Rotterdam, in un porto in cui sono già presenti due dei più importanti soggetti della produzione energetica nazionale, diventa inattuabile a lungo termine. Vanno valutate le necessità e i processi, ma è chiaro che è un percorso da provare. In termini ambientali quando si contestano i fumi delle navi non si può non considerare il passaggio a rifornimenti green". La Spezia come Triste, scalo in cui per anni è stato segretario generale, sono porti d' eccellenza per la movimentazione di merci su ferro: "In questa fase storica Intermodalità è il vero punto di forza - aggiunge Sommariva-. I porti si devono impegnare rispetto a politiche che aiutino la sostenibilità e l'obiettivo è di una crescita della percentuale dell' Intermodalità ferroviaria: oggi La Spezia è intorno al 32%, ma ogni punto che si aggiunge migliora automaticamente l' ambiente". Nella Lista degli impegni trova spazio anche il retroporto di Santo Stefano Magra "strategico, ma da aggiustare nella governance. Bisogna arrivare a definire meglio vocazione di Interporto dell' area". Mario Sommariva, nato a Genova nel 1957, è attivo nel settore marittimo dal 1977. E' reduce dal ruolo di segretario generale presso il porto di Trieste per due mandati consecutivi, incarico ricoperto in precedenza anche presso l' Autorità Portuale di Bari (dal 2007 al 2014).

The screenshot shows a news article on the website PrimoCanale.it. The main headline is "Porto Spezia, Sommariva senza giri di parole: 'Contship rispetti i patti'". The author is identified as Emanuela Cavallo, and the date is January 19, 2021. The article text is partially visible, starting with "LA SPEZIA - Sguardo sfuggente e risposte dirette: è questo il ritratto di Mario Sommariva, nuovo Presidente dell' Autorità di Sistema del Mar Ligure Orientale...". To the right of the article, there are several promotional banners for other content, including "TU SALI COSA È SUCCESSO OGGI IN LIGURIA", "I NOSTRI BLOG", "GRIF HOUSE di Genova Foreste", and "SAMPLACE di Genova Foreste". At the bottom of the article, there is a section titled "Approfondimenti" with a link to "Variante Aurelia alla Spezia, Filca Cisl Liguria: '86 senza lavoro da reintegrare in cantiere'".





# Shipping Italy

## La Spezia

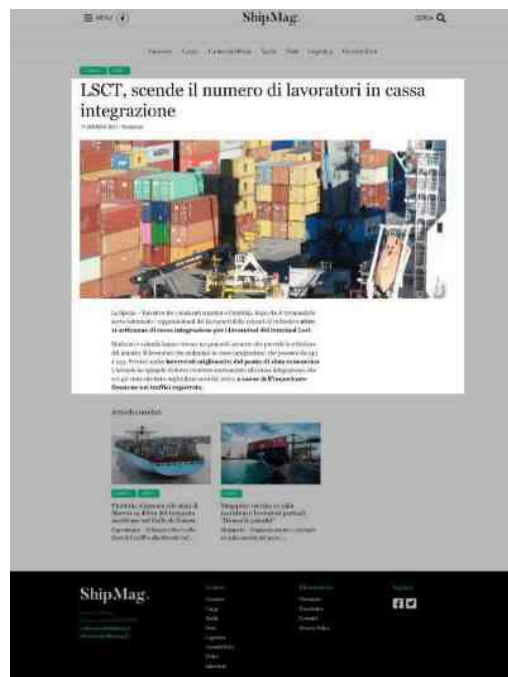
### Sommariva: A Spezia tutto dipende dal progetto Contship. Interventi anche su S. Stefano Magra

La Spezia La madre di tutte le questioni nel porto di La Spezia è la concessione di Contship Italia. Parliamo di un'azienda che ha sempre avuto per la città un ruolo propulsivo mentre ora si sta vivendo una fase di stallo e ci sono degli interrogativi. Questa frase è quella che forse, più di ogni altra, riassume oltre un'ora di conferenza stampa (la prima) con cui il nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva, si è presentato alla stampa. L'ampliamento del La Spezia Container Terminal, previsto dal prolungamento per 50 anni della concessione e ad oggi nemmeno avviato, tiene in stand by il futuro dello scalo spezzino in un gioco a incastri dove il resto delle opere previste in porto sono fra loro interconnesse. Alla domanda se, da presidente della port authority spezzina, intende affrontare la questione così come a Trieste era stato impostato una rivisitazione simile del progetto di ampliamento del Trieste Marine Terminal, Sommariva risponde: Una concessione è rilasciata a fronte di un piano d'investimenti, di traffici, ecc. Se i termini di questa sommatorio cambiano, può cambiare anche la durata della concessione. Dunque non è escluso che da 50 anni la concessione del La Spezia Container Terminal possa essere accorciata, ma ha precisato è possibile anche che, a fronte di determinati numeri e investimenti, che la modifica della concessione sia anche estensiva. Di certo c'è che Sommariva promette rigore e attenzione da parte dell'Autorità di sistema portuale. In un modo o nell'altro la partita che riguarda il La Spezia Container Terminal va risolta perché da quella dipende il futuro di Molo Garibaldi, del terminal crociere (che è stato inserito nel Recovery Plan) e dell'ampliamento di Terminal Del Golfo Sommariva ha detto anche di aver apprezzato il Piano Regolatore Portuale di Marina di Carrara che gli permetterà di lavorare in continuità rispetto al lavoro svolto da Carla Roncallo e ha sottolineato la interessanti potenzialità di crescita di Grendi, Mdc Terminal e Nuovo Pignone. Ogni venerdì mi sono ripromesso di essere fisicamente a Marina di Carrara ha annunciato il neopresidente, prima di parlare del retroporto di santo Stefano Magra sul quale ha affermato sarà necessario un intervento di governance per renderlo un interporto perché oggi non è qualificabile in alcun modo. Manca una regia pubblica e questo è un intervento che mi piacerebbe sviluppare in accordo con il comune locale. Insomma l'idea è quella di dare una chiara identità anche dal punto di vista formale e legale a quello che finora è stato un semplice insediamento di diverse realtà imprenditoriali. Sommariva ha poi parlato di trasporto ferroviario sostenendo che ogni punto percentuale in più di quota intermodale raggiunta nel trasporto container da e per il porto sarà un risultato importante. Anche per l'ambiente. Un rapido riferimento è stato dedicato ai possibili progetti futuri di Enel Logistics (bisogna capire la città cosa ne pensa), anche perché Spezia, secondo Sommariva, potrebbe essere un polo della transizione energetica grazie alla presenza di realtà come Enel e Snam a Panigaglia. Favorevole anche a fare del rigassificatore un punto di approvvigionamento (tramite bettoline) per le navi alimentate a Gnl: Non mi sembra utile far arrivare una bettolina da Rotterdam per rifornire le navi nel Golfo di La Spezia ha commentato il presidente che in mattinata era stato impegnato in un lungo incontro con associazione ambientaliste: Anche con loro, dopo un attento confronto la questione del Gnl si è sgrossata. N.C.



### LSCT, scende il numero di lavoratori in cassa integrazione

La Spezia Incontro tra i sindacati spezzini e Contship, dopo che il terminalista aveva informato i rappresentanti dei lavoratori della volontà di richiedere altre 11 settimane di cassa integrazione per i lavoratori del terminal Lsct. Sindacati e azienda hanno trovato un punto di incontro che prevede la riduzione del numero di lavoratori che andranno in cassa integrazione, che passano da 343 a 243. Previsti anche interventi migliorativi dal punto di vista economico. L'azienda ha spiegato di dover ricorrere nuovamente alla cassa integrazione, che era già stata sfruttata negli ultimi mesi del 2020, a causa dell'importante flessione nei traffici registrata.



## Citta della Spezia

### La Spezia

---

#### Associazioni e comitati ambientalisti soddisfatti del primo incontro con Sommariva

La Spezia - Le associazioni Italia nostra, Legambiente e Vas, assieme al coordinamento dei comitati del Levante cittadino hanno incontrato quest' oggi il neo presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** del Mar Ligure orientale, Mario Sommariva. Le associazioni e comitati esprimono un primo giudizio positivo riguardo ai temi e, soprattutto, alla impostazione di metodo data dal presidente stesso durante l' incontro. Il presidente ha più volte rimarcato la necessità di definire un sviluppo "green" per le attività portuali, nella loro più ampia accezione, parlando apertamente di "decarbonizzazione e di sostenibilità ambientale". Ha sottolineato l' importanza di un confronto continuo con tutte le realtà del territorio per valutare ed impostare le strategie future dello scalo, anche in ordine ai problemi di sostenibilità ambientale sopra ricordati. Associazioni e comitati hanno chiesto che sia riattivato il già costituito tavolo di confronto tecnico-politico, operativo per un certo periodo, anni fa, e poi inspiegabilmente fatto cadere da più parti. Il presidente ha preso in seria considerazione questa proposta, rilanciando però nel frattempo l' idea di una partecipazione diffusa alle scelte attraverso l' ascolto di tutte le parti interessate. Si è convenuto di incontrarsi periodicamente per affrontare i vari temi che sono all' ordine del giorno sulla tematica Porto della Spezia. Martedì 19 gennaio 2021 alle 16:40:49 Redazione.





## Sommariva ha già in mano redini porto di Spezia

*Nel primo incontro con la stampa ha già messo in evidenza la sua invidiabile preparazione*

Veziò Benetti

LA SPEZIA Mario Sommariva ha già in mano le redini del porto spezzino. Lo si capisce subito al primo incontro con la stampa per il nuovo presidente della **AdSp** del mar Ligure orientale, svoltasi questa mattina nella sede dell'Ente. Un personaggio, un professionista di spessore che può vantare una invidiabile preparazione nel settore della portualità, della logistica, della intermodalità, del trasporto in generale. Abbiamo registrato una intervista che purtroppo, considerati i momenti, non ha potuto essere effettuata con i sistemi di anti Covid ma (eventualmente per la prossima occasione) si sarebbe potuto ritagliare per la stampa radio-televisiva qualche spazio ante conferenza per gestire meglio domande e risposte. Sommariva pur essendo arrivato da tre giorni nello scalo spezzino ha già potuto rendersi conto delle caratteristiche di un porto che vanta record nel traffico dei contenitori, nel traffico su rotaia e vorrei aggiungere nel crocieristico prima che il Coronavirus tagliasse le gambe a questo settore. Il presidente, ha risposto ad alcune nostre domande che riguardavano il trasporto ferroviario. Venendo da Trieste può vantare una puntuale conoscenza essendo lo scalo giuliano ai vertici della classifica nazionale per questa tipologia di trasporto. Spezia non è da meno, ha detto Mario Sommariva, anche se ci sono situazioni diverse. Il trasporto, anche se non in maniera spedita in Italia, va in questa direzione. Questo sarà pertanto un impegno da prendere in grossa considerazione. Sommariva, che ha già saldamente in mano le redini, la guida del porto di La Spezia, ha quindi fatto un puntuale riferimento all'importanza del terminal di Santo Stefano Magra, struttura fondamentale per il porto della Spezia e naturalmente anche su Marina di Carrara che non è affatto da considerare un figlio minore. Vi lasciamo comunque all'intervista, che come accennato in apertura, non si è potuta tenere con il sistema tradizionale.



SCAMBI COMMERCIALI

Porti, la stretta di Bruxelles preoccupa lo scalo ravennate

La procedura di infrazione Ue sulle Autorità portuali preoccupa anche il presidente dell' Adsp ravennate e presidente di Assoport, Daniele Rossi che chiama alla battaglia

ANDREA TARRONI

RAVENNA La procedura di infrazione Ue sulle Autorità portuali preoccupa il sistema della portualità italiana e il presidente dell' Adsp ravennate e presidente di Asso porti, Daniele Rossi, chiama alla battaglia. Serve una trattativa, sembra dire Rossi, ma tenendo bene affilate le armi. Il nuovo richiamo infatti, il mese scorso, della Commissione Europea all' Italia per imporre alle Autorità portuali la tassazione sui profitti che derivano dalle loro attività economiche, considerandoli alla stregua di soggetti privati, agita le acque per le conseguenze che porterebbero sulla possibilità degli Enti portuali di sostenere l' economia dei territori dove insistono. Per questo il presidente di **Assoporti** e vertice di via Antico Squero, parlando al convegno web organizzato pochi giorni fa da Assiterminal, ha usato toni molto netti. Il suo auspicio, appare chiaro, è che il Governo sia altrettanto duro al tavolo di Bruxelles. E invita all' invio di una metaforica "portaerei" al largo delle coste del Belgio. La nostra portaerei si chiamano Zunarelli, Munari e Maresca e quindi dobbiamo mandarli avanti per combattere questa battaglia». «Le tasse sul reddito e quindi sui canoni di concessione mi spaventano il giusto -mette a fuoco la situazione Rossi - nel caso ci sarà una contabilità di tipo civilistico e fiscale. Se da una parte avrò i ricavi dai canoni di concessione, dall' altro avrò pure dei costi che saranno anche gli ammortamenti degli investimenti che vado a effettuare». La strategia del presidente dell' Autorità portuale, insomma, per evitare che l' azione della portualità venga ingessata dal provvedimento europeo sembra essere quella di spuntare, in trattativa, un nuovo equilibrio: Nessuna Commissione Europea potrà prendere che un' autorità portuale abbia solo ricavi. E se le entrate rappresentate dai canoni vanno tassate, nel conteggio dovranno quindi essere considerati anche i costi, per esempio tutti quelli che sostengono le Autorità portuali per il sistema economico. E voglio vedere a quel punto quali contributi ci chiederanno di pagare". Per questo, per ora, Rossi invita a non soffermarsi su discussioni interne su quale conformazione dovrebbero assumere le Autorità di sistema portuale in un nuovo scenario: «Non è questo il momento per parlare di modello pubblicistico o di Spa privata. Io credo nel pubblico - conclude il presidente di **Assoporti** -, ma di sicuro non è questo il momento per discettare su tali aspetti. Ora è il momento del tavolo con Bruxelles». Nelle scorse settimane, intanto, la ministra dei Trasporti Paola De Micheli aveva deciso di impugnare il provvedimento europeo. Un passo che era stato accolto da Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti plaudendo alla «presa di posizione finalmente chiara e netta». «Il ruolo che attualmente esercitano questi enti pubblici - sottolineano - è quello di regolare il mercato delle operazioni portuali, amministrare le aree demaniali e promuovere i nostri scali, andando così di fatto a svolgere un servizio di interesse generale, che va preservato. Se si stravolgesse questo nostro ordinamento - concludono i sindacati -, si snaturerebbe il ruolo di terzietà delle AdSP, a scapito della concorrenza e quindi delle tutele dei lavoratori». Anche l' Associazione nazionale delle Compagnie e imprese portuali, che ha come presidente e direttore due ravennati, rispettivamente Luca Grilli e Roberto Rubboli, aveva sostenuto la presa di posizione della De Micheli, ritenendo «la pubblicità degli enti portuali italiani un patrimonio da salvaguardare, è uno degli asset strategici più importanti del Paese».





## Ravenna guarda all' Oman e alle opportunità d' affari per le imprese italiane

Redazione

Quest' oggi 19 gennaio, promosso dall' Associazione Italiana Commercio Estero, si è svolto via Web e in collaborazione con l' Ambasciata Italiana in Oman un incontro sul tema 'Oman, le opportunità d' affari per le imprese italiane' al quale hanno preso parte anche alcune istituzioni e imprese ravennati. 'Si tratta di un primo passo verso una più stretta collaborazione d' impresa che abbiamo auspicato fin dalla recente ascesa a Sultano dell' Oman Haitham Bin Tarik Al Said, che fu ospite di Ravenna in qualità di Ministro dei Beni Culturali e che abbiamo poi incontrato a Muscat come delegazione di imprese ravennati per costruire i primi accordi' afferma Giannantonio Mingozi . Per Ravenna si sono collegati oltre al presidente del Terminal Container TCR (partecipato da Sapir e Contship), Daniele Rossi, presidente dell' **Autorità portuale**, Dennys Frenoz per l' Ateneo sede di Ravenna e consigliere per l' archeologia del Ministero omanita dei Beni Culturali, Giovanni Casadei Monti responsabile della sede di Ravenna di Promos Italia, agenzia partecipata dalla Camera di Commercio di Ravenna per l' internazionalizzazione delle imprese, Katia Bagnara per D.C.S Tramaco.

Numerosi gli intervenuti da tutta Italia, che hanno confermato il grande interesse verso logistica, agroindustria ed Oil&Gas. Nel suo intervento Giannantonio Mingozi , ringraziando per l' invito l' Ambasciatore d' Italia in Oman Federica Favi ha sottolineato come 'da tempo, grazie all' Università ed agli studenti di Archeologia di Ravenna in Oman, la nostra città ha conosciuto il Sultanato ed intende rafforzare vincoli commerciali e nuove opportunità di ricerca e di promozione industriale; per questo vorremmo promuovere un confronto tra Oman ed economia ravennate con l' aiuto della nostra Ambasciata. 'Non dimentichiamo ha concluso Mingozi che tra i settori più interessanti per noi vi è l' agroindustria, la meccanica, la frigeroterminalistica e l' alimentare, naturalmente la prossima OMC, tutto il complesso della ricerca universitaria del Campus ravennate e, aggiungo, le celebrazioni del Settecentesimo Anniversario di Dante Alighieri che meriterebbe il giusto rilievo nel programma culturale del Sultanato'.





## Progetto Parco Marittimo, alla scoperta dei nove lidi ravennati tra mare e pineta

*Interventi da Casalborsetti a Lido di Savio*

Redazione

Procede il percorso di valorizzazione dei nove lidi ravennati, al centro del progetto 'Parco marittimo', vincitore del concorso di progettazione internazionale per la riqualificazione delle fasce retrodunali, degli stabilimenti balneari e dei relativi stradelli di accesso. Il gruppo autore della proposta è composto da Agence TER, Paisà Architettura del paesaggio Stignani Associati s.r.l., Studio Tassinari e Studio M - s.t.a. Studio Tecnico Associato. Un progetto che, come spiegato dal dottor Antonio Stignani, sarà diviso in tre stralci: il primo, nella parte centrale del litorale, coinvolgerà Marina di Ravenna e Punta Marina (parte settentrionale), il secondo si sposterà a nord, da Porto Corsini a Casalborsetti, il terzo stralcio arriverà nella zona sud fino a Lido di Savio. Oltre alla riqualificazione degli stradelli retrodunali sono previsti interventi di valorizzazione modulati in base alle diverse caratteristiche dei territori interessati, da Casalborsetti a Lido di Savio, ma accomunati dalla ricucitura tra le dune e la pineta. I materiali utilizzati per gli interventi saranno principalmente legno e inerti naturali per integrarsi con facilità e coerenza nell'ambiente circostante. Foto 3 di 6 'Attraverso il Parco marittimo Ravenna può ambire a rivestire un ruolo da protagonista nell'offerta turistica di questo paese - afferma il sindaco Michele de Pascale - perché coniugherà l'alta efficienza dei servizi di accoglienza con la grande qualità naturalistica del nostro territorio. Per fare ciò è necessario mettere in campo elementi strutturali di visione e compiere scelte determinanti: superare la cesura che divide il mare dalle aree naturali di pregio, sostituendo un polveroso e degradato parcheggio con un retro spiaggia bello e godibile e consentendo così agli stabilimenti balneari di avere un doppio affaccio; aumentare la sicurezza e la tutela dell'utenza debole superando la promiscuità con le auto e le barriere di accesso; tracciare un percorso di grande mobilità ciclabile che colleghi tutti i 36 km di costa. Questo intervento deve essere visto come un grande investimento sul prodotto turistico, pur comportando qualche necessario cambio di abitudine per coloro che frequentano la spiaggia in giornata. Per questo ci siamo impegnati fin da subito per il potenziamento del trasporto pubblico e per l'ampliamento considerevole delle aree di sosta, che prevede due interventi di estensione dei parcheggi scambiatori di via Trieste e del Marchesato. La prossima estate, vedrà l'attivazione in larga parte di questi interventi di potenziamento del tpl e sosta, mentre, consapevoli delle difficoltà causate dalla pandemia, non verranno modificate le modalità di accesso e parcheggio presso gli stabilimenti né create interferenze dei cantieri con la stagione balneare'. Il primo stralcio, riguardante Marina di Ravenna e Punta Marina zona nord, vedrà, tra i vari interventi, la rimozione delle aree pavimentate impermeabili, che verranno sostituite da aree filtranti, la ricostruzione di tratti di duna, la creazione di un percorso pedonale e ciclabile dietro agli stabilimenti balneari e la rigenerazione della pineta, che ospiterà anche delle sedute di sosta. Nei lidi nord si realizzerà un percorso ciclopedonale nel tratto di litorale tra Casalborsetti e il fiume Lamone, mentre a Marina Romea, dove la pineta è molto estesa, il percorso si snoderà al suo interno a poca distanza dalla spiaggia, riprendendo tracciati già esistenti. Saranno inoltre riqualificati i parcheggi trasformandoli in 'tasche verdi', mantenendo la possibilità di sosta per i veicoli. A Porto Corsini, a completamento dell'intervento dell'Autorità portuale del Parco delle Dune, si interverrà sulla grande duna con la



realizzazione di un percorso su passerelle in legno. Nella zona sud di Punta Marina, invece, in analogia con il primo stralcio, si procederà alla riqualificazione del percorso dietro agli stabilimenti balneari, mantenendo però la viabilità carrabile insieme a quella ciclopedonale per mancanza di spazio, e si svilupperà un collegamento con i percorsi in legno diretti alla spiaggia recentemente realizzati dell'amministrazione



comunale a Lido Adriano. Tra gli interventi nei lidi sud è prevista la riqualificazione di viale Caboto a Lido di Classe, dove non solo si aumenterà la permeabilità della pavimentazione per permettere all'acqua di defluire, ma si interverrà anche sulle aree verdi esistenti, come la pineta retro spiaggia e il giardino oggi delimitato e 'isolato', così da rendere il viale un'unica grande area paesaggistica. Il Parco marittimo si completerà con gli interventi nel centro urbano di Casalborsetti, in piazza Vivaldi a Lido Adriano e in via Verghereto a Lido di Savio, che saranno progettati nel 2022 e già previsti nel bilancio comunale. L'importo dei lavori, comprensivo delle progettualità di completamento che si affiancano a quelle del Parco Marittimo consta di quasi 17 milioni di euro.

# Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

Il presidente Sommariva

## Porto, piano regolatore e integrazione con Spezia

Carrara. Sullo sviluppo del porto di Marina di Carrara «sono fiero del lavoro fatto da chi mi ha preceduto, c'è un piano regolatore **portuale** fatto bene e misurato sulle reali capacità di espansione e rispettoso di quelle che sono le caratteristiche di quello scalo»: lo ha detto il presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale Mario Sommariva, ieri alla Spezia nella sede dell' **Authority** in un incontro con la stampa nel quale ha spiegato le linee programmatiche. Nel porto della nostra città sta per iniziare un dialogo con il Comune che «porterà all' avvio dell' iter conclusivo per l' approvazione del piano regolatore». Sommariva ha chiarito di voler procedere con una «integrazione tra i due porti, della Spezia e di Marina di Carrara. Sono per una unione di **sistema**, per creare una visione di sviluppo comune e avere una massa critica per dire la nostra sul mercato», ha aggiunto il presidente durante l' incontro di ieri mattina alla Spezia. R.C. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

R.C. NICOLA MOROSINI

**Carrara**

**Politeama, partiti i lavori in via Roma per ricostruire i solai al terzo e quarto piano**

L'obiettivo è poter arrivare a una seconda tranche di ristrutturazione del teatro di nuovo agibile tutta l'ala del teatro

**Una prima risposta all'estero**

**LA CROCE ROSSA**  
**Porto, piano regolatore e integrazione con Spezia**

**LA CROCE ROSSA**  
**Rimandati i corsi per i sommelier**



### Per il porto un futuro a braccetto con La Spezia

La prospettiva di integrazione tra la struttura di Marina e lo scalo **ligure** è stata avanzata dal presidente del **sistema portuale** Sommariva CARRARA - Il futuro del porto di Marina di Carrara è a braccetto con quello di La Spezia: della prospettiva di integrazione sempre maggiore tra i due scali ha parlato oggi il presidente dell' **Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale** Mario Sommariva , a La Spezia in una conferenza stampa sul programma dell' Authority. Sommariva si è detto fiero del lavoro fatto per lo sviluppo del porto di Marina di Carrara da chi lo ha preceduto, lodando il piano regolatore come ben fatto e misurato sulle reali capacità di espansione oltre che rispettoso delle caratteristiche peculiari dello scalo. Il domani del porto toscano ora guarda all' apertura del dialogo col Comune di Carrara puntando, ha spiegato Sommariva, all' avvio dell' iter conclusivo per l' approvazione del piano regolatore. Sommariva ha chiarito di voler procedere con una " integrazione tra i due porti, della Spezia e di Marina di Carrara" e di essere "per una unione di **sistema** , per creare una visione di sviluppo comune e avere una massa critica per dire la nostra sul mercato".



## Il Tirreno

Livorno

### Saltano altre 68 aziende: dalla Domus al Biscottino di Palumbo e di Lonzi

GIULIO CORSI

LIVORNO. Nel 2020 il tribunale di Livorno ha dichiarato il fallimento di 68 aziende in tutta la provincia, una ogni cinque giorni. L' anno precedente furono 67, nel 2018 furono 54. Ci stiamo avvicinando ai numeri del 2013, quando nel pieno della crisi, i fallimenti raggiunsero quota 96. Anche perché ancora non si sono visti gli effetti del Covid che probabilmente inizieranno ad approdare in tribunale da quest' anno. Delle 68 società fallite nel 2020, 40 erano operative in città, sette a Cecina, sei all' Elba, cinque a Piombino, 3 a Rosignano. L' ultima a fallire, in ordine di tempo, è stata la Ponte di Marmo Srl: la sentenza è arrivata il 28 dicembre. Dietro a quel nome che richiama uno degli angoli più affascinanti di Livorno, nel cuore della Venezia, c' è la storia della crisi dell' edilizia che si trascina ormai da anni e figurano alcuni dei nomi più noti del mondo immobiliare livornese. Amministrata da Enrico Baracchino, la società fu costituita nel 2006, all' apice dell' ultimo boom del mattone, per ristrutturare il settecentesco palazzo Colonnello, tra Santa Caterina, l' **Autorità Portuale** e la Fortezza Vecchia, ma l' impresa anno dopo anno è diventata impossibile. Tre società oggi ne sono azioniste: Iris Srl (fallita a sua volta il 2 marzo 2020) e Cosimo Primo Srl detengono ciascuna il 25%, Praticelli Srl ha il 50%. Di Iris erano soci, un quarto a testa, Andrea Mannucci, l' agente immobiliare Roberto Mei, Rudy Gianni Fey e Fabio Gori. In Cosimo Primo invece la maggioranza è di Baracchino e dei suoi familiari, con piccole percentuali in mano tra gli altri allo stesso Mei e al notaio Mario Miccoli. Praticelli - che è posseduta per il 40% dalla Colc, Cooperativa lavoratori Castelfiorentino - detiene anche la maggioranza di un' altra società del settore costruzioni operante in città e fallita lo scorso 15 ottobre: la Domus Srl, con sede in via degli Arrotini e showroom in viale Petrarca, specializzata nella vendita di materiali edili, pavimenti, arredo bagno e infissi, affossata non solo dalla crisi ma anche da quelle impalcature che per anni hanno ingabbiato lo storico negozio sull' Aurelia, tante volte denunciate dalla socia livornese Antonella Dini. Sono due le principali conseguenze dei crac (in alcuni casi addirittura milionari) dichiarati dal tribunale civile di Livorno: la perdita di (altri) posti di lavoro e il colpo sui conti dei creditori che non incassando quanto dovuto rischiano a loro volta di finire sul lastrico. Domus ad esempio era arrivata ad avere fino a 17 dipendenti. Agli undici lavoratori della Nuova Londi, storica azienda dolciaria livornese fallita il 4 novembre, posseduta al 50% da Sergio Zaru e Fulvio Bais, le lettere di licenziamento sono arrivate a fine anno. «Il crac non è stato causato dalle conseguenze del lockdown ma da una situazione debitoria critica che si protraveva ormai da anni», hanno affermato i sindacati. Lo stesso vale per la quasi totalità della lista. Scorrendo l' elenco delle società fallite emerge che, oltre alla solita edilizia, il settore più colpito è quello dei trasporti e della logistica **portuale**. Spicca in questo senso il nome di Sardelli Logistics and Forwarding di via Salvatore Orlando, di proprietà di Matteo Sardelli, brand storico delle spedizioni livornesi, capitale sociale 100mila euro, che il 2 novembre ha alzato bandiera bianca.



## Il Tirreno

### Livorno

---

Al suo fianco troviamo la Unisped di Rossano e Davide Lorenzini, la Logitrans di Adriano Santeramo (90%) e Mauro Busoni (10%), la Logi.co di Roland Marcoli e Jacopo Pecci, e la Omnia Trasporti, costituita tre anni fa da Silvano Cinuzzi, ex vice presidente di Asa e di Olt. Nel commercio l' insegna più nota dichiarata fallita è probabilmente quella dell' oreficeria Sardi di via Grande di Nicola Sardi. Avevamo raccontato in autunno sul Tirreno del crac dello Junior Club, circolo del tennis di via dei Pensieri (avvenuto a settembre), preceduto due mesi prima da quello del ristorante del circolo, il Match Ball, di Roberto De Vanni e Anna Bardini. Nel mondo della cultura e degli spettacoli colpisce la presenza di Todomodo, agenzia per l' organizzazione di spettacoli con sede sugli scali delle Barchette, amministrata da Palmiro Bizzi, di proprietà di Liana e Michela Giannoni e di Maria Emanuela Maniscalco, di cui è stato per anni anima Pietro Contorno, attuale consigliere politico del sindaco. Ma la società più importante dal punto di vista delle dimensioni societarie e per i nomi dei suoi soci è la Biscottino Trattamento Terreni (Btt), mezzo milione di capitale, amministrata da Fabrizio Lonzi, il cui 90% è detenuto dalla Ecoliv Srl, posseduta per metà dal Palumbo Group (Andrea Palumbo e Carla Galatolo) e dalla Lonzi Metalli, a sua volta fallita, mentre il restante 10% appartiene alla Agv di Aldo Passerotti. In provincia uno dei marchi più noti che ha subito la scure della crisi è quello di Pesce Bueno di Francesco Urbani, arrivato ad aprire tre ristoranti, al porto di Rosignano, a Cecina e al parco Levante. All' Elba invece c' è quello di Panelba Distribuzioni, una delle società del brand Panelba, con sede in via del Giglio 34 a Portoferraio, di proprietà di Giuliano Fuochi. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Dogana, Porto Livorno- Gli scanner individuano 102 irregolarità agli sdoganamenti

Livorno Nel corso del 2020 l'azione di contrasto alle frodi svolta dai funzionari ADM nel porto di Livorno, ha portato ad "importanti risultati" - lo specifica in una nota l'ADM DT VI TOSCANA, SARDEGNA E UMBRIA - "dovuti sia a un'attenta analisi dei rischi, sia all'utilizzo degli scanner a raggi X a disposizione dell'Ufficio, "apparecchiature non intrusive nei controlli, ma estremamente utili nella ricerca di possibili frodi, individuando eventuali merci nascoste o non dichiarate e riducendo i tempi di svincolo". L'Ufficio specifica che nonostante la pandemia Covid-19, i controlli scanner agli sdoganamenti sono stati 2.738 e ben 102 hanno permesso di scoprire irregolarità, con un tasso di positività del 3,70%, affermandosi come un valido ed efficace strumento nell'azione ispettiva. Tra vari settori di attività in cui si sono svolti i controlli: - la tutela della sicurezza dei prodotti: sono stati riscontrati, tra l'altro, casi di mancato rispetto della normativa comunitaria in partite di lampadine, forni professionali e macchinari industriali; - la tutela della salute: è stata rilevata l'assenza delle necessarie certificazioni previste per il settore dei presidi medici e del materiale destinato al contrasto della pandemia in un carico di 50 mila mascherine KN95 provenienti dalla Cina, per le quali si è proceduto al sequestro e alla presentazione della relativa notizia di reato alla locale Procura; - la lotta al traffico di sostanze stupefacenti: i sequestri hanno raggiunto un valori di circa 270 milioni di euro.





## Bacini: la concessione bloccata dal ricorso al Tar

*Jobson oppone diverse contestazioni, a breve l'udienza cautelare*

Renato Roffi

LIVORNO Ultimamente è capitato di interrogarci sui motivi che stanno trattenendo il presidente dell'AdSp, Stefano Corsini, dal firmare l'atto per la concessione del comparto dei bacini da carenaggio nel porto di Livorno dopo l'annunciata aggiudicazione della relativa gara ad Azimut Benetti. La risposta si può di certo trovare anche nel ricorso di trentasei pagine copiosamente documentate che il 4 Gennaio l'avvocato Riccardo Tagliaferri ha depositato al Tar Toscana, con richiesta di sospensione interinale, per conto della Jobson group avverso l'assegnazione ad Azimut Benetti. Il ricorso, le cui parti salienti riportiamo testualmente in estrema sintesi astenendoci come d'obbligo da qualsivoglia considerazione e commento, si apre con la richiesta di annullare, previa sospensione il provvedimento dirigenziale n. 9/2020 con cui l'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale dispone di assentire in concessione ad Azimut per dieci anni il compendio dei bacini di carenaggio, le note del 26 e 27 Novembre 2020 con cui la stessa AdSp ha comunicato alla Jobson l'assegnazione ad Azimut e come si dice ogni altro atto presupposto, consequenziale o comunque connesso al predetto provvedimento di aggiudicazione, più una serie di altri atti specifici, fino a concludere con la richiesta di condannare, in subordine, l'Amministrazione resistente al risarcimento dei danni patiti e patienti dalla ricorrente e alle sanzioni alternative di cui all'art. 123 c.p.a. 4. Fra le diverse altre censure che l'avvocato Tagliaferri muove all'Authority, c'è quella della sistematica reiterazione, pur con formule diverse definite titoli abilitativi provvisori, dell'autorizzazione a prolungare l'occupazione delle aree in gara da parte di Azimut e di non aver tenuto in debita considerazione la dettagliata e articolata istanza di esclusione. volta a evidenziare la sussistenza di molteplici elementi che avrebbero dovuto determinare l'esclusione di Azimut Benetti, presentata il 14 Novembre 2019. Dopo una ulteriore doglianza per il mancato riscontro (alla data del deposito) alla presentazione di regolare istanza di accesso agli atti, il ricorso si snoda nella parte dedicata all'argomentazione giuridica dei motivi sulla scorta dei quali Jobson chiede di annullare i provvedimenti impugnati elencando una serie di violazioni e inosservanze attribuite alla condotta amministrativa dell'AdSp livornese, fra cui: violazione dei principi di buon andamento, imparzialità e trasparenza dell'azione amministrativa; violazione e falsa applicazione art. 38 d.lgs. N. 163/2006; violazione della lex specialis di gara; violazione degli artt. 36 e 37 del codice della navigazione; eccesso di potere per carenza dei presupposti, difetto di istruttoria e carenza di motivazione; eccesso di potere per irragionevolezza e illogicità manifesta; violazione del principio del giusto procedimento; violazione del principio di concorrenza e di par condicio nelle procedure selettive pubbliche. L'estensore si spinge anche fino a contestare la carenza di affidabilità e dei necessari requisiti morali della società partecipante cioè della parte contro interessata, e contesta all'Amministrazione (AdSp); di avere completamente ignorato la predetta istanza (per l'esclusione di Azimut), senza peraltro fornire alcuna motivazione in ordine alla propria scelta. Fra le motivazioni addotte per ottenere l'esclusione di Azimut il difensore di Jobson contesta ..gravi infrazioni debitamente accertate alle norme in materia di sicurezza e a ogni altro obbligo derivante dai rapporti di lavoro. comprovate a suo dire dai gravissimi incidenti verificatisi nei bacini di carenaggio. caratterizzati



dalla morte di un operaioe dalla caduta di un altro operaio da un'altezza di oltre tre metri nel corso di un intervento su uno yacht, inoltre, riferendosi al prolungato permanere (indebito, secondo Jobson) dell'altra parte sul teatro di gara, contesta all'AdSp la violazione del principio di tipicità degli atti amministrativi secondo il quale un provvedimento deve .. essere previsto dalla legge e corrispondere alle figure riconosciute



## Messaggero Marittimo

Livorno

---

dalla legge stessa. L'elaborato giuridico contiene una diffusa e particolareggiata descrizione delle alterazioni (demolizioni, asportazioni, costruzioni.) intervenute sul teatro di gara per concludere con una istanza istruttoria al fine di ottenere copia di tutti gli atti relativi alla procedura, un'istanza cautelare per la sospensione dell'atto impugnato (la firma dell'atto di concessione) e una Domanda di tutela in forma specifica e, in subordine, per equivalente i cui Jobson, avanza la richiesta per ottenere l'aggiudicazione, o comunque il diritto a ottenere l'aggiudicazione della concessione .con conseguente declaratoria di inefficacia dell'atto di concessione, medio tempore, eventualmente stipulato e con conseguente subentro della ricorrente nel medesimo. In alternativa Jobson chiede, infine, che l'Amministrazione aggiudicatrice sia condannata a risarcire per equivalente tutti i danni patiti e patendi subiti... Come si può ben comprendere, anche dallo schematico panorama riportato, i giudici amministrativi avranno il loro da fare. L'udienza cautelare in Camera di consiglio è fissata per Giovedì prossimo, nel frattempo, però, il giorno 15, la parte ricorrente ha presentato un'istanza di rinvio in concomitanza con una ulteriore istanza per la fissazione di un'udienza da remoto (DdII 28/2020 e 137/2020) di discussione mentre il giorno 16 la resistente (AdSp) ha prodotto tre documenti e una memoria. È dunque possibile che la Camera di consiglio fissata per il 21 possa slittare e, in tal caso, ne daremo notizia. Si potrebbe dubitare della procedibilità poiché è stata impugnata soltanto una sorta di comunicazione anticipatoria della concessione vera e propria, ma i raffinati del diritto perdoneranno il linguaggio dilettantesco sembra che la giurisprudenza ammetta la possibilità di opporsi anche alla volontà chiaramente espressa dall'Amministrazione di produrre l'atto definitivo. L'unico dato certo è che, comunque si decida a Firenze, la storiaccia sembra destinata a durare ancora a lungo e a soffrirne saranno anzitutto le maestranze livornesi delle riparazioni navali. Chi fosse, eventualmente interessato ad una più completa lettura del ricorso, potrà farlo collegandosi a: Ricorso TAR Gara Bacini Jobson.

## Nanotecnologie green per depurare le acque

La nuova frontiera per il trattamento delle acque inquinate è rappresentata dall'utilizzo di nanomateriali che si ottengono da scarti o rifiuti agricoli e che non costituiscono un pericolo per gli ecosistemi naturali. Lo dimostra il progetto "Nanobond, nanomateriali per la bonifica associata a dewatering di matrici ambientali", cofinanziato dal Fondo europeo per lo sviluppo regionale Por Fesr 2014-2020, di cui è coordinatrice scientifica Ilaria Corsi, ecologa del dipartimento di Scienze fisiche, della Terra e dell'ambiente dell'Università di Siena. Il progetto associa alle membrane geotessili drenanti, già ampiamente utilizzate per la rimozione della fase acquosa da dragaggi soggetti a bonifica, l'utilizzo di nanotecnologie sostenibili ed ecocompatibili che agiscono rimuovendo inquinanti nocivi dalle acque e dai sedimenti. Quest'ultima pratica, conosciuta anche con il nome di nanoremediation, avviene attraverso l'utilizzo di materiali nanostrutturati chiamati nanospugne e appositamente creati nell'ambito della ricerca del progetto attraverso il concetto dell'eco-design, ovvero la verifica dal punto di vista ecotossicologico della loro sicurezza per applicazioni ambientali come la bonifica dei dragaggi. Come funziona. Le operazioni del dragaggio idraulico avvengono quindi sia con un filtraggio meccanico, tramite i geotessili, sia con l'utilizzo associato delle nanospugne che permettono la decontaminazione delle acque in uscita e anche dei sedimenti raccolti e stoccati dai geotessili. Materiali che saranno poi caratterizzati ai fini del loro smaltimento o possibile riutilizzo a seconda dei valori analitici. I nanomateriali garantiscono così un idoneo trattamento delle acque senza necessità di un impianto di depurazione, comportando un notevole risparmio soprattutto su bacini d'acqua molto grandi: canali di bonifica o aree portuali, come ad esempio quella del **porto di Livorno** o della darsena dei Navicelli a Pisa dove il progetto è stato testato. "Il progetto Nanobond - spiega Ilaria Corsi - ha aggiunto un tassello in più in quanto i nanomateriali che abbiamo utilizzato per creare le nanospugne provengono dal settore del recupero degli scarti. Per questo tra i partner c'è anche Bartoli, un'azienda cartaria. Le nanospugne sono prodotte da cellulosa di carta da macero o da prodotti di scarto organico, i tuberi, da cui abbiamo ricavato l'amido". La missione di Nanobond è sia quella di elaborare una strategia di bonifica delle acque inquinate, sia di farlo utilizzando dei nanomateriali che non siano nocivi per l'ambiente. "Nanomateriali che siano ecocompatibili - aggiunge la professoressa Corsi - Nanobond ha inoltre contribuito a colmare un vuoto legislativo nazionale ed europeo. Prima di questo progetto, proprio perché non si conoscevano gli effetti sull'ecosistema dei nanomateriali impiegati per le bonifiche, l'Unione europea non poteva coprire queste pratiche con una legislazione che le legittimasse". "La ricerca sulla tecnologia di nanoremediation di Nanobond ha permesso quindi di sviluppare anche un documento di raccomandazioni che contiene le linee guida per l'utilizzo dei nanomateriali ecocompatibili per la bonifica di siti contaminati. In un certo senso abbiamo anticipato i pilastri del Green Deal europeo: zero pollution ed economia circolare". Il progetto Nanobond ha avuto poi una evoluzione attraverso un altro progetto di ricerca Interreg, portato avanti con partner di altri Paesi europei e quindi la ricerca è diventata una best practice. "Abbiamo deciso di non richiedere il brevetto - conclude la professoressa Corsi - in quanto si tratta di un progetto finanziato con fondi pubblici e deve essere quindi alla portata di tutti ai fini di avere delle nanotecnologie efficaci e sicure per il settore delle bonifiche ambientali". Al progetto, di cui è capofila l'azienda Acque industriali srl, hanno partecipato come partner, Bartoli spa azienda cartaria, Biochemie Lab srl, Ergo srl, Labromare srl, il consorzio Interuniversitario Nazionale per la







## **(Sito) Adnkronos**

**Livorno**

---

di Milano, oltre all' Istituto superiore per la Protezione e la Ricerca ambientale (Ispra) e l' Agenzia per lo Sviluppo Empolese Valdelsa (Asev).

## Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

### La storia rinasce dal grattacielo medioevale

*Il percorso archeologico partirà dal Palazzo degli Anziani e arriverà fino alla Casa del Capitano: ecco il progetto approvato dalla giunta*

di Pierfrancesco Curzi Dopo la nuova illuminazione il percorso Iti-Waterfront imbecca un secondo step con il percorso archeologico dal Palazzo degli Anziani fino alla Casa del Capitano. La strategia fa perno sul cosiddetto 'grattacielo medioevale' del Palazzo degli Anziani, che diventa il punto di riferimento nella ricucitura porto-città. Un' opera quanto mai necessaria per sistemare e ordinare uno spazio lasciato per troppo tempo nel degrado e abbandonato. Questo intervento andrà a toccare anche lo snodo di collegamento fisico, ossia piazza Dante, regolando traffico e sosta in un' area ad oggi molto confusa. La novità emersa dalla giunta comunale di ieri è l' approvazione del progetto di fattibilità tecnico economica, un pezzo della road map procedurale per arrivare all' attivazione del cantiere. Si tratta però di una fase molto importante che prelude alla progettazione definitiva/esecutiva per poi passare all' appalto dei lavori. L' amministrazione comunale conta di poterla svolgere entro la fine dell' anno. I tempi, del resto, sono obbligati e abbastanza stretti: i

fondi per l' opera, 2,3 milioni di euro (a cui andranno aggiunti 700mila euro per il restauro della facciata di Palazzo degli Anziani) arrivano dalla Comunità Europea e fissano una scadenza ben precisa dei lavori, ossia entro giugno 2023. Il progetto di fattibilità tecnico economica per il percorso archeologico, da Palazzo degli Anziani fino alla Casa del Capitano, si inserisce nel programma di finanziamento ITI Waterfront di Ancona 3.0 ha visto la costruzione anche di un apposito partenariato tra Comune di Ancona, **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico Centrale e Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio delle Marche. Si tratta di uno dei progetti cardine di quel programma, nato in seguito alle linee del Piano Strategico - StrategicAncona 2025 che aveva individuato nel Frontemare un 'luogo iconico' in grado di rappresentare in maniera efficace e paradigmatica l' ambizione del cambiamento della città di Ancona. Il progetto è stato realizzato dalla direzione urbanistica, edilizia pubblica, porto e mobilità. Il progetto coinvolge alcune eccellenze architettoniche presenti in quello spazio: il sacello medioevale su via Rupi Comunali, a fianco del Palazzo degli Anziani, piazzale Dante Alighieri e il nuovo spazio creatosi a seguito della demolizione del laboratorio dell' istituto nautico a ridosso della Casa del Capitano: «È il secondo pilastro della strategia ITI-Waterfront - spiega Ida Simonella, Assessore al Piano strategico - che ha l' obiettivo alto di ricucire il rapporto tra mare e città, la finalità ultima del nostro Piano strategico. Il primo pilastro usava come strumento la luce e i cantieri per questa operazione sono avviati, sia lato porto che lato città. Questo secondo pilastro prova a ricucire il rapporto mettendo in relazione l' enorme patrimonio archeologico e culturale che trova la sua centralità nel Palazzo degli Anziani. Attraverso una pavimentazione di collegamento tra piazza Dante e il porto valorizza i resti medioevali». Soddisfatta anche la sindaca, Valeria Mancinelli: «Non ci fermiamo, la trasformazione della città continua. Tanti cantieri sono stati aperti in questi ultimi mesi e contiamo di indire la gara di appalto per questo grande intervento entro fine anno. Viviamo momenti difficili, ma questo non deve impedirci di pensare al futuro».



## Centro Pagina

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

### Authority, Acquaroli: "Il porto di Ancona è l'unico italiano in gestione ordinaria. Infrastruttura determinante"

Annalisa Appignanesi

ANCONA - «Se il commissariamento fosse confermato o è confermato come sembra, significa che lasciamo il porto di Ancona in gestione ordinaria, e questo ci fa capire tutto sull'importanza che si dà a questa infrastruttura». Il governatore Francesco Acquaroli a margine della seduta consiliare di ieri, è intervenuto sulla nomina alla guida dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale**. L' Authority, attualmente è guidata dal 2016 da **Rodolfo Giampieri**, nominato per Decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti Graziano Delrio, dopo che era già presidente dell' **Autorità Portuale di Ancona** dal 23 Gennaio 2015. Sulla nomina al vertice dell' **Autorità di Sistema Portuale**, nelle scorse settimane si erano sollevate alcune polemiche, con prese di posizione da parte di alcuni esponenti del mondo della politica che chiedevano la riconferma di **Giampieri**, con Pd in testa e l' ex consigliere regionale della Lega, Sandro Zaffiri, mentre l' Udc aveva chiesto una guida marchigiana. «Credo che sia l' unico porto italiano in gestione ordinaria - ha aggiunto Acquaroli -, in un momento in cui l' infrastruttura porto potrebbe essere determinante per ripartire più velocemente». Il presidente della Regione Marche ha chiarito che «il confronto con il Ministero lo abbiamo, ma bisogna trovare le soluzioni». «Abbiamo chiesto un profilo importante per una città importante» ha detto, senza scendere nel dettaglio dei nomi sul piatto della bilancia, perché come ha precisato, «ho molto rispetto per tutti quelli che ci mettono la faccia e lavorano seriamente». Un profilo importante, alla guida dell' Authority, quello chiesto dal governatore, «perché vorremmo vedere il porto di Ancona diventare protagonista dell' **Adriatico** e del Mediterraneo». A destra il governatore Francesco Acquaroli, con la dirigente del Servizio Salute Lucia di Furia, il segretario generale Mario Becchetti (a sinistra) Il presidente della Regione Marche è poi intervenuto sulle strategie di gestione della pandemia adottate dal governo, ribadendo di aver chiesto più volte nel corso della Conferenza Stato Regioni «un filo comune: non tutto dipende da noi, molto dipende dal Cts (ndr. Comitato Tecnico Scientifico) e dal governo nazionale. Vorremmo che la linea adottata non ingeneri confusione - prosegue -, ma dia certezze a famiglie e imprenditori». Insomma «una maggiore linearità». Non ha espresso invece commenti sulla crisi di governo. Sulla riapertura delle scuole superiori ha detto «stiamo facendo un lavoro di confronto e c'è disponibilità a valutare la riapertura nell' ultima settimana di gennaio, se l' indice Rt sarà stabilmente sotto a 1 anche questa settimana, e se i numeri dei contagi sintomatici saranno bassi, e le strutture ospedaliere risponderanno ai criteri». Il governatore ha ricordato che l' ordinanza prevedeva già la possibilità di un rientro a scuola anticipato in caso di miglioramento della curva epidemiologica: «Una socialità più forte è il presupposto della nostra azione politica» ha detto. Infine sul passaggio in zona arancione delle Marche ha chiarito che la regione è finita in questa fascia «non per l' indice Rt, ma per l' alto rischio messo in valutazione prioritaria dal Cts e credo che siamo l' unica regione scivolata in zona arancione per questo criterio».

Questo sito utilizza i cookie per offrirti una migliore esperienza di navigazione sul sito. Continuando a navigare accetti l'utilizzo dei cookie. [Maggiori informazioni](#) [Chiudi](#)

#### Authority, Acquaroli: «Il porto di Ancona è l'unico italiano in gestione ordinaria. Infrastruttura determinante»

Il governatore Francesco Acquaroli a margine della seduta consiliare ha fatto il punto sull'attività, sulla situazione della società, sottolineando come in materia sulla gestione pandemica.

Di Annalisa Appignanesi - 19 Gennaio 2021



ANCONA - «Se il commissariamento fosse confermato o è confermato come sembra, significa che lasciamo il porto di Ancona in gestione ordinaria, e questo ci fa capire tutto sull'importanza che si dà a questa infrastruttura». Il governatore Francesco Acquaroli a margine della seduta consiliare di ieri, è intervenuto sulla nomina alla guida dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale**.

L' Authority, attualmente è guidata dal 2016 da **Rodolfo Giampieri**, nominato per Decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti Graziano Delrio, dopo che era già presidente dell' **Autorità Portuale di Ancona** dal 23 Gennaio 2015. Sulla nomina al vertice dell' **Autorità di Sistema Portuale**, nelle scorse settimane si erano sollevate alcune polemiche, con prese di posizione da parte di alcuni esponenti del mondo della politica che chiedevano la riconferma di **Giampieri**, con Pd in testa e l' ex consigliere regionale della Lega, Sandro Zaffiri, mentre l' Udc aveva chiesto una guida marchigiana.

«Credo che sia l' unico porto italiano in gestione ordinaria - ha aggiunto Acquaroli -, in un momento in cui l' infrastruttura porto potrebbe essere determinante per ripartire più velocemente». Il presidente della Regione Marche ha chiarito che «il confronto con il Ministero lo abbiamo, ma bisogna trovare le soluzioni».

«Abbiamo chiesto un profilo importante per una città importante» ha detto, senza scendere nel dettaglio dei nomi sul piatto della bilancia, perché come ha precisato, «ho molto rispetto per tutti quelli che ci mettono la faccia e lavorano seriamente».



### «Doloso l' incendio del porto di Ancona» Le prime perizie: almeno tre inneschi

L' incendio nei capannoni del porto di Ancona sarebbe doloso. Emerge dalle anticipazioni di alcune perizie di parte, commissionate dalle aziende danneggiate dal rogo avvenuto nella notte tra il 15 e il 16 settembre. Secondo le consulenze, «si sarebbero susseguiti inneschi multipli, almeno tre», e poi ci sono 4 mezzi trovati senza tappo del serbatoio. Le fiamme causarono danni per 10 milioni di euro.



### La situazione

## Piazzali, area esterna e tre capannoni sono agibili Perimetro vietato con vento superiore ai 50 km/h

ANCONA Sono attualmente due i capannoni agibili e operativi senza limitazioni all' interno dell' ex Tubimar. Si tratta dei depositi che l' Authority portuale ha dato in gestione a Icop srl e Omec srl, due aree tra le più lontane (situate all' estremità del lato lungo della L) dal cuore dell' incendio. Tutti gli altri capannoni sono ancora inagibili. Sono invece fruibili dagli operatori i piazzali, le superfici di viabilità e tutta l' area esterna. Sotto sequestro, su decisione della procura, sono ancora i tre capannoni in concessione a Frittelli Maritime, i più colpiti dal maxi rogo assieme a quelli della Ase (Adriatic Srvices Enterprise Srl). Una limitazione per le parti esterne è rappresentata dalle condizioni meteo: come stabilito da un' ordinanza firmata dal presidente Giampieri, se le raffiche di vento sono pari o superiori a 50 chilometri orari, il perimetro è interdetto a qualsiasi tipo di accesso per evitare che i detriti dei manufatti danneggiati dal rogo e non ancora rimossi possano diventare un pericolo per l' incolumità pubblica. Tutta l' area dell' ex Tubimar ha una superficie di circa 100mila metri quadrati. Di questi, circa 42mila sono occupati dai capannoni, 657 metri quadrati da fabbricati accessori (uffici e locali tecnici). Tra le cause vagliate subito dopo il rogo - che ha fatto 10 milioni di danni - c' erano quelle di natura accidentale: un guasto elettrico, una reazione esplosiva tra sostanze pericolose, una lavorazione non eseguita correttamente all' interno della maxi area. Indagano i vigili del fuoco e la Squadra mobile. fe. ser. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Rogo porto Ancona: consulenza parti offese, fiamme dolose

*Almeno 3 inneschi. Procura attende elaborato proprio consulente*

(ANSA) - **ANCONA**, 19 GEN - L'incendio nel capannone ex Tubimar del porto di Ancona sarebbe doloso. Emerge dalle anticipazioni di alcune perizie di parte, commissionate dalle aziende danneggiate dal rogo avvenuto nella notte tra il 15 e il 16 settembre dello scorso anno: l'incendio venne domato dopo diversi giorni di lavoro dai vigili del fuoco che evitarono conseguenze ed esplosioni ben peggiori, di quelle avvenute, per sostanze e materiali presenti nelle vicinanze. Non un fatto accidentale, dunque, su cui sembrava indirizzarsi la Procura di Ancona, ma doloso. Le fiamme, che hanno causato danni per 10 milioni di euro, provocarono una colonna di fumo nera e densa: il Comune chiuse parchi e scuole, consigliando di limitare gli spostamenti e vietando il consumo di vegetali a foglia larga nella zona. Secondo le consulenze, nel capannone della zona industriale si sarebbero susseguiti inneschi multipli, almeno tre, e poi ci sono quattro mezzi trovati senza tappo del serbatoio: due muletti, un furgone e una cisterna che fungeva da deposito carburante, tutti alimentati a gasolio. Anche la Procura attende il deposito della perizia del proprio consulente, l'ing. Gianluigi Guidi, di Bologna, affidata a metà ottobre. (ANSA).



### La balconata con vista sulla storia: il progetto è approvato dalla giunta

L'area archeologica è inserita nel waterfront. Simonella: «Un altro grande tassello della trasformazione»

IL RESTYLING ANCONA Si materializza la nuova piazza con vista sulla storia di Ancona. La Giunta ha infatti approvato il progetto definitivo dell'intervento inserito nell'Iti waterfront per l'area archeologica da piazza Stracca al porto traiano con al centro la rinnovata piazza Dante Alighieri e Palazzo degli Anziani. «Un altro grande tassello della trasformazione di Ancona - annuncia l'assessore al Piano Strategico, Ida Simonella - Il progetto è stato approvato in giunta e sarà da appaltare entro fine anno». Un'operazione dal valore di 2,3 milioni che «sarà fatto tutto con i fondi dell'Iti waterfront». A cui dovranno aggiungersi eventuali 700mila euro circa per il restauro della facciata di Palazzo degli Anziani. «La ricucitura tra porto e città passa attraverso Palazzo degli Anziani, l'ampliamento della terrazza, il rifacimento della scalinata, gli interventi sui resti medievali fino ad arrivare alla Casa del Capitano al porto - spiega l'assessore Simonella nel suo intervento su Facebook - Una pavimentazione appositamente studiata sulla piazza e su lungomare Vanvitelli guiderà fino alla casa del Capitano e alla piazzetta che si è aperta dopo la demolizione delle officine dell'ex Nautico. Il tutto in modo da restituire una percezione di unità, pur nelle fratture imposte dalla viabilità e dalle ragioni di sicurezza del porto». Il valore A corredo delle parole l'assessore Simonella aggiunge anche alcune immagini dello stato attuale dell'area e il rendering di quello che verrà realizzato. «Basta guardare la foto per capire che cosa si può valorizzare. C'è il cosiddetto sacello medievale, su via Rupi comunali, oggi praticamente invisibile. Una piccola Petra - sottolinea la Simonella - E' il secondo grande pilastro di questa ricucitura. Il primo era l'illuminazione, i cui cantieri sono stati aperti in questi giorni. Tanti sono da ringraziare per questo lavoro, che deve andare avanti speditamente, e per la gestione di una complessità che è difficile da raccontare. Su tutti Alessio Piancone e Claudio Centanni». «Non ci fermiamo puntualizza il sindaco Valeria Mancinelli - La trasformazione della città continua. Tanti cantieri sono stati aperti in questi ultimi mesi e contiamo di indire la gara di appalto per questo grande intervento entro fine anno. Credo che tutto questo sia un ottimo esempio di come si possano utilizzare le risorse europee, avendo in mente una strategia e condividendo il percorso con la cittadinanza, come è avvenuto nel programma di partecipazione da cui questo progetto è nato. Viviamo momenti difficili, ma questo non deve impedirci di pensare al futuro». La valorizzazione della Casa del capitano è prevista con la creazione di una zona a verde con alcune sedute. Il nuovo spazio pubblico aperto si collegherà al percorso pedonale esistente nell'area portuale e verrà inoltre collegato con il livello altimetrico urbano sovrastante attraverso due scale realizzate in struttura leggera. Massimiliano Petrilli © RIPRODUZIONE RISERVATA.





## Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

### Il governatore Acquaroli critico con la ministra De Micheli: «Unico scalo in questa situazione» «Authority, no al commissario Figura importante alla presidenza»

Il commissariamento dell' Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico, «se fosse confermato automaticamente, come sembra, significa lasciare il porto di Ancona in una gestione ordinaria e questo ci fa capire l' importanza che si riconosce alla nostra infrastruttura». Il presidente della Regione, Francesco Acquaroli, prova un forte disappunto rispetto all' immobilismo della ministra ai Trasporti, Paola De Micheli, che non ha dato ancora nessuna indicazione. Da qui la possibilità che sia l' attuale presidente, Rodolfo Giampieri, a rivestire il ruolo protempore di commissario. «Credo che quello di Ancona sia l' unico porto in gestione ordinaria - ha evidenziato il governatore - in un momento in cui l' infrastruttura porto potrebbe essere determinante per ripartire velocemente». Acquaroli conferma che è in atto «un confronto» con il ministero: «Abbiamo chiesto un profilo importante per una città e un porto importante e quando si parla di profilo importante non si entra mai nel personale perchè è antipatico. Vorremmo vedere il porto di Ancona diventare protagonista nell' Adriatico e nel Mediterraneo».

**Fiamme e distruzione all'ex Tubimar Svolta dei periti: «Il rogo è doloso»**  
Sono le conclusioni alle quali sono arrivati i consulenti nominati dalla Uillea all'interno dell'area scoppio

**«Authority, no al commissario Figura importante alla presidenza»**

## Con la piattaforma Buon Vento, le storie del porto di Ancona vanno online

Non esiste luogo più denso di altri luoghi, di un porto. Spazio di voci ascoltate e riferite, di distanze attraversate e da attraversare, di abitudini e modi di dire sedimentati e riadattati, il porto determina il carattere della sua città, apprendone le strade a influssi distanti. Ed è al porto di Ancona, antico approdo dei Dori, ai quali nel 387 a.C. si deve la fondazione della città di Ankon, in greco classico "gomito", che è dedicato Buon Vento, progetto coordinato da Cristiana Colli e promosso da **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico centrale, inserito nell'ambito di Remember, programma europeo nato con l'obiettivo di unire otto porti delle due sponde dell'Adriatico: Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Fiume, Zara, Spalato e Dubrovnik. Con Buon Vento, il porto di Ancona va online «Il porto è un ecosistema aperto al mondo, è un'infrastruttura utile che interpreta il suo ruolo di produzione del valore con contenuti materiali e immateriali, con azioni di networking su scala continentale e adriatica nella dimensione macro regionale, cittadina e territoriale, un hub del valore che accompagna la trasformazione e contribuisce a determinare la capacità competitiva dei soggetti e dei territori dentro un nuovo modello di sviluppo», ha spiegato Colli, curatrice del progetto. «Buon Vento è il racconto della trasformazione e delle qualità intrinseche delle economie, delle memorie di luogo, delle tante e diverse progettualità che, tutte insieme, costituiscono un capitale cognitivo pregiato e altamente competitivo», ha continuato la giornalista e curatrice di eventi e rassegne culturali, come Demanio Marittimo, sul lungomare di Senigallia. Buon Vento, allora, come il saluto di chi parte in mare, come l'augurio di trovare le correnti giuste che, nel caso specifico, conducono nell'oceano del web. Ogni settimana, infatti, il sito [buonvento.portoanticoancona.it](http://buonvento.portoanticoancona.it) ospiterà nuovi contenuti eterogenei, tra materiali fotografici, audio, video e testi, per raccontare l'incontro tra economia, cultura, lavoro, storie e immaginari che si sviluppa nel porto di Ancona, importante realtà produttiva delle Marche, sede del cantiere navale Fincantieri e primo porto italiano per traffico internazionale di veicoli e passeggeri. «Con Buon Vento facciamo conoscere il porto di Ancona attraverso lo sguardo e le parole di chi lo vive ogni giorno, un porto in cui tante anime, specializzazioni e professionalità diverse lavorano in sintonia per costruire una prospettiva per il futuro, per il lavoro, per essere protagonisti economici e sociali della città e della regione in un ambito internazionale», ha affermato il presidente dell'**Autorità di sistema portuale**, Rodolfo Giampieri. Buon Vento: le aree del sito Prima tappa di un museo online che coinvolgerà gli altri porti dell'Adriatico, il sito di Buon Vento è organizzato in diverse sezioni, ognuna dedicata ad altrettanti temi, con documenti, scritture, reportage, video, fotografie, interviste, musiche: storie di persone e luoghi; paesaggi nell'accezione ampia, sonori, marini, dipinti, scolpiti, cittadini; traiettorie, come esperienze che delineano nuove prospettive e trasformazioni; punti di vista di persone invitate; lab, cioè la ricerca e la pratica; paper, con l'ecosistema del porto al centro dell'analisi, della riflessione, della ricerca accademica e non solo. «Buon Vento ha un doppio pregio - ha detto l'assessore al Porto del Comune di Ancona, Ida Simonella -, legge il lavoro in un porto in chiave diversa, enfatizzandone l'enorme valore culturale; usa linguaggi nuovi, video, web, social, per raccontare e per rendere questa lettura patrimonio di tutti. Arriva nei giorni in cui Ancona si gioca la possibilità di diventare la Capitale della cultura 2022 (carica poi vinta da Procida, altra Capitale che metterà il rapporto con il mare al centro del suo programma, ndr). Quella del porto è "cultura" per eccellenza di questa città». Il progetto è realizzato in collaborazione con Capitaneria di porto di Ancona, Regione Marche, Comune di Ancona, Università Politecnica delle Marche,





## Exibart

### Ancona e porti dell'Adriatico centrale

---

operatori e addetti del cluster del porto di Ancona. Ideazione, cura e testi sono di Cristiana Colli, le storie di Gianluca Favetto , video, suoni e immagini di Alessio Ballerini . La voce narrante è di Marco Mondaini . Partecipano alla realizzazione di Buon Vento anche Iccd - Istituto centrale catalogo e documentazione Mibact, Archivio Corsini - Comune di Ancona, Consorzio Aaster Milano.



## Comitato portuale, Tedesco opta per Emiliano Scotti

**AUTHORITY** Il comune di Civitavecchia ha indicato il nome del tecnico che rappresenterà il sindaco e la città nel Comitato di gestione portuale. Il sindaco Ernesto Tedesco ha individuato, tra una serie di candidature che erano arrivate al Pincio, Emiliano Scotti. Si tratta di un architetto civitavecchiese di 46 anni, «un professionista anche di livello internazionale che si legge in una nota del Comune - ha già lavorato ad alcuni progetti importanti nel porto di Civitavecchia». «La scelta è ricaduta su un professionista che ha competenze ed esperienze professionali maturate e titoli, oltre che spiega il primo cittadino - il mio necessario rapporto fiduciario. L' architetto Scotti potrà quindi rappresentare al meglio l' amministrazione comunale in seno al comitato di gestione dell' Adsp. Ringrazio i tanti che hanno risposto all' avviso pubblico, per alcuni dei quali sussistono tuttavia cause ostative, di carattere giuridico o di opportunità, alla designazione. Se qualcuno di essi lo considera opportuno, potrà senz' altro fare i passi che ritiene. Assai meno opportune aggiunge il sindaco riferendosi a polemiche che hanno preceduto la nomina - sono state invece alcune esternazioni, giunte peraltro ancora in piena fase decisionale.

Atteggiamento davvero sorprendente, per non usare altri aggettivi, sul quale valuterò ogni possibile decisione». Domani scadranno i 30 giorni dall' avviso inviato dal presidente di Molo Vespucci Pino Musolino agli enti interessati per la costituzione dell' organo di gestione portuale, senza il quale non può partire a piano ritmo la macchina amministrativa dell' ente e senza il quale non si può procedere alla nomina del segretario generale. E quello del Comune al momento è l' unico nome designato. Si attendono ancora i rappresentanti di Regione, che pure nelle scorse settimane aveva auspicato attraverso l' assessore ai Trasporti Mauro Alessandri «una ripartenza rapida dello scalo», e Area Metropolitana, che sarebbe orientata a riconfermare Matteo Africano. Intanto vanno avanti spediti gli incontri del neo presidente dell' Adsp per cercare di risolvere le tante criticità dello scalo e le vertenze occupazionali. Come nel caso dei lavoratori della Gtc che proseguono le azioni di protesta. L' altro giorno Musolino ha incontrato i rappresentanti dell' azienda, le organizzazioni sindacali e le rsa e proposto loro un tempo massimo di cento giorni per definire il futuro della società che gestisce le gru pubbliche nello scalo, assicurando la massima tutela per i 15 dipendenti. «Una Road map per definire entro il 30 aprile il futuro della Gtc, mantenendo è stata la linea adottata dal numero uno di Molo Vespucci - una condizione irrinunciabile: la tutela dei 15 dipendenti dell' azienda». 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. Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Comitato di gestione dell'Adsp: il comune sceglie Scotti

C'è la designazione di Palazzo del Pincio per il Comitato di gestione dell'Adsp. Il sindaco Ernesto Tedesco, infatti, ha indicato Emiliano Scotti quale rappresentante del comune di Civitavecchia presso il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centro settentrionale. «Architetto civitavecchiese di 46 anni - spiegano dal Comune - Scotti è un professionista anche di livello internazionale ed ha già lavorato ad alcuni progetti importanti nel porto di Civitavecchia. Il primo cittadino ha commentato: «La scelta è ricaduta su un professionista che ha competenze ed esperienze professionali maturate e titoli - spiega Tedesco - oltre che il mio necessario rapporto fiduciario. L'architetto Scotti potrà quindi rappresentare al meglio l'amministrazione comunale in seno al comitato di gestione dell'Adsp». Il sindaco Tedesco ha voluto ringraziare «le molte persone che hanno risposto all'avviso pubblico, per alcune delle quali sussistono tuttavia cause ostative, di carattere giuridico e/o di opportunità, alla designazione. Se qualcuno di essi - dichiara il primo cittadino - lo considera opportuno, potrà senz'altro fare i passi che ritiene. Assai meno opportune sono state invece alcune esternazioni - dice Tedesco - giunte peraltro ancora in piena fase decisionale. Atteggiamento davvero sorprendente, per non usare altri aggettivi, sul quale valuterò ogni possibile decisione»



## Comitato di gestione Adsp, il sindaco ha designato l'architetto Emiliano Scotti

*Frecciata di Tedesco a Moscherini: "Atteggiamento davvero sorprendente, per non usare altri aggettivi, sul quale valuterò ogni possibile decisione"*

CIVITAVECCHIA Il sindaco Ernesto Tedesco ha indicato Emiliano Scotti quale rappresentante del comune di Civitavecchia presso il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centro settentrionale. Architetto civitavecchiese di 46 anni, Scotti si legge nel comunicato di palazzo del Pincio è un professionista anche di livello internazionale ed ha già lavorato ad alcuni progetti importanti nel porto di Civitavecchia. Commenta il sindaco: 'La scelta è ricaduta su un professionista che ha competenze ed esperienze professionali maturate e titoli, oltre che il mio necessario rapporto fiduciario. L'architetto Scotti potrà quindi rappresentare al meglio l'Amministrazione comunale in seno al comitato di gestione dell'Adsp. Ringrazio le molte persone che hanno risposto all'avviso pubblico, per alcune delle quali sussistono tuttavia cause ostative, di carattere giuridico e/o di opportunità, alla designazione. Se qualcuno di essi lo considera opportuno, potrà senz'altro fare i passi che ritiene. Assai meno opportune sono state invece alcune esternazioni, giunte peraltro ancora in piena fase decisionale. Atteggiamento davvero sorprendente, per non usare altri aggettivi, sul quale valuterò ogni possibile decisione'. Chiaro il riferimento alle dichiarazioni dell'ex sindaco e presidente dell'Authority Gianni Moscherini, che essendo senza dubbio la persona con più titoli per ricoprire l'incarico, al di là dell'aspetto fiduciario aveva lamentato il fatto di non essere neppure stato convocato per il colloquio, ritenendo che non sussistessero a suo carico cause di inconferibilità e preannunciando di voler ricorrere al Tar sulla correttezza della procedura adottata dal Sindaco. Comitato di gestione Adsp, Moscherini: «Irregolare la selezione di Tedesco, ricorrerò al Tar»



## AdSP Tirreno Centro Settentrionale: Musolino, valorizzeremo Gaeta e il suo porto nell'azione di rilancio del Network

(FERPRESS) Gaeta, 19 GEN 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.





## Musolino: valorizzeremo Gaeta e il suo porto

*Il presidente ha incontrato il sindaco Mitrano e il comandante Giorgi*

Redazione

GAETA La valorizzazione di Gaeta e del suo porto è tra gli obiettivi del presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale Pino Musolino che oggi si è recato a Gaeta dove ha incontrato il Capitano di Fregata Federico Giorgi (nella foto), 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.



Musolino: "Valorizzeremo Gaeta e il suo porto nell' azione di rilancio del Network"

GAM EDITORI

20 gennaio 2021 - Il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro **Pino** Musolino 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".



## Sea Reporter

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Musolino presidente dell'AdSP valorizzeremo Gaeta e il suo porto nell'azione di rilancio del Network

Gaeta, 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, riparteremo con rinnovato entusiasmo e dinamismo per un rilancio di Gaeta, del suo porto commerciale ed approdo delle navi da crociera.



## Gestione Terminals Civitavecchia, entro aprile la redazione di accordo quadro sul futuro della società

CIVITAVECCHIA, - Road map per definire entro il 30 aprile il futuro della Gtc "Gestione Terminals Civitavecchia" (GTC) S.r.l. la società di gruisti e manutentori che ha in dotazione le gru mobili dell'ex Autorità Portuale. GTC costituita dal consorzio delle principali imprese portuali di Civitavecchia e della quale Traiana srl (impresa portuale ex art.16 legge 84/94) detiene la quota di maggioranza assoluta. Il termine del 30 aprile è stato fissato ieri nel corso di un incontro tra il nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Pino Musolino, i rappresentanti della GTC, i sindacati e le Rsa. Nella riunione è stato infatti stabilito che alla data dovrà essere definita una road map calendarizzando 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, mantenendo una condizione irrinunciabile: la tutela dei 15 dipendenti della GTC.





## Informare

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Entro 30 aprile dovrà essere definito il futuro della Gestione Terminals Civitavecchia

Dovrà essere stabilita una road map che preveda la tutela dei dipendenti dell'azienda. Entro il prossimo 30 aprile dovrà essere definito il futuro della Gestione Terminals Civitavecchia (GTC), la Srl istituita per la gestione di gru e mezzi per la movimentazione delle merci nel porto di Civitavecchia che è formata da un consorzio di imprese. Il termine è stato fissato ieri nel corso di un incontro tra il nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, **Pino Musolino**, i rappresentanti della GTC, i sindacati e le Rsa. Nella riunione è stato infatti stabilito che entro tale termine dovrà essere definita una road map calendarizzando 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, mantenendo una condizione irrinunciabile: la tutela dei 15 dipendenti della GTC.

The screenshot shows the 'inforMARE' website, a daily online publication for transport operators and users. The main headline reads: 'Entro 30 aprile dovrà essere definito il futuro della Gestione Terminals Civitavecchia'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Dovrà essere stabilita una road map che preveda la tutela dei dipendenti dell'azienda'. The article text begins with: 'Entro il prossimo 30 aprile dovrà essere definito il futuro della Gestione Terminals Civitavecchia (GTC), la Srl istituita per la gestione di gru e mezzi per la movimentazione delle merci nel porto di Civitavecchia che è formata da un consorzio di imprese. Il termine è stato fissato ieri nel corso di un incontro tra il nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Pino Musolino, i rappresentanti della GTC, i sindacati e le Rsa. Nella riunione è stato infatti stabilito che entro tale termine dovrà essere definita una road map calendarizzando 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, mantenendo una condizione irrinunciabile: la tutela dei 15 dipendenti della GTC.'

Below the article, there is a 'WEB' section with a link to 'Leggi le notizie in formato Acrobat Reader'. There is also a search bar for the site's database with fields for 'Destinazione', 'Data di arrivo', and 'Data di partenza'. At the bottom, there is a footer with contact information for 'inforMARE' in Genova, Italy.

### Civitavecchia: cento giorni per definire il futuro della Gtc

GAM EDITORI

19 gennaio 2021 - 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.

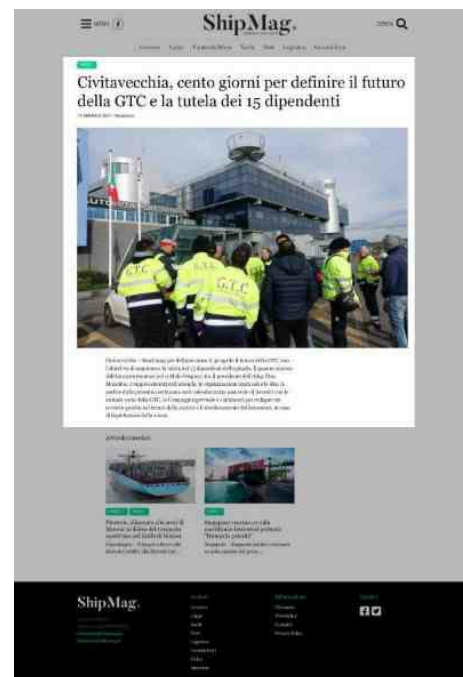
The screenshot shows a news article titled "Civitavecchia: cento giorni per definire il futuro della Gtc" published on January 19, 2021. The article text is partially visible, matching the main text on the left. The page layout includes a header with the site name, a main article area with a photo of an industrial facility, and several sidebars: "ASSOPORTI" with a featured article "A Gino Trone la MSC Maya", "POPULAR POSTS" with articles like "A Gino Trone la MSC Maya" and "Marea Finanziaria Services One", and "FEATURED POST" with an article "Gtv: entra in flotta la nave GtvSeaLand". There are also social media sharing icons and a "POSTA UN COMMENTO" section at the bottom.

# Ship Mag

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

## Civitavecchia, cento giorni per definire il futuro della GTC e la tutela dei 15 dipendenti

Civitavecchia Road map per definire entro il 30 aprile il futuro della GTC, con l'obiettivo di mantenere la tutela dei 15 dipendenti dell'azienda. È quanto emerso dall'incontro tenutosi ieri 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



**Fit-Cisl Lazio: Bene investimenti per potenziamento traffico**

Redazione

ROMA Il potenziamento del traffico merci è uno dei primi obiettivi in agenda del presidente Pino Musolino per il porto di Civitavecchia, come sottolineato in occasione dell'approvazione del piano di investimenti della Regione. L'anno sembra iniziato all'insegna di ottimi auspici per il porto di Civitavecchia - commenta il segretario generale della Fit-Cisl del Lazio, Marino Masucci con la Regione e il neo presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale, che sembrano guardare nella stessa direzione, quella del potenziamento del traffico merci, che sollecitiamo da tempo come volano per l'economia del territorio regionale e nazionale. Masucci è convinto che si debba fare tutto il possibile per aumentare la competitività e la capacità logistica e di stoccaggio dei porti del territorio, aumentando l'attrattività commerciale anche per quanto riguarda le merci del Canale di Suez. Lo sblocco di 1,1 miliardi di investimenti fino al 2040 da parte della Regione Lazio per la riqualificazione della banchina e dei binari ferroviari dei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, si inserisce esattamente in questa direzione: quella del potenziamento dell'economia del mare e dell'intermodalità in una regione che ha nell'export il suo core-business. Data l'attuale vocazione crocieristica del porto di Civitavecchia, molte merci destinate al mercato romano e laziale arrivano via mare in porti di regioni limitrofe, che movimentano volumi maggiori 6 o 7 volte rispetto a quelli di cui si è occupato l'hub laziale nel 2019, per poi giungere su gomma sul territorio: Si tratta -evidenzia Masucci- di un paradosso logistico, ambientale e competitivo, che va affrontato con una giusta strategia. L'auspicio -conclude- è quello di incontrare nel breve termine il presidente, per poter avviare un dialogo condiviso e costruttivo riguardante non soltanto la pianificazione e le strategie, ma anche la stabilità e lo sviluppo dell'occupazione, il dumping contrattuale, i cambiamenti nel lavoro alla luce della rapida evoluzione tecnologica che investe il settore.





Verso la nomina

**Porto, l' esordio di Annunziata «Spazio ai privati e più sinergie»**

Antonino Pane

È iniziato l' iter dei pareri per la nomina di Andrea Annunziata al vertice dell' **Autorità** di **sistema portuale** del mare Tirreno centrale. La commissione Trasporti del Senato ha ascoltato la relazione di Annunziata, passaggio necessario per esprimere il parere sulla nomina fatta dal ministro Paola De Micheli per il vertice dell' Adsp che raggruppa i porti di Napoli, Salerno e Castellammare. Annunziata ha tracciato le sue linee programmatiche facendo anche precisi riferimenti alle scelte per riportare la portualità campana al centro dell' interesse generale: spazio ai privati e più sinergie. A pag. 29.



## Porto, l'idea di Annunziata «Ora più spazio ai privati»

*La relazione del presidente in pectore alla commissione Trasporti del Senato. Le priorità indicate dal manager «Meno burocrazia e maggiori sinergie»*

LA STRATEGIA Antonino Pane I porti campani come punto di riferimento essenziale della dorsale tra Scandinavia e Mediterraneo, il pieno utilizzo degli interporti campani, le scelte che riguardano la sicurezza. E, ancora, la necessità di tempi certi per l'approvazione dei piani regolatori portuali, il waterfront del porto di Napoli, le scelte strategiche per favorire le vocazioni dei porti di Salerno e Castellammare. E poi un segnale preciso agli imprenditori, le Zes, la necessità di favorire gli investimenti privati, per destinare quelli pubblici agli interventi poco remunerativi che riguardano soprattutto la messa in sicurezza delle infrastrutture. È iniziato ieri mattina in Senato l'iter dei pareri per la nomina di Andrea Annunziata al vertice dell'**Autorità** di **sistema portuale** del mare Tirreno centrale. Un'ora prima dell'intervento del premier sulla crisi di governo, la commissione Trasporti ha ascoltato la relazione di Andrea Annunziata, passaggio necessario per esprimere il parere sulla nomina fatta dal ministro Paola De Micheli per il vertice dell'Adsp che raggruppa i porti di Napoli, Salerno e Castellammare. Annunziata ha tracciato le sue linee programmatiche facendo anche precisi riferimenti alle scelte per riportare la portualità campana al centro dell'interesse generale. LE PROSPETTIVE Le potenzialità ci sono tutte, Annunziata le ha sottolineate una per una ribadendo che bisogna partire dalla ricucitura di rapporti corretti con le istituzioni territoriali e le parti sociali. Con Regione, Comuni e con tutti gli enti territoriali di riferimento, insieme ai sindacati, bisogna avere interlocuzioni continue. Pensare di poter andare avanti senza discutere con il territorio la trova una pia illusione. E su questo terreno il presidente Annunziata ha indicato alcuni fronti fondamentali a cominciare dagli interporti di Marcianise e Nola. Ci sono 7 milioni di metri quadrati a disposizione che aspettano solo di essere utilizzati. I tre maggiori porti campani occupano meno di un terzo di questo spazio. È evidente, è il suo ragionamento, che bisogna connettere gli interporti, le Zone economiche speciali non possono attendere solo i tempi lunghi delle connessioni ferroviarie. Bisogna cominciare a lavorare da subito; un tavolo con le istituzioni nazionali e locali, con il corpo delle dogane e la Guardia di Finanza, per attivare un corridoio veloci tra gli interporti e gli scali di Napoli e Salerno. Le Zes hanno subito richiamato il tema degli investimenti privati. Annunziata ha sottolineato che è necessario favorirli in ogni modo. I porti hanno bisogno dei privati che investono. L'ente pubblico li deve controllare, ma non ostacolare. I fondi pubblici devono essere utilizzati per le manutenzioni, per mettere in sicurezza le infrastrutture a mare. Incalzato dalle domande dei senatori Gregorio De Falco, Vincenzo Presutto, Agostino Santillo (relatore) e dal presidente Mauro Coltorti, Annunziata ha avuto modo di precisare l'assoluta necessità di privilegiare scelte che salvaguardano soprattutto l'ambiente. I porti campani sono praticamente integrati nelle città e questo significa che bisogna tenere bene in conto che l'impatto del porto non deve incidere sulla sicurezza delle aree retroportuali. A tal proposito esistono ricchi dossier sulla zona di levante del porto di Napoli, esplicitati in interrogazioni parlamentari, portate avanti dal senatore Presutto. Annunziata arriva all'Adsp del mare Tirreno centrale dopo essere stato per due mandati presidente del porto di Salerno e per uno a capo dell'Adsp della Sicilia Orientale. Il suo profilo istituzionale, poi, si completa con il ruolo di parlamentare (nel 2001 è stato eletto alla Camera nel collegio uninominale di Cava de' Tirreni in rappresentanza della coalizione di centrosinistra), e con quello di sottosegretario ai Trasporti nel governo guidato da





## Il Mattino

### Napoli

---

mareggiate che stanno emergendo in maniera drammatica. Il crollo dell' Arco borbonico, gli squarci nella diga foranea e la tenuta delle protezioni a mare del Molosiglio sono solo alcuni dei punti dove bisognerà intervenire con rapidità. Ma danni gravi vengono segnalati quasi a tutte le banchine del porto, lasciate per troppi anni senza adeguati interventi di manutenzione. Oggi è previsto il passaggio alla Camera. La prossima settimana le votazioni. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Il Mattino

Napoli

### Crociere, riecco Costa e Msc «A bordo una "bolla sociale" così ripartiamo in sicurezza»

I VIAGGI Ripartono le crociere e **Napoli** sarà ancora un **porto** di riferimento per le due compagnie, Msc e Costa, che prima delle altre hanno annunciato che sono pronte al via. Msc Crociere ha confermato che Msc Grandiosa tornerà a navigare da domenica 24 gennaio. Un protocollo rigidissimo perfettamente aderente alle disposizioni dell' ultimo Dpcm e in particolare alle misure di contenimento del contagio sul territorio italiano. L' ammiraglia della flotta, che fa capo all' armatore Gianluigi Aponte, sarà nel **porto** di **Napoli** ogni martedì a cominciare dalla prossima settimana. Secondo i programmi messi a punto dalla compagnia, Msc Grandiosa riprenderà ad offrire crociere settimanali lungo il consueto itinerario in Mediterraneo occidentale, in partenza ogni domenica da Genova con una tappa anche a La Valletta (Malta). «L' ultimo decreto - sottolinea la compagnia - ha autorizzato la ripresa delle operazioni di crociera sotto la tutela del protocollo di salute e sicurezza che era stato sviluppato e autorizzato dalle autorità italiane la scorsa estate. Da agosto, Msc Crociere ha già accolto in sicurezza oltre 30mila ospiti a bordo delle sue due navi. Durante le festività natalizie e di fine anno fino all' emanazione dell' ultimo decreto ministeriale, le crociere erano state sospese a causa delle misure restrittive relative alla mobilità sull' intero territorio nazionale». I CONTROLLI Per la ripartenza la compagnia ha ulteriormente intensificato i controlli per la costruzione della bolla sanificata che accompagnerà i passeggeri durante tutta la vacanza. Msc Grandiosa - si sottolinea - applicherà rigorosamente il protocollo di salute e sicurezza che prevede lo screening universale di tutti i passeggeri e membri dell' equipaggio prima dell' imbarco tramite tampone Covid-19 antigene, igienizzazione di tutti i bagagli a mano e da stiva, misure igienico-sanitarie e di pulizia rafforzate in tutta la nave, il distanziamento sociale a bordo, l' uso di mascherine nelle aree pubbliche fornite quotidianamente dalla compagnia. Inoltre, a tutti gli ospiti viene consegnato un braccialetto Msc for Me, che consente di effettuare tutte le operazioni in modalità contactless, come l' apertura della porta della cabina o i pagamenti, e contribuisce anche a tracciare, se necessario, i contatti di prossimità. I rigorosi e precisi standard vengono applicati in modo analogo anche per tutte le escursioni a terra, dove gli ospiti permangono all' interno della cosiddetta social bubble, proteggendo sia loro stessi che le comunità locali che li ospitano. Costa Crociere, invece, riprenderà le sue operazioni domenica 31 gennaio. Costa Deliziosa, offrirà agli ospiti la possibilità di visitare le più belle località italiane, con lo stesso itinerario originariamente previsto per Costa Smeralda, con minicrociere di 3 e 4 giorni o in alternativa una intera crociera di 7 giorni. La Compagnia ha deciso di effettuare questa modifica ai suoi programmi con l' obiettivo di continuare ad offrire la migliore esperienza di vacanza possibile ai suoi ospiti. Anche per Costa Crociere resta fondamentale il **porto** di **Napoli**: Costa Deliziosa, infatti, sarà al molo Angioino ogni lunedì a partire dal 1 febbraio. GLI ITINERARI «La scelta di ripartire con Costa Deliziosa - sottolinea la compagnia - consentirà una maggiore flessibilità di riprogrammazione dell' itinerario, per rispondere a qualsiasi eventuale cambiamento derivante dall' evoluzione dello scenario Covid-19 nelle destinazioni, mantenendo un' esperienza di crociera unica ed esclusiva a bordo di una delle navi più belle e accoglienti della flotta Costa. Di conseguenza, Costa Smeralda rimarrà ancora in pausa operativa per qualche settimana». Bisogna anche sottolineare che solo pochi giorni fa ha toccato per la prima volta il mare la nuova ammiraglia, Costa Toscana, che ora è in allestimento nei cantieri Meyer di Turku in Finlandia. Costa Toscana è la gemella





## Il Mattino

Napoli

---

di Costa Smeralda ed è la seconda nave della flotta che batte bandiera italiana di Costa Crociere che è alimentata a gas naturale liquefatto. a.p. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Beverello fare presto per chiudere il cantiere»

«Completare rapidamente i lavori del nuovo terminal per i collegamenti con le isole del Golfo in corso al Molo Beverello del porto di Napoli». Lo chiede il presidente di Federalberghi Isola di Capri, Sergio Gargiulo, in previsione della prossima stagione turistica e all'indomani della scelta di Procida quale Capitale della Cultura Italiana 2022. «I lavori dei quali non si vede la fine all'interno dello scalo napoletano - sottolinea Gargiulo - metteranno a rischio la mobilità di passeggeri e turisti che vorranno raggiungere le isole del Golfo e in particolare Procida che ha ricevuto il prestigioso riconoscimento». «I turisti che questa estate - prosegue - vorranno raggiungere Capri, Ischia e Procida saranno accolti in un poco dignitoso cantiere che minaccia di diventare eterno come sono stati quelli della metropolitana o dei lavori in via Marina». Il leader degli albergatori dell'Isola Azzurra mette nel mirino l' **Autorità portuale** partenopea: «Ancora una volta non riesce a comprendere che il porto e gli imbarchi, oltre a rappresentare un approdo nella città di Napoli, sono anche il primo biglietto da visita delle nostre isole e quindi agli occhi dei turisti. Le sue inefficienze diventano anche le nostre». © RIPRODUZIONE RISERVATA.





Gargiulo: "Servono tempi certi". Spirito "Progetto concordato con Soprintendenza dopo l' ok si riparte"

## Beverello: cantieri fermi, liti e Covid "Qui è il deserto, il porto sta morendo"

Da ottobre stop ai lavori del terminal ( 13,5 milioni di investimento), lucchetti chiusi, transenne, calo drammatico dei passeggeri, bar quasi vuoti. Federalberghi: " Con Procida Capitale della cultura rischiamo una figuraccia"

di Tiziana Cozzi Le due navi da crociera sono attraccate al molo 42. E se a via Acton non mancasse il solito caos dei gruppi che attendono il semaforo verde per attraversare, penseresti pure che non è cambiato niente da un anno a questa parte. Invece no. Le navi sono maestose, imponenti, hanno nomi altisonanti Norwegian Jade, Regent, dominano il molo Beverello e piazza Municipio ma sono vuote. Le chiamano "inoperose" come si affrettano a spiegare da queste parti: «Accade in tutta Italia» dicono. Sono lì, dietro il molo Beverello, a cadenza fissa settimanale, una da 9 mesi, l'altra è arrivata da una settimana. Un simbolo del turismo che non c'è ma anche del porto paralizzato dall'impatto dovuta alla pandemia e dai lavori per il nuovo terminal. «Ogni tanto mi fermo a sbirciare - confessa Angela Basso, commercialista - passo spesso di qui, sono curiosa, spero solo che non sia l'ennesima incompiuta». Il cantiere per il nuovo terminal, investimento di 13,5 milioni, è fermo dallo scorso ottobre, quando è venuto alla luce l'antico Molo borbonico e sono scattate le trattative con la soprintendenza per la tutela del bene. Così, mentre i lavori per il collegamento con la metro e il collegamento con l'uscita Porto proseguono con gli operai al lavoro, per le nuove biglietterie si attende il via libera al progetto rimaneggiato, alla luce delle recenti scoperte. Tempi che preoccupano gli albergatori capresi, anche alla luce della nomina di Procida a capitale della cultura 2022. Un monito che sale alto dall'isola azzurra: «I lavori si allungheranno oltre i tempi previsti - attacca il presidente Federalberghi Capri Sergio Gargiulo - e così i turisti che quest'estate vorranno raggiungere Capri, Ischia a Procida saranno accolti in un cantiere poco dignitoso che minaccia di diventare eterno». Gargiulo teme che il Beverello possa essere l'ennesimo ostacolo alla ripresa del turismo nelle isole: «Servono tempi certi e definitivi perché si rischia una gran figuraccia». «Abbiamo convenuto tutti i passaggi con la Soprintendenza - replica Pietro Spirito, presidente uscente dell'Autorità portuale - li abbiamo incontrati lunedì scorso. I tecnici stanno preparando un progetto che contenga le modifiche concordate, poi andrà approvato dal genio Civile, sottoposto nuovamente alla Soprintendenza, solo allora scatterà il via libera per far ripartire i lavori. Il cantiere è fermo perché servivano dei tempi per concordare le modifiche, nessuno si è fermato senza motivo». Nell'attesa, lavori fermi da 4 mesi e dietro il muro di graffiti colorati che corre lungo via Acton a coprire i lavori, c'è un enorme buco, lungo 50 metri, corrispondente allo scavo rimasto aperto dopo l'emersione del molo. Lucchetti chiusi, transenne, qui passeggiano soltanto i militari dell'esercito come guardie dei gate per le partenze dei pochi aliscafi verso le isole del golfo, ormai abbandonati a se stessi. «Pure i passeggeri abbiamo perso - alza le spalle Peppe Mango, del Caffè Beverello mentre prepara un caffè all'unico cliente - abbiamo perdite del 90 per cento, anche i pendolari sono drasticamente diminuiti con le corse ridotte degli aliscafi. Eppure siamo rimasti sempre aperti, anche in zona rossa. Qui non c'è più nessuno». Guarda dalle finestre a vetri affacciate sullo specchio d'acqua i colossi ormeggiati proprio di fronte al suo bar. «Sono vicinissimi, farebbero gola ma se non fossero vuoti - si rammarica - e chi li vede più i turisti c'è solo l'equipaggio che non scende a terra per paura di contagiarsi. Speriamo in Procida,



sarebbe la vera occasione per la ripresa ma ho qualche dubbio, chissà se ce la faremo».

---



## La Repubblica (ed. Napoli)

### Napoli

---

Il settore passeggeri è il più colpito, anche se sta recuperando. I dati drammatici rispetto all' inizio pandemia: da meno 68,6 per cento nel primo semestre a meno 55,2 per cento fino al mese di novembre. Sono le crociere a soffrire di più, con dati che fanno tremare i polsi, meno 95 per cento rispetto al 2019, nonostante da agosto siano ripartite. Ma per ora la ripresa è lontana. Solo 26 mila e 600 passeggeri registrati da gennaio a novembre 2020 invece di 1 milione 442 mila del 2019. Un crack con cui fanno i conti le compagnie ormai allo stremo. Il progetto del nuovo terminal è stato tema di polemiche, tira e molla, incontri e scontri con le compagnie di navigazione, diverse le versioni proposte, poi alla fine l' accordo è arrivato. Il cantiere è stato avviato nel novembre 2019, la prima fase prevedeva la realizzazione di biglietterie provvisorie, poi c' è stata la demolizione e l' inizio della costruzione della nuova struttura. Ora, Procida, l' occasione da non perdere. Da Snack bar Picnic, storico bar del beverello, in fila alla cassa ci sono 4 clienti, a ora di pranzo: «Numeri impensabili fino ad un anno fa - dice il barista - qui entrava gente di continuo, a quest' ora erano almeno 5 volte di più, adesso invece è la morte civile. Il porto ormai, serve solo per parcheggiare. Fino a quando ci lasceranno così?». © RIPRODUZIONE RISERVATA

## Anteprima 24

Napoli

### Federalberghi isola di Capri su cantiere del Molo Beverello: "Vergognoso"

*Capri (Na) - 'I lavori al molo Beverello si allungheranno oltre i tempi previsti e così i turisti che questa estate vorranno raggiungere Capri, Ischia e Procida saranno accolti in un poco dignitoso cantiere che minaccia di diventare eterno come sono stati quelli della metropolitana o dei lavori in via Marina. Con la nomina di*

Tempo di lettura: 3 minuti Capri (Na) - ' I lavori al molo Beverello si allungheranno oltre i tempi previsti e così i turisti che questa estate vorranno raggiungere Capri, Ischia e Procida saranno accolti in un poco dignitoso cantiere che minaccia di diventare eterno come sono stati quelli della metropolitana o dei lavori in via Marina. Con la nomina di Procida Capitale della Cultura Italiana 2022 diventa ancora più urgente stabilire un timing certo e definitivo per i lavori perché si rischia una figuraccia di grandi proporzioni '. E' l' allarme che lancia il presidente di Federalberghi Isola di Capri , Sergio Gargiulo , preoccupato dal blocco dei lavori che impediscono il completamento del nuovo terminal dedicato ai collegamenti con gli aliscafi. ' Ancora una volta emerge l' inadeguatezza di una **Autorità Portuale** incapace di comprendere che il porto e gli imbarchi, oltre a rappresentare un approdo nella città di Napoli, sono anche il primo biglietto da visita delle nostre isole e quindi agli occhi dei turisti. Le sue inefficienze diventano anche le nostre '. Si confermano quindi le preoccupazioni già espresse in avvio dei lavori in un' area che già durante gli scavi nel cantiere della metropolitana in piazza Municipio ha riservato sorprese e ritardi giustificati con i ritrovamenti archeologici. ' E' una situazione vergognosa ed inaccettabile. Il timore è quello di rivivere la stessa storia con problematiche diverse. Il disservizio della metropolitana può essere superato con i mezzi sostitutivi, il disagio di chi deve navigare invece non è rimediabile ' sottolinea Gargiulo preoccupato dall' esigenza di dover programmare fra ulteriori difficoltà la prossima stagione turistica che già nasce fra mille incertezze legate al covid: ' Ci dicano chiaramente quali sono i tempi reali previsti per la conclusione dei lavori. E' un nostro diritto sapere, soprattutto quando l' inefficienza altrui può mettere a rischio attività imprenditoriali già martorate '. La speranza è che la nomina di Procida a Capitale della Cultura 2022 dia una spinta decisiva ai lavori ma il leader degli albergatori dell' Isola Azzurra guarda anche alle esigenze dei residenti isolani e dei pendolari che quotidianamente si servono dell' approdo di piazza Municipio e che da mesi sono costretti a subire i disagi dei lavori in corso nell' attesa di un terminal che offra un maggiore comfort: ' Si fa troppo affidamento sulla pazienza degli isolani. Che sia estate o inverno i disagi non mancano e soprattutto per chi deve necessariamente servirsi dei collegamenti con Napoli. Non basta qualche ombrellone per ripararsi da sole o pioggia. Chiederemo un confronto immediato con il nuovo corso dell' **Autorità Portuale** auspicando una maggiore attenzione ai problemi del terminal dedicato ai collegamenti con le isole che da anni ci costringono ad intervenire con continue sollecitazioni e proteste '.



Tempo di lettura: 3 minuti

Capri (Na) - "I lavori al molo Beverello si allungheranno oltre i tempi previsti e così i turisti che questa estate vorranno raggiungere Capri, Ischia e Procida saranno accolti in un poco dignitoso cantiere che minaccia di diventare eterno come sono stati quelli della metropolitana o dei lavori in via Marina. Con la nomina di Procida Capitale della Cultura Italiana 2022 diventa ancora più urgente stabilire un timing certo e definitivo per i lavori perché si rischia una figuraccia di grandi proporzioni". E' l'allarme che lancia il presidente di Federalberghi Isola di Capri, Sergio Gargiulo, preoccupato dal blocco dei lavori che impediscono il completamento del nuovo terminal dedicato ai collegamenti con gli aliscafi. "Ancora una volta emerge l'inadeguatezza di una autorità portuale incapace di comprendere che il porto e gli imbarchi, oltre a rappresentare un approdo nella città di Napoli, sono anche il primo biglietto da visita delle nostre isole e quindi agli occhi dei turisti. Le sue inefficienze diventano anche le nostre".

Si confermano quindi le preoccupazioni già espresse in avvio dei lavori in un'area che già durante gli scavi nel cantiere della metropolitana in piazza Municipio ha riservato sorprese e ritardi giustificati con i ritrovamenti archeologici. "E' una situazione vergognosa ed inaccettabile. Il timore è quello di rivivere la stessa storia con problematiche diverse. Il disservizio della metropolitana può essere superato con i mezzi sostitutivi, il disagio di chi deve navigare invece non è rimediabile" sottolinea Gargiulo preoccupato dall'esigenza di dover programmare fra ulteriori difficoltà la prossima stagione turistica che già nasce fra mille incertezze legate al covid: "Ci dicano chiaramente quali sono i tempi reali previsti per la conclusione dei lavori. E' un nostro diritto sapere, soprattutto quando l'inefficienza altrui può mettere a rischio attività imprenditoriali già martorate". La speranza è che la nomina di Procida a Capitale della Cultura 2022 dia una spinta decisiva ai lavori ma il leader degli albergatori dell'Isola Azzurra guarda anche alle esigenze dei residenti isolani e dei pendolari che quotidianamente si servono dell'approdo di piazza Municipio e che da mesi sono costretti a subire i disagi dei lavori in corso nell'attesa di un terminal che offra un maggiore comfort: "Si fa troppo affidamento sulla pazienza degli isolani. Che sia estate o inverno i disagi non mancano e soprattutto per chi deve necessariamente servirsi dei collegamenti con Napoli. Non basta qualche ombrellone per ripararsi da sole o pioggia. Chiederemo un confronto immediato con il nuovo corso dell'Autorità Portuale auspicando una maggiore attenzione ai problemi del terminal dedicato ai collegamenti con le isole che da anni ci costringono ad intervenire con continue sollecitazioni e proteste".



## Cronache Della Campania

Napoli

### Federalberghi Capri: "Situazione Molo Beverello vergognosa, a rischio la stagione turistica"

Di Chiara Carlino 5 minuti fa

Chiara Carlino

I lavori al molo Beverello si allungheranno oltre i tempi previsti e così i turisti che questa estate vorranno raggiungere Capri, Ischia e Procida saranno accolti in un poco dignitoso cantiere che minaccia di diventare eterno come sono stati quelli della metropolitana o dei lavori in via Marina. Con la nomina di Procida Capitale della Cultura Italiana 2022 diventa ancora più urgente stabilire un timing certo e definitivo per i lavori perché si rischia una figuraccia di grandi proporzioni'. E' l'allarme che lancia il presidente di Federalberghi Isola di Capri, Sergio Gargiulo, preoccupato dal blocco dei lavori che impediscono il completamento del nuovo terminal dedicato ai collegamenti con gli aliscafi. 'Ancora una volta emerge l'inadeguatezza di una **Autorità Portuale** incapace di comprendere che il porto e gli imbarchi, oltre a rappresentare un approdo nella città di Napoli, sono anche il primo biglietto da visita delle nostre isole e quindi agli occhi dei turisti. Le sue inefficienze diventano anche le nostre'. Si confermano quindi le preoccupazioni già espresse in avvio dei lavori in un'area che già durante gli scavi nel cantiere della metropolitana in piazza Municipio ha riservato sorprese e ritardi giustificati con i ritrovamenti archeologici. 'E' una situazione vergognosa ed inaccettabile. Il timore è quello di rivivere la stessa storia con problematiche diverse. Il disservizio della metropolitana può essere superato con i mezzi sostitutivi, il disagio di chi deve navigare invece non è rimediabile' sottolinea Gargiulo preoccupato dall'esigenza di dover programmare fra ulteriori difficoltà la prossima stagione turistica che già nasce fra mille incertezze legate al covid: 'Ci dicano chiaramente quali sono i tempi reali previsti per la conclusione dei lavori. E' un nostro diritto sapere, soprattutto quando l'inefficienza altrui può mettere a rischio attività imprenditoriali già martoriate'. La speranza è che la nomina di Procida a Capitale della Cultura 2022 dia una spinta decisiva ai lavori ma il leader degli albergatori dell'Isola Azzurra guarda anche alle esigenze dei residenti isolani e dei pendolari che quotidianamente si servono dell'approdo di piazza Municipio e che da mesi sono costretti a subire i disagi dei lavori in corso nell'attesa di un terminal che offra un maggiore comfort: 'Si fa troppo affidamento sulla pazienza degli isolani. Che sia estate o inverno i disagi non mancano e soprattutto per chi deve necessariamente servirsi dei collegamenti con Napoli. Non basta qualche ombrellone per ripararsi da sole o pioggia. Chiederemo un confronto immediato con il nuovo corso dell'**Autorità Portuale** auspicando una maggiore attenzione ai problemi del terminal dedicato ai collegamenti con le isole che da anni ci costringono ad intervenire con continue sollecitazioni e proteste'.



## Federalberghi Capri: Vergogna Beverello, stagione turistica a rischio. Finire i lavori per Procida Capitale

'I lavori al molo Beverello si allungheranno oltre i tempi previsti e così i turisti che questa estate vorranno raggiungere Capri, Ischia e Procida saranno accolti in un poco dignitoso cantiere che minaccia di diventare eterno come sono stati quelli della metropolitana o dei lavori in via Marina. Con la nomina di Procida Capitale della Cultura Italiana 2022 diventa ancora più urgente stabilire un timing certo e definitivo per i lavori perché si rischia una figuraccia di grandi proporzioni'. E' l'allarme che lancia il presidente di Federalberghi Isola di Capri, Sergio Gargiulo, preoccupato dal blocco dei lavori che impediscono il completamento del nuovo terminal dedicato ai collegamenti con gli aliscafi. 'Ancora una volta emerge l'inadeguatezza di una **Autorità Portuale** incapace di comprendere che il porto e gli imbarchi, oltre a rappresentare un approdo nella città di Napoli, sono anche il primo biglietto da visita delle nostre isole e quindi agli occhi dei turisti. Le sue inefficienze diventano anche le nostre'. Si confermano quindi le preoccupazioni già espresse in avvio dei lavori in un'area che già durante gli scavi nel cantiere della metropolitana in piazza Municipio ha riservato sorprese e ritardi giustificati con i ritrovamenti archeologici. 'E' una situazione vergognosa ed inaccettabile. Il timore è quello di rivivere la stessa storia con problematiche diverse. Il disservizio della metropolitana può essere superato con i mezzi sostitutivi, il disagio di chi deve navigare invece non è rimediabile' sottolinea Gargiulo preoccupato dall'esigenza di dover programmare fra ulteriori difficoltà la prossima stagione turistica che già nasce fra mille incertezze legate al covid: 'Ci dicano chiaramente quali sono i tempi reali previsti per la conclusione dei lavori. E' un nostro diritto sapere, soprattutto quando l'inefficienza altrui può mettere a rischio attività imprenditoriali già martorate'. La speranza è che la nomina di Procida a Capitale della Cultura 2022 dia una spinta decisiva ai lavori ma il leader degli albergatori dell'Isola Azzurra guarda anche alle esigenze dei residenti isolani e dei pendolari che quotidianamente si servono dell'approdo di piazza Municipio e che da mesi sono costretti a subire i disagi dei lavori in corso nell'attesa di un terminal che offra un maggiore comfort: 'Si fa troppo affidamento sulla pazienza degli isolani. Che sia estate o inverno i disagi non mancano e soprattutto per chi deve necessariamente servirsi dei collegamenti con Napoli. Non basta qualche ombrellone per ripararsi da sole o pioggia. Chiederemo un confronto immediato con il nuovo corso dell'**Autorità Portuale** auspicando una maggiore attenzione ai problemi del terminal dedicato ai collegamenti con le isole che da anni ci costringono ad intervenire con continue sollecitazioni e proteste'.



## Napoli Today

Napoli

### Lavori in ritardo al Molo Beverello, Federalberghi Capri: "Situazione vergognosa. A rischio stagione turistica"

"Con la nomina di Procida Capitale della Cultura Italiana 2022 diventa ancora più urgente stabilire un timing certo e definitivo", dichiara Sergio Gargiulo

"I lavori al molo Beverello si allungheranno oltre i tempi previsti e così i turisti che questa estate vorranno raggiungere Capri, Ischia e Procida saranno accolti in un poco dignitoso cantiere che minaccia di diventare eterno come sono stati quelli della metropolitana o dei lavori in via Marina. Con la nomina di Procida Capitale della Cultura Italiana 2022 diventa ancora più urgente stabilire un timing certo e definitivo per i lavori perché si rischia una figuraccia di grandi proporzioni". E' l'allarme che lancia il presidente di Federalberghi Isola di Capri, Sergio Gargiulo, preoccupato dal blocco dei lavori che impediscono il completamento del nuovo terminal dedicato ai collegamenti con gli aliscafi. "Ancora una volta emerge l'inadeguatezza di una **Autorità Portuale** incapace di comprendere che il porto e gli imbarchi, oltre a rappresentare un approdo nella città di Napoli, sono anche il primo biglietto da visita delle nostre isole e quindi agli occhi dei turisti. Le sue inefficienze diventano anche le nostre". Si confermano quindi le preoccupazioni già espresse in avvio dei lavori in un'area che già durante gli scavi nel cantiere della metropolitana in piazza Municipio ha riservato sorprese e ritardi giustificati con i ritrovamenti archeologici. "E' una situazione vergognosa ed inaccettabile. Il timore è quello di rivivere la stessa storia con problematiche diverse. Il disservizio della metropolitana può essere superato con i mezzi sostitutivi, il disagio di chi deve navigare invece non è rimediabile" sottolinea Gargiulo preoccupato dall'esigenza di dover programmare fra ulteriori difficoltà la prossima stagione turistica che già nasce fra mille incertezze legate al covid: "Ci dicano chiaramente quali sono i tempi reali previsti per la conclusione dei lavori. E' un nostro diritto sapere, soprattutto quando l'inefficienza altrui può mettere a rischio attività imprenditoriali già martorate". La speranza è che la nomina di Procida a Capitale della Cultura 2022 dia una spinta decisiva ai lavori ma il leader degli albergatori dell'Isola Azzurra guarda anche alle esigenze dei residenti isolani e dei pendolari che quotidianamente si servono dell'approdo di piazza Municipio e che da mesi sono costretti a subire i disagi dei lavori in corso nell'attesa di un terminal che offra un maggiore comfort: "Si fa troppo affidamento sulla pazienza degli isolani. Che sia estate o inverno i disagi non mancano e soprattutto per chi deve necessariamente servirsi dei collegamenti con Napoli. Non basta qualche ombrellone per ripararsi da sole o pioggia. Chiederemo un confronto immediato con il nuovo corso dell'**Autorità Portuale** auspicando una maggiore attenzione ai problemi dei terminal dedicati ai collegamenti con le isole che da anni ci costringono ad intervenire con continue sollecitazioni e proteste".

**NAPOLITODAY** Economia

**Economia**

**Lavori in ritardo al Molo Beverello, Federalberghi Capri: "Situazione vergognosa. A rischio stagione turistica"**

"Con la nomina di Procida Capitale della Cultura Italiana 2022 diventa ancora più urgente stabilire un timing certo e definitivo", dichiara Sergio Gargiulo

**I più letti di oggi**

1. Cgil: un contratto, un salario. Il voto del sindacato è decisivo
2. Cgil: accordo Italia per l'Europa. Il voto del sindacato è decisivo
3. Procida Capitale: il governo e l'opinione pubblica
4. Un lavoro, 2022: il voto del sindacato è decisivo

**"I lavori al molo Beverello si allungheranno oltre i tempi previsti e così i turisti che questa estate vorranno raggiungere Capri, Ischia e Procida saranno accolti in un poco dignitoso cantiere che minaccia di diventare eterno come sono stati quelli della metropolitana o dei lavori in via Marina. Con la nomina di Procida Capitale della Cultura Italiana 2022 diventa ancora più urgente stabilire un timing certo e definitivo per i lavori perché si rischia una figuraccia di grandi proporzioni". E' l'allarme che lancia il presidente di Federalberghi Isola di Capri, Sergio Gargiulo, preoccupato dal blocco dei lavori che impediscono il completamento del nuovo terminal dedicato ai collegamenti con gli aliscafi.**

**"Ancora una volta emerge l'inadeguatezza di una Autorità Portuale incapace di comprendere che il porto e gli imbarchi, oltre a rappresentare un approdo nella città di Napoli, sono anche il primo biglietto da visita delle nostre isole e quindi agli occhi dei turisti. Le sue inefficienze diventano anche le nostre". Si confermano quindi le preoccupazioni già espresse in avvio dei lavori in un'area che già durante gli scavi nel cantiere della metropolitana in piazza Municipio ha riservato sorprese e ritardi giustificati con i ritrovamenti archeologici. "E' una situazione vergognosa ed inaccettabile. Il timore è quello di rivivere la stessa storia con problematiche diverse. Il disservizio della metropolitana può essere superato con i mezzi sostitutivi, il disagio di chi deve navigare invece non è rimediabile" sottolinea Gargiulo preoccupato dall'esigenza di dover programmare fra ulteriori difficoltà la prossima stagione turistica che già nasce fra mille incertezze legate al covid: "Ci dicano chiaramente quali sono i tempi reali previsti per la conclusione dei lavori. E' un nostro diritto sapere, soprattutto quando l'inefficienza altrui può mettere a rischio attività imprenditoriali già martorate". La speranza è che la nomina di Procida a Capitale della Cultura 2022 dia una spinta decisiva ai lavori ma il leader degli albergatori dell'Isola Azzurra guarda anche alle esigenze dei residenti isolani e dei pendolari che quotidianamente si servono dell'approdo di piazza Municipio e che da mesi sono costretti a subire i disagi dei lavori in corso nell'attesa di un terminal che offra un maggiore comfort: "Si fa troppo affidamento sulla pazienza degli isolani.**

# Napoli Village

## Napoli

### Procida capitale della cultura ma il molo Beverello ancora nel degrado

*NAPOLI - 'La proclamazione di Procida a Capitale della cultura italiana 2022 è una vittoria per il nostro territorio e motivo d' orgoglio. Questo progetto permetterà di mostrare a livello internazionale le potenzialità della nostra regione. È qui, però, che nascono dei problemi. Ci riferiamo specificamente al caso del Molo Beverello, dove i lavori sono fermi []*

NAPOLI - 'La proclamazione di Procida a Capitale della cultura italiana 2022 è una vittoria per il nostro territorio e motivo d' orgoglio. Questo progetto permetterà di mostrare a livello internazionale le potenzialità della nostra regione. È qui, però, che nascono dei problemi. Ci riferiamo specificamente al caso del Molo Beverello, dove i lavori sono fermi da mesi, sono stati effettuati degli scavi e poi è stato lasciato tutto così com' era, in condizioni di degrado e abbandono inaccettabili. Con un sopralluogo che abbiamo effettuato circa un mese fa abbiamo documentato come addirittura le tensostrutture del percorso che porta agli imbarchi, che dovrebbero riparare gli utenti dalla pioggia, sono piene di buchi e quindi la loro funzionalità è nulla. Nonostante le nostre reiterate denunce e segnalazioni nulla ancora si è mosso, segno di una sciatteria e strafottenza burocratica ed amministrativa e di mancanza di rispetto verso i cittadini, gli utenti ed i turisti. Se vogliamo mostrare al mondo il meglio della Campania, allora è necessario cambiare rotta nel sistema amministrativo e burocratico. Va subito defenestrato l' attuale Presidente dell' **Autorità Portuale** e nominato un nuovo vertice con spiccate capacità e professionalità' - la dichiarazione del Consigliere Regionale di Europa Verde Francesco Emilio Borrelli e di Fiorella Zabatta dell' esecutivo nazionale dei Verdi. 'I lavori al molo Beverello si allungheranno oltre i tempi previsti e così i turisti che questa estate vorranno raggiungere Capri, Ischia e Procida saranno accolti in un poco dignitoso cantiere che minaccia di diventare eterno come sono stati quelli della metropolitana o dei lavori in via Marina. Con la nomina di Procida Capitale della Cultura Italiana 2022 diventa ancora più urgente stabilire un timing certo e definitivo per i lavori perché si rischia una figuraccia di grandi proporzioni'. E' l' allarme che lancia il presidente di Federalberghi Isola di Capri, Sergio Gargiulo, preoccupato dal blocco dei lavori che impediscono il completamento del nuovo terminal dedicato ai collegamenti con gli aliscafi. 'Ancora una volta emerge l' inadeguatezza di una **Autorità Portuale** incapace di comprendere che il porto e gli imbarchi, oltre a rappresentare un approdo nella città di Napoli, sono anche il primo biglietto da visita delle nostre isole e quindi agli occhi dei turisti. Le sue inefficienze diventano anche le nostre'. Si confermano quindi le preoccupazioni già espresse in avvio dei lavori in un' area che già durante gli scavi nel cantiere della metropolitana in piazza Municipio ha riservato sorprese e ritardi giustificati con i ritrovamenti archeologici. 'E' una situazione vergognosa ed inaccettabile. Il timore è quello di rivivere la stessa storia con problematiche diverse. Il disservizio della metropolitana può essere superato con i mezzi sostitutivi, il disagio di chi deve navigare invece non è rimediabile' sottolinea Gargiulo preoccupato dall' esigenza di dover programmare fra ulteriori difficoltà la prossima stagione turistica che già nasce fra mille incertezze legate al covid: 'Ci dicano chiaramente quali sono i tempi reali previsti per la conclusione dei lavori. E' un nostro diritto sapere, soprattutto quando l' inefficienza altrui può mettere a rischio attività imprenditoriali già martoriate'. La speranza è che la nomina di Procida a Capitale della Cultura 2022 dia una spinta decisiva ai lavori ma il leader degli albergatori dell' Isola Azzurra guarda anche alle esigenze dei residenti isolani e dei pendolari che quotidianamente si servono dell' approdo di





piazza Municipio e che da mesi sono costretti a subire i disagi dei lavori in corso nell' attesa di un terminal che offra un maggiore comfort: 'Si fa troppo affidamento sulla pazienza degli isolani. Che sia estate



## Napoli Village

### Napoli

---

o inverno i disagi non mancano e soprattutto per chi deve necessariamente servirsi dei collegamenti con Napoli. Non basta qualche ombrellone per ripararsi da sole o pioggia. Chiederemo un confronto immediato con il nuovo corso dell' **Autorità Portuale** auspicando una maggiore attenzione ai problemi del terminal dedicato ai collegamenti con le isole che da anni ci costringono ad intervenire con continue sollecitazioni e proteste'.

"Stagione turistica a rischio"

Andrea Favicchio

Napoli, Molo Beverello - protesta di Federalberghi Capri per i lavori . Il covid ha fermato il turismo nel 2020 ma, si spera che in questo 2021 tutto possa procedere nella norma. Se lo augura anche l' Isola di Capri e l' associazione di Federalberghi dell' Isola. Gli albergatori però sono preoccupati dai cantieri aperti sul Molo Beverello - uno dei maggiori imbarchi per le isole del Golfo - e che la prossima estate potrebbero danneggiare i turisti. " I lavori al molo Beverello si allungheranno oltre i tempi previsti e così i turisti che questa estate vorranno raggiungere Capri, Ischia e Procida saranno accolti in un poco dignitoso cantiere che minaccia di diventare eterno come sono stati quelli della metropolitana o dei lavori in via Marina. Con la nomina di Procida Capitale della Cultura Italiana 2022 diventa ancora più urgente stabilire un timing certo e definitivo per i lavori perché si rischia una figuraccia di grandi proporzioni ". E' l' allarme che lancia il presidente di Federalberghi Isola di Capri , Sergio Gargiulo , preoccupato dal blocco dei lavori che impediscono il completamento del nuovo terminal dedicato ai collegamenti con gli aliscafi. "

Ancora una volta emerge l' inadeguatezza di una **Autorità Portuale** incapace di comprendere che il porto e gli imbarchi, oltre a rappresentare un approdo nella città di Napoli, sono anche il primo biglietto da visita delle nostre isole e quindi agli occhi dei turisti. Le sue inefficienze diventano anche le nostre . E' una situazione vergognosa ed inaccettabile. Il timore è quello di rivivere la stessa storia di Piazza Municipio con problematiche diverse. Il disservizio della metropolitana può essere superato con i mezzi sostitutivi, il disagio di chi deve navigare invece non è rimediabile " sottolinea Gargiulo preoccupato dall' esigenza di dover programmare fra ulteriori difficoltà la prossima stagione turistica che già nasce fra mille incertezze legate al covid. " Ci dicano chiaramente quali sono i tempi reali previsti per la conclusione dei lavori. E' un nostro diritto sapere, soprattutto quando l' inefficienza altrui può mettere a rischio attività imprenditoriali già martoriate ".



## Porto, l'idea di Annunziata «Ora più spazio ai privati»

Antonino Pane

I porti campani come punto di riferimento essenziale della dorsale tra Scandinavia e Mediterraneo, il pieno utilizzo degli interporti campani, le scelte che riguardano la sicurezza. E, ancora, la necessità di tempi certi per l'approvazione dei piani regolatori portuali, il waterfront del porto di Napoli, le scelte strategiche per favorire le vocazioni dei porti di Salerno e Castellammare. E poi un segnale preciso agli imprenditori, le Zes, la necessità di favorire gli investimenti privati, per destinare quelli pubblici agli interventi poco remunerativi che riguardano soprattutto la messa in sicurezza delle infrastrutture. È iniziato ieri mattina in Senato l'iter dei pareri per la nomina di Andrea Annunziata al vertice dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Tirreno centrale. Un'ora prima dell'intervento del premier sulla crisi di governo, la commissione Trasporti ha ascoltato la relazione di Andrea Annunziata, passaggio necessario per esprimere il parere sulla nomina fatta dal ministro Paola De Micheli per il vertice dell'Adsp che raggruppa i porti di Napoli, Salerno e Castellammare. Annunziata ha tracciato le sue linee programmatiche facendo anche precisi riferimenti alle scelte per riportare la portualità campana al centro dell'interesse generale. LE PROSPETTIVE Le potenzialità ci sono tutte, Annunziata le ha sottolineate una per una ribadendo che bisogna partire dalla ricucitura di rapporti corretti con le istituzioni territoriali e le parti sociali. Con Regione, Comuni e con tutti gli enti territoriali di riferimento, insieme ai sindacati, bisogna avere interlocuzioni continue. Pensare di poter andare avanti senza discutere con il territorio la trova una pia illusione. E su questo terreno il presidente Annunziata ha indicato alcuni fronti fondamentali a cominciare dagli interporti di Marcianise e Nola. Ci sono 7 milioni di metri quadrati a disposizione che aspettano solo di essere utilizzati. I tre maggiori porti campani occupano meno di un terzo di questo spazio. È evidente, è il suo ragionamento, che bisogna connettere gli interporti, le Zone economiche speciali non possono attendere solo i tempi lunghi delle connessioni ferroviarie. Bisogna cominciare a lavorare da subito; un tavolo con le istituzioni nazionali e locali, con il corpo delle dogane e la Guardia di Finanza, per attivare un corridoio veloci tra gli interporti e gli scali di Napoli e Salerno. Le Zes hanno subito richiamato il tema degli investimenti privati. Annunziata ha sottolineato che è necessario favorirli in ogni modo. I porti hanno bisogno dei privati che investono. L'ente pubblico li deve controllare, ma non ostacolare. I fondi pubblici devono essere utilizzati per le manutenzioni, per mettere in sicurezza le infrastrutture a mare. Incalzato dalle domande dei senatori Gregorio De Falco, Vincenzo Presutto, Agostino Santillo (relatore) e dal presidente Mauro Coltorti, Annunziata ha avuto modo di precisare l'assoluta necessità di privilegiare scelte che salvaguardano soprattutto l'ambiente. I porti campani sono praticamente integrati nelle città e questo significa che bisogna tenere bene in conto che l'impatto del porto non deve incidere sulla sicurezza delle aree retroportuali. A tal proposito esistono ricchi dossier sulla zona di levante del porto di Napoli, esplicitati in interrogazioni parlamentari, portate avanti dal senatore Presutto. Annunziata arriva all'Adsp del mare Tirreno centrale dopo essere stato per due mandati presidente del porto di Salerno e per uno a capo dell'Adsp della Sicilia Orientale. Il suo profilo istituzionale, poi, si completa con il ruolo di parlamentare (nel 2001 è stato eletto alla Camera nel collegio uninominale di Cava de' Tirreni in rappresentanza della coalizione di centrosinistra), e con quello di sottosegretario ai Trasporti nel governo guidato da Romano Prodi. A Napoli troverà problemi che bisognerà





affrontare subito. A cominciare dai danni provocati dalle



## Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

---

mareggiate che stanno emergendo in maniera drammatica. Il crollo dell' Arco borbonico, gli squarci nella diga foranea e la tenuta delle protezioni a mare del Molosiglio sono solo alcuni dei punti dove bisognerà intervenire con rapidità. Ma danni gravi vengono segnalati quasi a tutte le banchine del porto, lasciate per troppi anni senza adeguati interventi di manutenzione. Oggi è previsto il passaggio alla Camera. La prossima settimana le votazioni. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Incubo Brexit su export e trasporti

Diletta Turco

Dalla frutta e gli ortaggi freschi agli alimenti lavorati. Fino ad arrivare alla intramontabile ceramica, e anche ai prodotti plastici o metallici. Sono questi i settori che formano l'export specifico del sistema produttivo salernitano nei confronti del Regno Unito. Una bilancia economica, quella che unisce Salerno alle isole della Corona, che ha generato sul territorio locale una ricchezza di oltre 80 milioni di euro solo nel 2020. Un valore che, dall'anno appena iniziato, potrebbe avere drastiche riduzioni per via degli effetti concreti della Brexit. Ma, concretamente, cosa significa per le aziende salernitane che operano con il mercato britannico l'uscita del Regno Unito dall'Unione europea? Le conseguenze pratiche sono principalmente due per il made in Salerno che ora dovrà letteralmente varcare il confine della Gran Bretagna. LE SCARTOFFIE Da un lato c'è l'aspetto burocratico, con pratiche e passaggi di scartoffie che rallenteranno i ritmi delle esportazioni. Dall'altro lato un problema proprio economico, legato alla necessità di pagare dei dazi prima inesistenti. Che fanno innalzare i costi dei trasporti - sia su mare che su strada - e, di conseguenza, anche il prezzo dei prodotti esportati. Gli equilibri costi-benefici ante Brexit, insomma, si stravolgeranno necessariamente se le tante aziende salernitane che esportano nel Regno Unito intendono mantenere la propria posizione in questo mercato. Gli scambi commerciali sono sempre stati molto attivi tra il territorio salernitano e quello oltre Manica. Ma anche sempre piuttosto sbilanciati, e cioè con un import molto molto ridotto (tendenzialmente la Gran Bretagna non ha una forte vocazione esportatrice), e una voce delle esportazioni sempre più importante, soprattutto nell'ultimo triennio. Il 2018 si è concluso, infatti, con un valore complessivo di made in Salerno apprezzato di 84 milioni di euro. E in un solo anno il sistema produttivo salernitano ha saputo crescere la propria presenza di quasi 10 milioni ulteriori, arrivando a quota 94, come si legge dai dati del Coeweb, il sistema informativo dell'Istat specializzato in export. Va da sé che è indiscutibile la ripercussione della pandemia da Coronavirus anche in questo specifico segmento di scambi commerciali, visto che la crescita registrata nel 2019 si è tramutata in decremento nell'anno appena trascorso, fermo - si fa per dire - a 82,5 milioni di euro. E cioè al di sotto anche del livello raggiunto nel 2018. La pandemia ha, quindi, contribuito a cancellare i miglioramenti apportati in un intero anno, portando la bilancia ai livelli precedenti il 2018. LA FILIERA-TRAINO A trainare, da sempre, le esportazioni salernitane verso la Gran Bretagna è la filiera alimentare: nel 2020, soltanto sotto la voce ortaggi e frutta lavorati e conservati si è arrivati a 60 milioni di euro di prodotti salernitani sbarcati su suolo inglese. Per quello che riguarda le difficoltà delle aziende di trasporto che fisicamente si occupano dell'invio delle merci salernitane verso la Gran Bretagna, le difficoltà maggiori vengono dagli autotrasportatori, e cioè dai conducenti dei tir che devono completare la loro destinazione finale anche su strada dopo essere arrivati indenni nei porti britannici. Il costo della Brexit, almeno quello stimato, è di circa 200 euro in più per ogni tonnellata di merce. «Diciamo che la spinosa questione della Brexit che il nostro coordinamento monitora quotidianamente - commenta Angelo Punzi, segretario regionale del coordinamento della Federazione Autotrasportatori Italia - sta iniziando ad avere le sue ripercussioni sull'autotrasporto che in Campania e a Salerno vive già un momento di estrema difficoltà, per via ad esempio di un sistema infrastrutturale così problematico da rendere complicato persino il tragitto verso il porto di



Salerno, anche per via delle attuali riduzioni di carico, figuriamoci poi i problemi al momento dell' arrivo su terra britannica.





## Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

---

È arrivato il momento - dice Punzi - proprio alla luce degli effetti Brexit di istituire un tavolo di crisi del settore dell'autotrasporto, per evitare il declino che il comparto vive già da tempo». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

PORTO DURA REPLICA NEI CONFRONTI DEL CONSIGLIERE AMATI

## Europa Verde propone «Il deposito costiero in area Capobianco»

Sulla realizzazione del deposito costiero di Gnl nel porto, si registra una nota di "Europa Verde Brindisi" in polemica risposta alle dichiarazioni del presidente della Commissione regionale Bilancio e Programmazione Amati. «Rimaniamo sbigottiti - si legge - dall' articolo del consigliere pubblicato sulla Gazzetta il 17 gennaio scorso, per i toni utilizzati e per i contenuti politici. In smentita, ricordiamo che la visione politica del porto non può essere ridotta a un banale scontro tra industriali ed ecologisti.. Semplificare la questione farebbe comodo ad Amati, ma è nostra volontà tenere alta la riflessione e ragionare sulle prospettive future. Pertanto, ribadiamo: non siamo contrari alla realizzazione del deposito, ma alla localizzazione scelta dall' **Autorità Portuale** e per la quale egli tanto si sta battendo. Ignoriamo le ragioni che portano Amati - si aggiunge nella nota - ma avviare una discussione sul futuro del porto è, oltre che lecito e rispettoso nei confronti dei suoi residenti, è anche responsabile da parte di chi nel ruolo politico che riveste dichiara di avere tanto a cuore le sorti del territorio. Non si tratta, quindi, di atteggiamento "nonsipuotista" (cit.), ma di democrazia e buonsenso». Ed ancora: «Il porto ha ospitato prima il traffico della chimica e di derivati di petroli e poi quello del carbone. Pertanto, ora, non si può desiderare di ridurlo ad una "Stazione di servizio" del Gnl. Assieme ad essa, il porto può nel prossimo futuro ospitare anche scambi commerciali diversi. Noi di Europa Verde riteniamo che questo sia il percorso da seguire, e non quello di segnare il territorio con decisioni prive di valutazioni prospettiche. A riprova di ciò, la stessa Edison ha smentito la falsa notizia divulgata da Amati riguardante un presunto arretramento dalla banchina e la costruzione di detto deposito priverà il porto dell' unica banchina operativa infrastrutturata con ferrovia, precludendo qualsiasi traffico futuro anche in vista del piano relativo alla Zes. A questo punto - prosegue la nota - ci chiediamo se Amati sia consapevole del danno che le sue decisioni provocherebbero sul territorio. Vogliamo veramente vanificare gli investimenti fatti e le prospettive future, e cedere tutto ad una multinazionale che non ha contribuito in alcun modo alla realizzazione dell' opera? Noi rimaniamo convinti che il deposito non si debba realizzare a Costa Morena Est». Nella nota Europa Verde poi aggiunge: «Nell' interesse dei brindisini, la nostra visione vede un porto funzionale a 360 gradi che vada dal traffico merci a quello passeggeri senza rinunciare al deposito Gnl. Del resto, i tempi per le valutazioni ci sono, consapevoli del fatto che le navi di nuova generazione sono ancora pochissime e che, nell' immediato futuro, il deposito costiero servirebbe soprattutto per il rifornimento dei nuovi Tir che utilizzano Gnl. Ma siamo anche consapevoli che manca la volontà a voler valutare alternative a Costa Morena. Ed è per questo che avanziamo la proposta alternativa, la colmata di Capobianco, ora in disuso ma prima destinata alla realizzazione di un rigassificatore. Del resto, l' Edison ha già investito in altri porti per opere simili e auspichiamo che ci si possa adoperare affinché tale richiesta giunga a destinazione. Così facendo, Costa Morena Est rimarrebbe destinata al traffico commerciale e passeggeri e Capobianco al deposito Gnl». Poi, le riflessioni finali: «Caro consigliere Amati, come vede, il cosiddetto partito del "nonpuoti smo" (come lei ci ha appellato) non è poi così ostile agli investimenti. Anzi, ci consenta di dirle che quando lei chiama "nonsipuotista" l' ecologismo e i pensieri politici ecologisti ci ricorda molto i pensieri politici anni '50, quelli del pieno boom economico. Vogliamo ricordare ad Amati che siamo





## La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Brindisi

---

nel 2021 e che ci sono nuove tecniche e tecnologie industriali, frutto di tanti investimenti in ricerca e sviluppo. Vogliamo informarlo che siamo in piena rivoluzione "ver de" e che le piazze piene di ragazzi hanno chiesto a noi e ai politici scelte razionali e consapevoli a tutela del loro stesso futuro. Noi di Europa Verde non facciamo parte del governo della città ma, come ecologisti, non possiamo tacere perché siamo prima di tutto cittadini e abbiamo pieno titolo per partecipare alle discussioni sul futuro del territorio. Ma al tempo stesso, non vogliamo passare per presuntuosi solo per una difficoltà intrinseca della vecchia politica a sganciarsi dal modello industriale del secolo scorso. Del resto, non è un nostro problema se Amati ha difficoltà politiche a confrontarsi con Comune, **Autorità Portuale** ed Edison. Con spirito costruttivo, ricordiamo al consigliere che i "sì" devono essere funzionali allo sviluppo, ma soprattutto al bene della città e che la capacità di contrattazione tra i vari attori è necessaria per ottenere le migliori condizioni di benessere e ricchezza per il territorio. Non è una guerra tra ecologisti e no. Tutte le forze in campo dovrebbero far fronte comune per ottenere il massimo da ogni opportunità di sviluppo».



## Ripartono le navi da crociera Costa c'è, la Msc annulla

*La Grandiosa pronta a salpare il 24 gennaio Tour nel Mediterraneo, ma tappa solo a Bari La Deliziosa è pronta a tornare in città Il 4 marzo è già previsto il primo approdo*

Maria Chiara CRISCUOLO Le navi da crociera sono pronte a salpare dai principali porti italiani, ma **Brindisi** resta a guardare. MscCrociereha confermato ieri che la Grandiosa tornerà a navigare a partire dal 24 gennaio con crociere settimanali lungo il consueto itinerario in Mediterraneo occidentale, in partenza ogni domenica da Genova con una tappa anche a La Valletta (Malta). La compagnia di navigazione, però, ha annullato per il 2021 tutti gli scali nel **porto** di **Brindisi**. Chi vorrà concedersi una vacanza e ricaricare le batterie dopo un anno di pandemia, potrà farlo solo effettuando l'imbarco a Bari. Il nuovo anno si apre con poche luci e tante ombre per il traffico crocieristico brindisino. Il mancato arrivo della Grandiosa rischia di non essere infatti l'unico neo della stagione. Dopo un anno decisamente negativo a causa del covid, il comparto crocieristico a livello nazionale sembra iniziare a dare timidi segnali di ripresa ma non per la nostra città che subisce, invece, un arretramento rispetto alle passate stagioni. Nel calendario di Msc, infatti, le bellezze architettoniche e paesaggistiche di **Brindisi** sono state cancellate. «L'ultimo dpcm - ricorda la compagnia - ha autorizzato la ripresa delle operazioni di crociera sotto la tutela del protocollo di salute e sicurezza che era stato sviluppato e autorizzato dalle autorità italiane la scorsa estate. Da agosto, MscCrociereha già accolto in sicurezza oltre 30mila ospiti a bordo delle sue due navi. Le crociere erano state temporaneamente sospese durante le festività natalizie e di fine anno fino all'emanazione dell'ultimo decreto ministeriale, a causa delle misure restrittive relative alla mobilità sull'intero territorio nazionale». Sulla Msc Grandiosa, a partire dal 24 gennaio, sarà applicato rigorosamente il protocollo di salute e sicurezza di MscCrociereche prevede lo screening universale di tutti i passeggeri e membri dell'equipaggio prima dell'imbarco tramite tampone covid-19 antigenico, igienizzazione di tutti i bagagli a mano e da stiva, misure igienico-sanitarie e di pulizia rafforzate in tutta la nave, il distanziamento sociale a bordo, l'uso di mascherine nelle aree pubbliche fornite quotidianamente dalla compagnia. Inoltre, a tutti gli ospiti verrà consegnato un braccialetto Msc for Me in omaggio, che consentirà di effettuare tutte le operazioni in modalità contactless, come l'apertura della porta della cabina o i pagamenti, e contribuisce anche di tracciare, se necessario, i contatti di prossimità. Ritorna, invece, dal 4 marzo nel **porto** di **Brindisi** la Costa Deliziosa, nave da crociera da 294 metri con una capacità di 2.826 passeggeri. L'obiettivo è quello di recuperare il tempo perduto e offrire ai turisti la possibilità di vivere una vacanza indimenticabile a bordo della flotta Costa. Lo scorso anno lungo le coste brindisine le navi transitavano già da maggio con un calendario di 38 approdi, più due scali fuori stagione. In sei mesi erano transitati in città 69.678 crocieristi. Da **Brindisi** si erano imbarcati ben 7.499 passeggeri, mentre quelli sbarcati erano stati 6.922, a questi si aggiungeva anche la presenza degli equipaggi, circa 27mila persone. Un trend positivo che si prevedeva anche per 2020 con un raddoppio degli approdi, circa 58, se non fosse stato per il covid che all'improvviso ha bloccato tutti i traffici e stravolto le previsioni positive.



## Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

---

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

LO SVILUPPO DEL TERRITORIO

«L' idrogeno e il mare idee simbolo per la città»

L' istituto «Ambrosetti» presenta un masterplan per Taranto

Un masterplan per Taranto. Lo ha presentato, ieri mattina, in videoconferenza, il forum, Ambrosetti (The European House). Che ha presentato le 3T (Tolleranza, talenti e tecnologia). Ha aperto i lavori, l' arcivescovo di Taranto, Filippo Santoro. Che afferma: «A Taranto, in passato, c' è stata una prevalenza dell' economia sull' etica. Alle vostre T rispondo - afferma Santoro rivolgendosi agli organizzatori - con le tre E. Che sono economia, etica ed ecologia. Com' è possibile che questi tre elementi vadano avanti insieme? È questa la grande sfida». La presentazione del masterplan, organizzata in collaborazione con il Comune di Taranto, Total e Tempa Rossa, è stata affidata a Valerio De Molli. Che ha illustrato le possibilità per le imprese di insediarsi nel territorio ionico. «Ci sono due asset da valorizzare: il tema del polo industriale e quello del turismo - cultura. Il contesto culturale non ha pari, non so quali altri territori possano vantare 2mila 800 anni di storia. L' incidenza del valore aggiunto sul totale pone Taranto avanti a tutti, anche se è calata nell' ultimo decennio rimane importante soprattutto legato alla grande impresa. Altro aspetto che va meglio compreso - spiega De Molli - è quello dell' aerospazio con un boom di esportazioni nel settore. Ma va valorizzato anche il turismo che può crescere da qui sino ai Giochi del Mediterraneo 2026». A proposito delle Zes, zone economiche speciali, area cerniera tra Puglia e Basilicata, «da dicembre scorso c' è un commissario che può semplificare i procedimenti per realizzare investimenti e quindi posti di lavoro. La presenza sia del porto che dell' aeroporto di Grottaglie può incrementare lo sviluppo». E ancora, «ci sono poi alcune criticità. Tra queste, la popolazione diminuisce in maniera importante; l' età media aumenta, l' in dice di vecchiaia è tra i più alti d' Italia e, analogamente, i tassi di disoccupazione giovanile sono molto alti». La proposta operativa del Masterplan Taranto, punta a rendere operativi i non pochi progetti in corso, a fare una road map ed a realizzare alcune proposte bandiera. Tra i fattori da mettere in campo per rimuovere le sofferenze del territorio, lo studio Ambrosetti sottolinea la necessità di definire un incremento del polo universitario per incentivare i corsi sull' economia verde, suggerisce di fare rete con i poli di eccellenza; potenziare l' Erasmus, ma anche di perfezionare il sistema di accoglienza turistica che integri Taranto con altri assi di sviluppo turistico. Bisogna, però, rendere operativi i progetti già in corso per accelerare la crescita. Tra questi, c' è il Tecnopolo del Mediterraneo oppure il Centro di ricerca, annunciati da anni, ma fermi al palo. Anche per questo, il pool di professionisti di Ambrosetti invita ad elaborare dei progetti bandiera. De Molli spiega: «Bisognerebbe lavorare ad una Taranto capitale italiana dell' idrogeno (con una decarbonizzazione piena per rendere compatibile l' industria con salute). Del resto, l' idrogeno verde diventerà competitivo tra dieci anni, quindi cadrà il problema dei costi. In Svezia è stata realizzata acciaieria totalmente alimentata in questo modo». Il masterplan immagina Taranto capitale intermodale del Mediterraneo e, infine, capitale di mare.



**Taranto, Agenti Raccomandati Marittimi su riconferma Prete a presidente di AdSp**

TARANTO - Soddisfazione della sezione Agenti Marittimi Raccomandati del Porto di Taranto (Raccomar) per la riconferma di Sergio Prete alla presidenza dell'Autorità di Sistema del Mar Ionio - Raccomar, in una nota specifica che la nomina "rappresenta un importante segnale di attenzione da parte del Governo, che ha voluto così sostenere il valore della continuità in una fase delicata per il territorio, le cui linee di sviluppo tracciate finora fanno ben sperare". Soddisfazione dichiarata dal presidente di Raccomar, Giuseppe Melucci: "sin dall'inizio abbiamo sostenuto la candidatura di Sergio Prete, consapevoli delle difficoltà che contrassegneranno il lavoro del presidente per favorire lo sviluppo e il rilancio del porto. Da parte mia specifica Melucci - e di tutti gli Agenti Raccomandati Marittimi, il massimo sostegno e i migliori auspici"





# Informare

## Taranto

### Lo scorso anno il traffico delle merci nel porto di Taranto è diminuito del -12,2%

Nel solo quarto trimestre è stata segnata una crescita del +5,0% Nel quarto trimestre del 2020 il traffico delle merci nel **porto di Taranto** è risultato in crescita anche se meno sostenuta rispetto al +23,5% segnato nel trimestre precedente. Nel periodo ottobre-dicembre dello scorso anno lo scalo portuale pugliese ha movimentato 4,11 milioni di tonnellate di carichi, con una progressione del +5,0% sullo stesso periodo del 2019, di cui 2,04 milioni di tonnellate di merci allo sbarco (-7,8%) e 2,07 milioni di tonnellate di merci all'imbarco (+21,6%). Il volume di traffico più consistente, quello delle rinfuse solide, ha registrato un incremento del +2,7% attestandosi complessivamente a 2,10 milioni di tonnellate. In crescita anche le merci convenzionali con 886mila tonnellate (+16,1%) così come le merci in container che sono ammontate a 25mila tonnellate, traffico che è stato riattivato nella seconda metà del 2020 quando la turca Yilport ha acquisito la gestione del Molo Polisettoriale. In calo, invece, le rinfuse liquide che hanno totalizzato 1,10 milioni di tonnellate (-0,7%). Nell'intero anno 2020 il **porto di Taranto** ha movimentato 15,91 milioni di tonnellate di carichi, con una diminuzione del -12,2% sul 2019, di cui 8,43 milioni di tonnellate di merci allo sbarco (-18,0%) e 7,48 milioni di tonnellate di merci all'imbarco (-4,7%). In flessione sono risultati i volumi di traffico in tutti i settori merceologici a partire da quello delle rinfuse solide nel quale sono state movimentate 8,42 milioni di tonnellate (-8,2%). Le rinfuse liquide sono ammontate a 4,28 milioni di tonnellate (-1,5%). Le merci convenzionali sono state pari a 3,15 milioni di tonnellate (-31,7%) e le merci containerizzate a 57mila tonnellate.

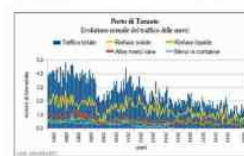


19 gennaio 2021

**Lo scorso anno il traffico delle merci nel porto di Taranto è diminuito del -12,2%**

Nel solo quarto trimestre è stata segnata una crescita del +5,0% Nel quarto trimestre del 2020 il traffico delle merci nel porto di Taranto è risultato in crescita anche se meno sostenuta rispetto al +23,5% segnato nel trimestre precedente. Nel periodo ottobre-dicembre dello scorso anno lo scalo portuale pugliese ha movimentato 4,11 milioni di tonnellate di carichi, con una progressione del +5,0% sullo stesso periodo del 2019, di cui 2,04 milioni di tonnellate di merci allo sbarco (-7,8%) e 2,07 milioni di tonnellate di merci all'imbarco (+21,6%). Il volume di traffico più consistente, quello delle rinfuse solide, ha registrato un incremento del +2,7% attestandosi complessivamente a 2,10 milioni di tonnellate. In crescita anche le merci convenzionali con 886mila tonnellate (+16,1%) così come le merci in container che sono ammontate a 25mila tonnellate, traffico che è stato riattivato nella seconda metà del 2020 quando la turca Yilport ha acquisito la gestione del Molo Polisettoriale. In calo, invece, le rinfuse liquide che hanno totalizzato 1,10 milioni di tonnellate (-0,7%).

Nell'intero anno 2020 il porto di Taranto ha movimentato 15,91 milioni di tonnellate di carichi, con una diminuzione del -12,2% sul 2019, di cui 8,43 milioni di tonnellate di merci allo sbarco (-18,0%) e 7,48 milioni di tonnellate di merci all'imbarco (-4,7%). In flessione sono risultati i volumi di traffico in tutti i settori merceologici a partire da quello delle rinfuse solide nel quale sono state movimentate 8,42 milioni di tonnellate (-8,2%). Le rinfuse liquide sono ammontate a 4,28 milioni di tonnellate (-1,5%). Le merci convenzionali sono state pari a 3,15 milioni di tonnellate (-31,7%) e le merci containerizzate a 57mila tonnellate.



### WEB

Leggi le notizie su [Bureau Analysis](#) [Fininvest](#) [Incertezze in servizio pubblico](#).

Periodo di riferimento	Data di arrivo	Data di partenza	Cerca
18 mesi precedenti	19	20	Cerca
	2021	2021	

### A Gioia Tauro la MSC Maya

GAM EDITORI

14 luglio 2018 - Tra le più grandi attraccate nei porti italiani, ieri pomeriggio ha fatto il suo ingresso nel **porto** di **Gioia Tauro** la portacontainer Maya della compagnia MSC. Partita dai porti del Far East, dopo alcune settimane di navigazione, l'ultra large container vessel della flotta Mediterranean Shipping Company, passando per il canale di Suez, ha attraccato alla banchina dello scalo calabrese. Costruita nel 2015, ha una lunghezza di circa 400 metri e una larghezza di 60 metri. Si tratta di un vero e proprio gigante del mare dotato di una stazza di 200 mila tonnellate, con una capacità di trasporto container che ha superato i 19 mila teus. E' giunta a **Gioia Tauro** non a caso. Tra gli elementi che hanno indirizzato la scelta hanno, senz' altro, contribuito le caratteristiche tecniche dello scalo. Grazie, infatti, all' attività dell' Autorità portuale, attenta a mantenere alte le performances infrastrutturali, ai suoi profondi fondali, che raggiungono i 18 metri, all' ampiezza del canale e alla disponibilità dei suoi piazzali, è possibile ricevere e lavorare contemporaneamente tre navi di ultima generazione. Pronto a dare risposte alle richieste di mercato, per il **porto** calabrese si tratta di un' ulteriore conferma dei suoi ottimi standard, pienamente riconosciuti dal circuito mondiale dei trasporti marittimi. Soddisfazione è stata espressa dal commissario straordinario dell' Autorità portuale di **Gioia Tauro**, Andrea Agostinelli, che ha definito l' arrivo in **porto** della Msc Maya "una importante attestazione di merito verso il nostro scalo. Vantare così elevati livelli qualitativi significa essere uno tra i porti più importanti di settore a livello internazionale - ha aggiunto Agostinelli - in grado di ottenere la fiducia delle linee marittime mondiali. Del resto, il nostro **porto**, in diverse occasioni, ha già ampiamente dimostrato di essere all' altezza delle sfide lanciate dal mercato, indirizzato a utilizzare mega navi di sempre maggiori dimensioni". Dopo aver concluso le operazioni di imbarco e sbarco di circa 1000 containers, la MSC Maya è diretta verso i porti del Nord Europa, passando per il canale di Gibilterra.



## La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

### Covid-19, l' Authority ha un piano

All' Isola Bianca e a Golfo Aranci un servizio di rilevamento della temperatura con guardie non armate

DI GIANDOMENICO MELE

OLBIAPianificazione, ma anche tecnologia e sicurezza, sono alla base del programma di potenziamento dei servizi di vigilanza sull' Isola Bianca e gli altri scali marittimi della Gallura, a partire da Golfo Aranci. Il nuovo progetto di security anti Covid varato dall' **Autorità portuale** della Sardegna avrà una dimensione regionale che prevede, tra l' altro, l' introduzione dell' automazione degli accessi in tutti i porti per passeggeri, trasportatori e operatori. Un occhio di riguardo per l' Isola Bianca, il primo porto passeggeri italiano durante il periodo estivo, che conta un grande impatto dei flussi turistici. Il futuro è una nebulosa, ma l' Authority è pronta ad affrontare l' emergenza sanitaria sul fronte della sicurezza. Il piano. In previsione della stagione estiva, quando si spera che l' impatto della pandemia sarà affievolito, l' Authority ha già indetto la gara per il servizio di rilevamento della temperatura dei passeggeri in arrivo nei porti di Olbia e Golfo Aranci, oltre a quelli di Cagliari e Porto Torres. Si tratta di un servizio di contrasto alla diffusione epidemiologica da Covid-19 con l' impiego di guardie non armate. Un sistema di controllo della temperatura corporea a tutti i viaggiatori in arrivo in Sardegna nei porti di competenza dell' **Autorità portuale**. L' importo complessivo del servizio sarà di 827 mila euro. L' importo del servizio, che durerà 7 mesi, per il porto Isola Bianca sarà di 255 mila euro. A cui andranno aggiunti i quasi 70mila euro che serviranno per Golfo Aranci. Traffico estivo. In base alle disposizioni derivanti dalle ordinanze regionali sulle misure straordinarie di contrasto e prevenzione della diffusione epidemiologica, la scorsa estate nei principali porti di competenza dell' Authority sono stati resi operativi i rilevamenti della temperatura corporea ai passeggeri in arrivo nell' Isola. Negli scali di Olbia e Golfo Aranci personale incaricato dall' **Autorità portuale** era stato schierato in banchina per monitorare con le termocamere tutti i passeggeri allo sbarco, sia a piedi che in auto. Controlli non semplici nella modalità operative e nella gestione, considerati i volumi di traffico in continuo incremento e le procedure da seguire. I controlli, infatti, erano stati effettuati direttamente sottobordo, in prossimità del portellone della nave. Tutti i passeggeri in auto, invece, erano stati indirizzati verso apposite corsie, lungo le quali, prima dell' uscita dall' area ad accesso ristretto e senza scendere dal veicolo, il personale preposto aveva effettuato le rilevazioni. In caso di rilevazioni con temperatura pari a 37,5 gradi, dunque superiore a quelle fissate dalla normativa in materia di contenimento del contagio da Covid, si era proceduto con la segnalazione al personale sanitario preposto dalla Protezione civile e al trasferimento in apposite tende per le successive procedure di triage previste dal protocollo. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



## La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

### «Abbiamo predisposto un sistema di misurazione per oltre un milione di passeggeri»

il presidente massimo deiana

Cosa succederà la prossima estate non è al momento prevedibile, però in banchina tutto e pronto per far fronte a ogni eventualità. «Al momento non possiamo prevedere il futuro, posso solo dire che saremo pronti per le operazioni nell'ottica di un eventuale passaporto sanitario - spiega Massimo Deiana, presidente dell'**Autorità portuale** della Sardegna -. Avevamo già messo a disposizione le nostre strutture e adesso siamo pronti ad adeguarle logisticamente alle nuove esigenze». «Il Covid ha generato per l'**Autorità portuale** una spesa aggiuntiva consistente, intorno a un milione e 200 mila euro - sottolinea il presidente Deiana -. Per l'Isola Bianca abbiamo attivato un sistema di misurazione della temperatura fatto su oltre un milione di passeggeri in ingresso e uscita. Poi le attrezzature per la stazione marittima, oltre a sanificazione e dispositivi di sicurezza. Si tratta in molti casi di compiti che non rientravano tra le nostre prerogative istituzionali e che però ci sono stati attribuiti in virtù delle norme nazionali e regionali».

**Covid-19, l'Authority ha un piano**  
All'Isola Bianca e a Golfo Aranci un servizio di rilevamento della temperatura con guardie non armate

**Abbiamo predisposto un sistema di misurazione per oltre un milione di passeggeri**

**Catamarani da record nella flotta Nss yachting**  
Ancora un premio internazionale per l'azienda olbiese di Cala dei Sardi guidata da Simone Morelli

# La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

augusta

## Sindaci schierati a difesa del porto

Il porto di Augusta si trova dinnanzi ad un momento storico, senza precedenti. Necessarie azioni comuni volte all' inserimento di ulteriori progetti e investimenti per il suo sviluppo. L' attenzione di sindaci, sindacati e operatori portuali è concentrata sullo scalo megarese considerato volano di sviluppo. Agnese Siliato pagina V.





### Sei sindaci schierati a difesa del porto

La strategia. L'impegno di Di Mare, Stefio, Carta, Gianni, Italia e Parlato per il rilancio dell'infrastruttura

Augusta. Il porto di Augusta si trova dinnanzi ad un momento storico, senza precedenti. Sono attualmente necessarie azioni comuni volte all' inserimento di ulteriori progetti e investimenti per il suo sviluppo. L' attenzione di sindaci, sindacati e operatori portuali è concentrata sullo scalo megarese considerato volano di sviluppo per l' economia non solo della città ma dell' intera provincia, ma escluso dal piano nazionale di ripresa e resilienza. «Proveremo con tutte le nostre forze a non farci scappare nessuna opportunità e siamo pronti a lavorare giorno e notte per tutelare e garantire il nostro porto di Augusta» dichiara il sindaco, Giuseppe Di Mare. L' Amministrazione comunale si è fatta promotrice di tavoli tecnici per concordare le azioni comuni da adottare per difendere gli interessi del porto e delle comunità che ruotano attorno ad esso. Giuseppe Di Mare, Giuseppe Stefio, Giuseppe Carta, Pippo Gianni, Francesco Italia e Vincenzo Parlato, rispettivamente sindaci dei Comuni di Augusta, Carlentini, Melilli, Priolo Gargallo, Siracusa e Sortino sono determinati a far sentire la loro voce al governo nazionale affinché il porto sia inserito nei canali che merita perché ritenuto strategico agli obiettivi del Recovery plan. Una giornata densa di incontri, quella di lunedì scorso, iniziata con un tavolo tecnico di confronto "urgente" convocato dal sindaco Di Mare e dall' assessore alle Attività portuali Tania Patania, al quale hanno partecipato il segretario generale dell' **Autorità di sistema portuale**, tutti i rappresentanti degli operatori portuali (Unionports e Assoport), Rimorchiatori riuniti e Corporazione Piloti i rappresentanti delle categorie sindacali (Filt Cgil, Fit Cisl, Uil ) di Confindustria, di Confcommercio, il consulente legale del sindaco ed il presidente della commissione consiliare Sviluppo economico. Si è trattato di un dialogo diretto ed aperto con tutti i presenti per certi aspetti critico, per altri estremamente propositivo così come tutti gli interventi, univocamente concordi con l' idea che si rende necessario al di là di ogni sterile localismo, costituire in tempi rapidi una cabina di regia corale in grado di sostenere con forza la vocazione commerciale del porto di Augusta e riportare a livello nazionale l' attenzione sulla rilevanza geostrategica del porto. «E' chiaro - afferma l' assessore Patania - che se da un lato la storica destinazione petrolifera del porto di Augusta ha consentito di meritare e guadagnare la qualifica di "porto core", dall' altro oggi è anche giusto interrogarsi su quali azioni possono essere intraprese in tempi brevi e quale visione di sviluppo abbracciare per i prossimi anni. La Zes si presenta come un' opportunità perché permette di attrarre attività produttive ed industriali nelle aree individuate dal piano strategico regionale, facendo dunque ben sperare su sviluppi occupazionali; ma si ritiene che l' istituzione della Zona economica speciale, la pianificazione **portuale** in essere e, quindi, lo stabilimento di futuri insediamenti produttivi, non potranno completarsi senza l' attuazione degli interventi di bonifica che leghino il territorio allo spazio **portuale** e viceversa. Un momento di confronto importante dunque per ristabilire una linea condivisa, un passaggio costruttivo e sinergico tra Amministrazione comunale, operatori portuali i sindacati, Confindustria e Confcommercio». I sindaci dei cinque Comuni che si sono incontrati nel pomeriggio della stessa giornata e che con le associazioni di categoria e le rappresentanze sindacali condividono la forte preoccupazione per il mancato inserimento di investimenti per il porto di Augusta e la provincia, ritengono che bisogna inserire i progetti di riconversione industriale del polo petrolchimico, i progetti di bonifica della rada di Augusta e i tutti progetti infrastrutturali, stradali e ferroviari,





## La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

---

della tratta Siracusa-Catania nel piano per il Recovery fund. Agnese Siliato.

## Il porto più importante del Mediterraneo resta a secco, "non c'è nel Recovery fund"

Gaetano Scariolo

Niente soldi dal Recovery fund Il **porto** è l' approdo delle petroliere A rischio le opere di bonifica E' il **porto** più importante del Mediterraneo ma non c'è un centesimo nel Recovery fund , il piano economico europeo destinato a riaccendere i motori dell' economia italiana. **Porto** strategico Eppure, il **porto** di **Augusta** , che accoglie le navi per il carico e scarico del greggio del polo petrolchimico di Siracusa, il secondo in Europa, rischia di rimanere a secco, come denunciato questa volta dalla Uil e dalla Cgil, che chiedono un confronto con classe politica per far transitare quel fiume di denaro anche ad **Augusta**. Ma attorno al **porto** ci sono gli interventi di bonifica, che muovono milioni di euro e dunque, investimenti e lavoro. Territorio escluso "Il Recovery Plan nazionale non comprende il progetto di valorizzazione del **Porto** di **Augusta**, malgrado il suo evidente ruolo strategico nel Mediterraneo e la fame di infrastrutture di questa terra" spiega Luisella Lioni, commissaria della Uil di Siracusa-Ragusa-Gela e segretaria organizzativa della Uil Sicilia, che ha preso parte al tavolo tecnico organizzato dal Comune di **Augusta** per discutere sul mancato inserimento del **Porto** di **Augusta** nel cosiddetto 'Recovery Plan' o 'Piano nazionale di Resistenza e Resilienza Next Generation Italia'. "Il potenziamento di questo **porto** interessa non solo la raffinazione ma l' intera filiera logistica per lo sviluppo della nostra regione. È necessario, però, distinguere i progetti legati al potenziamento del **porto** con quelli dell' eventuale bonifica, che hanno criticità di altro tipo" aggiunge la sindacalista della Uil. Lo scenario Apocalittico è lo scenario intravisto dal segretario provinciale della Cgil Siracusa, Roberto Alosi. "Sparito dal radar della proposta nazionale di progettualità di ripresa, il **porto** di **Augusta** - dice Alosi - rischia di andare incontro ad una sorte di tempesta perfetta per la sovrapposizione fra la fragilità del proprio progetto di rilancio in chiave Hub, l' emergenza lavoro, il disaccordo Governo-Regione e il mancato coinvolgimento del territorio in tutte le sue articolazioni sociali, istituzionali, e imprenditoriali". La proposta è di creare "una cabina di regia corale in grado di sostenere con forza la vocazione commerciale al **Porto** di **Augusta** e a ricentralizzare a livello nazionale l' attenzione sulla rilevanza geo- strategica del **Porto**".



### Puzzle nomine più chiaro In Sardegna approvato il Pot

*A Civitavecchia il ministero ha autorizzato l'esercizio provvisorio*

ALBERTO GHIARA Si compone il puzzle della governance La ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, ha nominato Daniele Rossi e Sergio Prete alla presidenza rispettivamente dell'Autorità di sistema portuale del mar Adriatico centro-settentrionale (Ravenna) e del mare Ionio (Taranto), entrambi per un secondo mandato. Con la nomina di Rossi, che è anche presidente di **Assoporti**, e di Prete si va delineando il puzzle delle nomine ai vertici delle Asp italiane. Restano in attesa di conoscere il proprio destino i presidenti dei porti di Ancona (è in forse la conferma di Rodolfo Giampieri, in proroga per l'emergenza Covid), Napoli (starebbe per arrivare Andrea Annunziata) e Augusta, mentre l'Asp di Venezia- Chioggia e l'Ap di Gioia Tauro sono commissariate. Per altri quattro scali il rinnovo della governance è previsto tra 2022 e 2023. Civitavecchia in esercizio provvisorio E' stato approvato dal ministero delle Infrastrutture e Trasporti l'esercizio provvisorio per l'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centro-settentrionale (Civitavecchia). La misura si era resa dopo che lo scorso anno non era stato approvato dal Comitato di gestione il bilancio di previsione 2021 dell'ente, dopo il giudizio negativo del collegio dei revisori. L'Authority, passata nel frattempo dalla presidenza di Francesco Di Majo a quella di Pino Musolino, ha deciso di muoversi con prudenza: pur potendo spendere ogni mese del 2021 quanto era stato stanziato nel corrispondente mese del 2020, si è deciso di vincolare le uscite al rendiconto, anziché alle previsioni, autolimitando le uscite per i primi mesi dell'anno. Sardegna, approvato Piano operativo triennale Il Comitato di gestione dell'Asp del mare di Sardegna ha approvato il Piano operativo triennale 2021-2023. Il documento prevede la destinazione di tutto il porto storico di Cagliari alla nautica da diporto e il trasferimento di ro-ro e ro-pax dal porto storico al porto canale, la riqualificazione del terminal crociere, il prolungamento del terminal rinfuse. A Olbia viene confermata la vocazione a traffico passeggeri e mezzi commerciali. A Golfo Aranci è previsto l'allungamento della banchina traghetti e l'approfondimento dei fondali per facilitare l'arrivo di navi da crociera di medie dimensioni. Carrette per Piombino Un emendamento alla legge di Bilancio chiarisce che la responsabilità per lo smaltimento delle navi abbandonate nei porti (cosiddette carrette del mare) è in capo alle Autorità di sistema portuale. Allo scopo viene assegnato un fondo di circa 10 milioni di euro. Parte di queste navi potrebbe finire a Piombino, dove il gruppo Gin sta creando un polo italiano per le demolizioni. ©BY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





### Tasse ai porti, l'Europa non si ferma

*Assiterminal: «Bene ricorrere, ma il sistema giuridico italiano va comunque rivisto»*

ALBERTO GHIARA GENOVA. «L'incertezza giuridica fa venire qualche brivido: servono semplificazione e alleggerimento», afferma Stefano Zunarelli, docente e esperto di diritto marittimo, riferendosi a una recente pronuncia del Consiglio di Stato sui piani regolatori portuali. «Un tema rilevante non risolto è la logica di sistema delle Autorità di sistema portuale, che era nella riforma Delrio e non è stata applicata», aggiunge Luca Becce, presidente di Assiterminal. «Questa portualità fa bene alla nostra economia?» si chiede a sua volta l'avvocato Davide Maresca. L'argomento del webinar organizzato la scorsa settimana da Assiterminal è la tassazione portuale italiana, sotto attacco da parte della Commissione europea, ma in certi momenti la discussione prende un'altra direzione per sottolineare la debolezza del sistema Italia: una debolezza giuridica, ma anche politica, in tema di portualità. La decisione della Commissione europea che impone all'Italia di tassare le attività economiche delle Autorità portuali ha suscitato forti reazioni e prese di posizione da parte del cluster marittimo italiano. Nello stesso tempo, sta mettendo in evidenza, di fronte a questo attacco europeo ampiamente annunciato e prevedibile («che fosse una questione rilevante si sa da un lustro», incalza Becce durante il webinar), la fragilità di un sistema portuale che fino a oggi non ha saputo risolvere le proprie contraddizioni («Dispiace che l'Italia non abbia spiegato all'Europa la differenza del sistema dei porti italiani» sospira il professor Francesco Munari). Nelle parole di esperti e operatori, a fronte della difesa delle ragioni di principio del sistema italiano e delle sue specificità («Ci sono ampi spazi per avere successo davanti al Tribunale del Lussemburgo», afferma ancora Munari, mentre Maresca aggiunge: «Il Tribunale non è l'ultima istanza, è possibile ricorrere alla Corte di Giustizia»), non si nasconde la delusione per l'immobilismo che ha caratterizzato finora la risposta dell'Italia alla Commissione e più in generale per l'incapacità di creare un sistema giuridico forte. E' questo il filo conduttore che è emerso nel corso del webinar di Assiterminal, dove sono state anche state anche voci discordanti su diversi temi, dall'associazionismo frammentato a questioni come la proposta di trasformare le Authority in Spa o la mancata approvazione del Regolamento sulle concessioni, previsto nel 1994 dalla legge 84. A testimonianza della difficoltà di tenere insieme il cluster su una filosofia comune, fra l'altro, la stessa Assiterminal sta affrontando in queste settimane una difficile scissione, a cui ha accennato lo stesso Becce, che riflette divergenze sulla natura industriale o di servizio della funzione terminalistica. Dal canto suo la Commissione europea va avanti con la sua decisione che prevede un adeguamento della legge italiana entro il primo gennaio 2022. «Questo obbligo sarà monitorato», afferma una portavoce a L'Avvisatore Marittimo. Nel frattempo, nel corso del 2021, l'Italia dovrà aggiornare sui passi che sta compiendo. Il ricorso non ferma comunque la macchina. In base all'articolo 278 del Trattato europeo, «le azioni portate di fronte alla Corte di Giustizia non hanno effetto di sospensione». ©BY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



## Imu porti, pronti i ristori per i comuni

ILARIA ACCARDI

Pronti i ristori ai comuni per il mancato gettito Imu a seguito della riclassificazione degli immobili adibiti alle operazioni e ai servizi portuali. Lo dispone il decreto dei ministri dell' economia e delle finanze e dell' interno il 22 dicembre 2020, anticipato sul sito del Dipartimento delle finanze, in corso di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale. I comuni interessati, come si legge nell' allegato A che contiene lo schema di riparto del contributo compensativo e la nota metodologica, sono solo 11, gli immobili interessati sono 62 e l' importo ammonta a euro 614.738,79, mentre la perdita di gettito annua per l' Imu quota stato è stimata in circa 1,5 milioni di euro. Il meccanismo di attribuzione del ristoro origina dall' art. 1, comma 578, della legge n. 205/2017 che dispone che dal 1° gennaio 2020 le banchine e le aree scoperte dei porti di rilevanza economica nazionale e internazionale di competenza delle Autorità di sistema portuale, adibite alle operazioni e ai servizi portuali, le connesse infrastrutture stradali e ferroviarie, nonché i depositi ivi ubicati strettamente funzionali alle suddette operazioni e servizi portuali, costituiscono immobili a destinazione particolare, da censire in catasto nella categoria E/1 anche se affidati in concessione a privati. La stessa destinazione è riservata alle banchine e alle aree scoperte dei porti adibite al servizio passeggeri, compresi i crocieristi; sono invece esclusi gli immobili o porzioni di immobili destinati ad uso commerciale, industriale, ad ufficio privato ovvero ad usi diversi, qualora presentino autonomia funzionale e reddituale. Il comma 579 ha permesso agli intestatari degli immobili in esame di presentare, dal 1° gennaio 2019, atti di aggiornamento per la revisione del classamento degli immobili censiti in categorie catastali diverse dalla E/1. Naturalmente poiché il classamento nella categoria catastale E1 comporta l' esenzione dall' Imu e della soppressa Tasi - alla quale si applicava l' esenzione per i fabbricati classificati nella categoria E/1 - le nuove operazioni hanno determinato effetti negativi sul gettito per le casse comunali, di cui ha tenuto conto il legislatore che col comma 582 ha fissato un contributo annuo di 9,35 milioni di euro dal 2020, da ripartire tra i comuni interessati. Pertanto, come si legge nelle premesse del decreto, il contributo deve essere distribuito sulla base del mancato gettito dell' Imu e della Tasi in vigore fino al 2019. La ripartizione è stata effettuata sulla base dei dati comunicati, entro il 31 marzo 2020, dall' Agenzia delle entrate al Mef e relativi alle rendite proposte nel corso del 2019 o d' ufficio e a quelle già iscritte in catasto dal 1° gennaio 2019. Un successivo passaggio è previsto entro il 30 aprile 2021, quando si procederà alla rettifica in aumento o in diminuzione dei contributi erogati, a seguito della verifica effettuata sulla base dei dati comunicati, entro il 31 marzo 2021, dall' Agenzia delle entrate al Mef, relativi alle rendite definitive, determinate sulla base degli atti di aggiornamento presentati nel 2019.

**Ente Oggi** ENTI LOCALI E STATO

### Debiti, fondo garanzia al 2022

#### Obbligo di accantonamento e sanzioni da rinviare

**Nuove assunzioni senza i vecchi paletti**

**Imu porti, pronti i ristori per i comuni**

**La garanzia assicurativa in materia assicurativa**

**Il contributo annuo di 9,35 milioni di euro dal 2020, da ripartire tra i comuni interessati. Pertanto, come si legge nelle premesse del decreto, il contributo deve essere distribuito sulla base del mancato gettito dell' Imu e della Tasi in vigore fino al 2019.**



## ICS, appello ai governi: "Marittimi, categoria prioritaria per la vaccinazione" per i marittimi

BRUXELLES - Inserire i marittimi e i lavoratori del mare tra le categorie prioritarie nella lista delle vaccinazioni, questa è la sollecitazione che l'International Chamber of Shipping (ICS) muove ai governi nazionali, insieme alla designazione dei marittimi come lavoratori chiave, per evitare il ripetersi della crisi del cambio dell'equipaggio (crew change) avvenuta nel corso del 2020. Marittimi sani e vaccinati sono fondamentali per mantenere i rifornimenti di beni vitali per tutti i paesi, a cominciare dalle forniture mediche come le siringhe e i dispositivi necessari per i vaccini anti-COVID-19. Le mutazioni del Covid-19 stanno imponendo nuovamente limitazioni ai viaggi, pertanto ICS si fa portavoce della richiesta presso i governi, affinché riconoscano il ruolo vitale che i marittimi svolgono nella catena di approvvigionamento globale. Per il nostro Paese, Confitarma, che aderisce all'ICS rappresentante dell'armamento italiano, nei giorni scorsi rivolto al ministero della Salute un appello per sottolineare la necessità di dare priorità alla vaccinazione a tutti i lavoratori del mondo marittimo al fine di evitare gravi conseguenze che la diffusione del virus potrebbe avere non solo per i marittimi imbarcati su navi operanti in traffici internazionali, ma anche per gli equipaggi imbarcati sui servizi di cabotaggio di collegamento con le isole, con evidenti ripercussioni negative per l'intera economia del Paese. L'accesso prioritario ai vaccini per i marittimi potrebbe finalmente risolvere in via definitiva la grave problematica degli avvicendamenti dei marittimi all'estero. Anche ICS, infatti, sottolinea che le restrizioni legate al COVID-19 hanno costretto centinaia di migliaia di marittimi a prolungare i loro contratti di imbarco, e ciò crea forti preoccupazioni in merito alla sicurezza della navigazione, a causa sia della maggiore fatica e stress degli equipaggi, sia per le maggiori difficoltà di accedere a cure mediche. I marittimi sono fortemente penalizzati dalla crisi dei crew change: alcuni di loro sono in mare da quasi due anni. Se i governi non intervengono vi è la reale preoccupazione che con le nuove restrizioni il numero dei marittimi bloccati aumenti rapidamente anziché ridursi. La diffusione di nuove varianti di COVID-19 in Brasile, Sud Africa e Regno Unito contribuisce a nuove restrizioni più rigorose per il cambio di equipaggio a livello globale. Rappresentando oltre l'80% degli armatori mondiali, ICS richiede che i governi di tutto il mondo prendano sul serio i loro doveri nei confronti dei marittimi ed evitino il ripetersi degli errori del 2020. Il comitato di esperti legali dell'Organizzazione internazionale del lavoro (ILO) ha scoperto lo scorso anno che i governi avevano violato i diritti dei marittimi e non si erano conformati a diverse disposizioni della Convenzione sul lavoro marittimo durante la pandemia COVID-19. Per garantire la sicurezza della sua forza lavoro, l'industria marittima e gli organismi, incluso ICS, sono uniti nel chiedere alla più ampia catena di approvvigionamento di agire e supportare immediatamente i marittimi. La nave media ha un mix di almeno tre nazionalità a bordo, e talvolta fino a trenta. Questo fatto rende difficile la possibilità di vaccinare per nazionalità, che è il modello attuale di distribuzione del vaccino. L'accesso prioritario ai vaccini per tutti i marittimi e protocolli chiari del "passaporto vaccinale" in linea con le raccomandazioni dell'Organizzazione mondiale della sanità (OMS) sono considerati vitali per il mantenimento del commercio globale. Mentre più di 40 paesi hanno finora riconosciuto la gente di mare come lavoratori chiave, la maggior parte delle nazioni di mare non lo ha fatto, creando una domanda crescente dall'interno dell'industria per nuove soluzioni al problema della distribuzione dei vaccini, prima che la crisi umanitaria che i marittimi affrontano peggiora.





## L'ICS sollecita i governi ad inserire i marittimi tra le categorie prioritarie per le vaccinazioni

La Confederazione Italiana Armatori scrive al Ministero della Salute L'International Chamber of Shipping (ICS), l'associazione internazionale di armatori e operatori del trasporto marittimo, sta sollecitando i governi ad inserire i marittimi e i lavoratori del mare tra le categorie prioritarie nell'ambito delle campagne di vaccinazioni per l'emergenza sanitaria da Covid-19 e a designarli quali lavoratori essenziali al fine di evitare - ha specificato l'ICS - la crisi del cambio degli equipaggi delle navi del 2020, crisi, a dire il vero, che non sembra affatto essersi esaurita nel corso dello scorso ma anzi sta subendo un aggravamento a causa della seconda ondata della pandemia. L'ICS ha infatti rilevato che i governi stanno nuovamente ponendo limitazioni alla mobilità e ai viaggi a causa del verificarsi di mutazioni del virus. «I benefici di vaccinare coloro che sono responsabili per il trasporto del vaccino e dei Dpi in tutto il mondo - ha osservato il segretario generale dell'International Chamber of Shipping, Guy Platten - dovrebbero essere evidenti. I governi devono classificare i marittimi come "lavoratori chiave" e dare loro accesso prioritario al vaccino, dato che l'impossibilità di far ruotare gli equipaggi delle navi pone a rischio il trasporto del materiale medico necessario allo sforzo per la vaccinazione globale. La Confederazione Italiana Armatori (Confitarma), che aderisce all'ICS in rappresentanza dell'armamento italiano, ha reso noto di aver scritto nei giorni scorsi al Ministero della Salute per sottolineare la necessità di dare priorità alla vaccinazione a tutti i lavoratori del mondo marittimo al fine di evitare gravi conseguenze che la diffusione del virus potrebbe avere non solo per i marittimi imbarcati su navi operanti in traffici internazionali, ma anche per gli equipaggi imbarcati sui servizi di cabotaggio di collegamento con le isole, con evidenti ripercussioni negative per l'intera economia del Paese. L'accesso prioritario ai vaccini per i marittimi - ha sottolineato Confitarma - potrebbe finalmente risolvere in via definitiva la grave problematica degli avvicendamenti dei marittimi all'estero. Leggi le notizie in formato Acrobat Reader®. Iscriviti al servizio gratuito. Indice Prima pagina Indice notizie - Piazza Matteotti 1/3 - 16123 Genova - ITALIA tel.: 010.2462122, fax: 010.2516768, e-mail

**informARE**  
 Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del Marittimo

19 gennaio 2021

**L'ICS sollecita i governi ad inserire i marittimi tra le categorie prioritarie per le vaccinazioni**

La Confederazione Italiana Armatori scrive al Ministero della Salute

L'International Chamber of Shipping (ICS), l'associazione internazionale di armatori e operatori del trasporto marittimo, sta sollecitando i governi ad inserire i marittimi e i lavoratori del mare tra le categorie prioritarie nell'ambito delle campagne di vaccinazioni per l'emergenza sanitaria da Covid-19 e a designarli quali lavoratori essenziali al fine di evitare - ha specificato l'ICS - la crisi del cambio degli equipaggi delle navi del 2020, crisi, a dire il vero, che non sembra affatto essersi esaurita nel corso dello scorso ma anzi sta subendo un aggravamento a causa della seconda ondata della pandemia. L'ICS ha infatti rilevato che i governi stanno nuovamente ponendo limitazioni alla mobilità e ai viaggi a causa del verificarsi di mutazioni del virus.

«I benefici di vaccinare coloro che sono responsabili per il trasporto del vaccino e dei Dpi in tutto il mondo - ha osservato il segretario generale dell'International Chamber of Shipping, Guy Platten - dovrebbero essere evidenti. I governi devono classificare i marittimi come "lavoratori chiave" e dare loro accesso prioritario al vaccino, dato che l'impossibilità di far ruotare gli equipaggi delle navi pone a rischio il trasporto del materiale medico necessario allo sforzo per la vaccinazione globale.

La Confederazione Italiana Armatori (Confitarma), che aderisce all'ICS in rappresentanza dell'armamento italiano, ha reso noto di aver scritto nei giorni scorsi al Ministero della Salute per sottolineare la necessità di dare priorità alla vaccinazione a tutti i lavoratori del mondo marittimo al fine di evitare gravi conseguenze che la diffusione del virus potrebbe avere non solo per i marittimi imbarcati su navi operanti in traffici internazionali, ma anche per gli equipaggi imbarcati sui servizi di cabotaggio di collegamento con le isole, con evidenti ripercussioni negative per l'intera economia del Paese. L'accesso prioritario ai vaccini per i marittimi - ha sottolineato Confitarma - potrebbe finalmente risolvere in via definitiva la grave problematica degli avvicendamenti dei marittimi all'estero.

**Leggi le notizie in formato Acrobat Reader®. Iscriviti al servizio gratuito.**

**Cerca il tuo album:**

Indirizzo	Data di arrivo	Data di partenza	Cerca
# Altri destinatari	2021	2021	



# Informazioni Marittime

## Focus

### ICS: vaccinare i marittimi per proteggere tutti

*Regno Unito, Sud Africa, Filippine e Brasile restringono la frontiera. La vita di questi lavoratori continua ad essere in balia degli eventi. Confitarma scrive al ministero della Salute*

a cura di Paolo Bosso L' International Chamber of Shipping (ICS) continua il lavoro di pressione sugli Stati costieri per classificare i marittimi come lavoratori chiave e inserirli nell' elenco prioritario delle persone da sottoporre a vaccino. Non è una questione di privilegi, sottolinea l' ICS , piuttosto immunizzando questi lavoratori si faciliterebbe la stessa distribuzione del vaccino in tutto il mondo, oltre a risolvere un problema che va avanti da quasi un anno e sta coinvolgendo centinaia di migliaia di marittimi, il cambio di equipaggio. Alla instabilità della situazione contribuisce la variante della Covid-19, come sta accadendo in Brasile, in Sud Africa e nel Regno Unito in particolare. Lì il cambio di equipaggio si fa ancora più difficile. Anche nelle Filippine è così, con il Paese che ha esteso il divieto di cambio a 35 Stati, impedendo di fatto ai marittimi stranieri di sbarcare nei porti delle Filippine. Il Regno Unito ha messo al bando cittadini in ingresso provenienti da Sud America e Stati Uniti. Tutto questo ridimensiona la globalizzazione e l' industria marittima. Confitarma, che aderisce all' ICS in rappresentanza dell' armamento italiano, nei giorni scorsi ha scritto al ministero della Salute per sottolineare la necessità di dare priorità alla vaccinazione a tutti i lavoratori del mondo marittimo al fine di evitare gravi conseguenze che la diffusione del virus potrebbe avere non solo per i marittimi imbarcati su navi operanti in traffici internazionali, ma anche per gli equipaggi imbarcati sui servizi di cabotaggio di collegamento con le isole, con evidenti ripercussioni negative per l' intera economia del Paese. L' accesso prioritario ai vaccini per i marittimi potrebbe finalmente risolvere in via definitiva la grave problematica degli avvicendamenti dei marittimi all' estero. A bordo di un mercantile possono trovarsi dalle tre alle trenta nazionalità diverse , una variabilità che rende molto facile per un mercantile, in questo momento, di trovarsi bloccato o di subire ritardi per via dell' assenza di marittimi disponibili. Attualmente, dopo le iniziative dell' International Maritime Organization e la sentenza storica dell' International Labour Organization , sono 40 i Paesi firmatari di una dichiarazione che riconosce i marittimi "lavoratori chiave" ma ad oggi la maggior parte degli Stati costieri industrializzati non l' ha ancora fatto, rendendo troppo poco efficace questa iniziativa. Secondo Guy Platten, segretario generale dell' ICS, «i vantaggi della vaccinazione dovrebbero essere evidenti. I governi devono classificare i marittimi come "lavoratori chiave" e dare loro l' accesso prioritario al vaccino, poiché l' incapacità di far fare il cambio di equipaggi rischia di minare lo sforzo necessario per lo la vaccinazione globale. Se vogliamo mantenere il commercio globale, i marittimi non devono essere messi in coda alla fila dei vaccini». Continuano le limitazioni ai viaggi per questo tipo di lavoratori, sottolinea l' ICS, nonostante il loro fondamentale ruolo nella catena di approvvigionamento, coinvolgendo negli scorsi mesi fino a 300 mila lavoratori, in difficoltà a raggiungere l' equipaggio per l' avvicendamento o per tornare a casa. In alcuni casi si resta bloccati a bordo per oltre un anno, com' è successo recentemente ad alcune navi italiane in Cina (ma per ragioni non solamente legate alla pandemia). Con questo sostegno così limitato dei governi ai marittimi, sottolinea l' ICS, c' è la reale preoccupazione che i problemi per questi lavoratori aumentino invece che diminuiscano. Vaccinare i marittimi prioritariamente significa quindi garantire la fornitura di beni materiali come siringhe e mascherine, o lo stesso vaccino.

- credito immagine in alto.





## ICS: priorità dei vaccini per i marittimi

*Confitarma: potrebbe risolvere il grave problema degli avvicendamenti*

Redazione

ROMA L'ICS sta sollecitando i Governi ad inserire i marittimi e i lavoratori del mare tra le categorie prioritarie nella lista delle vaccinazioni e di designare i marittimi come lavoratori chiave, per evitare il ripetersi della crisi del cambio dell'equipaggio (crew change) del 2020. L'International Chamber of Shipping la principale associazione dello shipping che rappresenta oltre l'80% della flotta mercantile mondiale chiede che i governi, che ancora una volta, a causa delle mutazioni del Covid-19 stanno imponendo limitazioni ai viaggi, riconoscano il ruolo vitale che i marittimi svolgono nella catena di approvvigionamento globale. Lo shipping è consapevole del fatto che i marittimi sani e vaccinati sono fondamentali per mantenere i rifornimenti di beni vitali per tutti i paesi, a cominciare dalle forniture mediche come le siringhe e i dispositivi necessari per i vaccini anti-Covid-19. Confitarma, che aderisce all'ICS in rappresentanza dell'armamento italiano, nei giorni scorsi ha scritto al Ministero della Salute per sottolineare la necessità di dare priorità alla vaccinazione a tutti i lavoratori del mondo marittimo al fine di evitare gravi conseguenze che la diffusione del virus potrebbe avere non solo per i marittimi imbarcati su navi operanti in traffici internazionali, ma anche per gli equipaggi imbarcati sui servizi di cabotaggio di collegamento con le isole, con evidenti ripercussioni negative per l'intera economia del Paese. L'accesso prioritario ai vaccini per i marittimi potrebbe finalmente risolvere in via definitiva la grave problematica degli avvicendamenti dei marittimi all'estero. Anche ICS, infatti, sottolinea che le restrizioni legate al Covid-19 hanno costretto centinaia di migliaia di marittimi a prolungare i loro contratti di imbarco, e ciò crea forti preoccupazioni in merito alla sicurezza della navigazione, a causa sia della maggiore fatica e stress degli equipaggi, sia per le maggiori difficoltà di accedere a cure mediche. I marittimi sono fortemente penalizzati dalla crisi dei crew change: alcuni di loro sono in mare da quasi due anni. Se i governi non intervengono vi è la reale preoccupazione che con le nuove restrizioni il numero dei marittimi bloccati aumenti rapidamente anziché ridursi. La diffusione di nuove varianti di Covid-19 in Brasile, Sud Africa e Regno Unito sta contribuendo a restrizioni più rigorose per il cambio di equipaggio a livello globale. Le Filippine, ad esempio, hanno esteso il divieto temporaneo di cambio di equipaggio a 35 paesi, impedendo ai marittimi stranieri di sbarcare nei porti filippini. Il Regno Unito ha bandito i viaggiatori provenienti dal Sud America e gli Stati Uniti hanno rafforzato i requisiti di accesso. Ciò fa parte di un più ampio ridimensionamento globale sulla facilità di viaggio che l'industria marittima teme possa portare centinaia di migliaia di marittimi a diventare il danno collaterale della mancata azione da parte dei governi. Rappresentando oltre l'80% degli armatori mondiali, ICS richiede che i governi di tutto il mondo prendano sul serio i loro doveri nei confronti dei marittimi ed evitino il ripetersi degli errori del 2020. Il comitato di esperti legali dell'Organizzazione internazionale del lavoro (ILO) ha scoperto lo scorso anno che i governi avevano violato i diritti dei marittimi e non si erano conformati a diverse disposizioni della Convenzione sul lavoro marittimo durante la pandemia Covid-19. Per garantire la sicurezza della sua forza lavoro, l'industria marittima e gli organismi, incluso ICS, sono uniti nel chiedere alla più ampia catena di approvvigionamento di agire e supportare immediatamente i marittimi. La nave media ha un mix di almeno tre nazionalità a bordo, e talvolta fino a trenta.



Questo fatto rende difficile la possibilità di vaccinare per nazionalità, che è il modello attuale di distribuzione del vaccino. L'accesso prioritario ai vaccini per tutti i marittimi e protocolli chiari del passaporto vaccinale in linea con le raccomandazioni dell'Organizzazione mondiale della sanità (OMS) sono considerati vitali per il mantenimento del commercio globale. Prima



## Messaggero Marittimo

### Focus

---

della sentenza dell'ILO nel dicembre 2020, l'Assemblea generale delle Nazioni Unite ha adottato una risoluzione che chiede a tutti i paesi del mondo di designare i marittimi come lavoratori chiave. Papa Francesco ha anche espresso la sua preoccupazione per i 400.000 marittimi bloccati, esortando i governi a fare tutto il possibile per porre fine alla crisi del cambio dell'equipaggio. Mentre più di 40 paesi hanno finora riconosciuto la gente di mare come lavoratori chiave, la maggior parte delle nazioni di mare non lo ha fatto, creando una domanda crescente dall'interno dell'industria per nuove soluzioni al problema della distribuzione dei vaccini, prima che la crisi umanitaria che i marittimi affrontano peggiora. Guy Platten, Segretario generale dell'ICS, ha commentato: Il vantaggio della vaccinazione di coloro che sono responsabili del trasporto del vaccino e dei DPI in tutto il mondo dovrebbe essere evidente. I governi devono classificare i marittimi come lavoratori chiave e dare loro un accesso prioritario al vaccino, poiché l'incapacità di far ruotare gli equipaggi dalle loro navi mette a rischio il trasferimento del materiale medico indispensabile e necessario per lo sforzo di vaccinazione globale. Se vogliamo mantenere il commercio globale, i marittimi non devono essere messi in coda alla fila dei vaccini. I governi non saranno in grado di vaccinare i loro cittadini senza l'industria marittima o, soprattutto, i nostri marittimi .



### Vaccini: Conftrasporto, piano logistico? Caos, incapacità e adesso tagliano le dosi

(FERPRESS) - Roma, 19 GEN - Conftrasporto aveva suggerito una commissione di operatori esperti per la gestione dei vaccini, ma la risposta è stata la nomina di un Commissario. L' articolo è leggibile solo dagli abbonati. L' abbonamento per un anno a Ferpress costa solo 250,00 + iva . Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario . Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione: [segreteria@ferpress.it](mailto:segreteria@ferpress.it).



### Vaccini, Confraspporto: Caos e incapacità su piano logistico

Milano Il vaccino è la strada per uscire il più rapidamente da questa situazione, producendo la ripresa delle attività economiche e dei trasporti. È quanto afferma Confraspporto commentando la notizia dell'arrivo di appena 53mila dosi di vaccino Pfizer-Biontech sulle 294mila previste. Altre 241mila sono in consegna per la giornata di domani, a meno sottolinea Confraspporto di altre spiacevoli sorprese nella tabella di marcia. L'ennesimo ritardo della Pfizer, che rischia inevitabilmente di rallentare la campagna di vaccinazione in Italia, sarà al centro della Conferenza Stato Regioni di questa sera. Mentre il Veneto registra il -53% nell'assegnazione delle dosi e l'Unità di Crisi della Regione Lazio lamenta lo slittamento da oggi a domani di 32.760 fiale, per l'associazione emerge che l'unica soluzione che può salvare il Paese rischia di essere, in modo vergognoso, tagliato. Intanto a pagare le conseguenze di questi ritardi sono gli italiani tutti, ma più degli altri le categorie a rischio e le regioni con maggior popolazione afferma il presidente di Confraspporto-Confcommercio Paolo Uggè . Ma che contratto è stata sottoscritto? Con quali garanzie? Questo è il problema vero. Per nascondere il fallimento della campagna vaccinale taluni sollevano polveroni inutili per cercare di sviare l'attenzione della pubblica opinione. La priorità, non esiste dubbio, deve essere data alle categorie che più di altre sono state e sono in prima linea nella dura battaglia contro la pandemia. Confraspporto aveva anche in questo caso chiesto che gli autotrasportatori, definiti eroi ed oggi ricacciati nell'oblio, fossero, dopo le categorie della sanità, inseriti tra i destinatari del vaccino. Anche in questo caso nessun cenno è pervenuto ricorda Uggè . Al di là dei criteri che devono tener conto anche del dato numerico della popolazione, emerge che la gestione della campagna vaccinale non ha saputo prevedere garanzie atte a mantenere la consegna delle dosi necessarie e concordate. Questo è l'elemento sul quale indignarsi, non le frasi facili da strumentalizzare.



# Shipping Italy

## Focus

### Becce chiarisce definitivamente il punto di vista suo e di Assiterminal

Contributo a cura di Luca Becce \* \* presidente di Assiterminal Ho letto in questi giorni dei commenti a posizioni che avrei manifestato durante l'evento webinar del 14 gennaio u.s. che mi inducono a pensare che ci sia un fraintendimento importante del mio pensiero che si riverbera inevitabilmente sull'intera Assiterminal che ho l'onore di presiedere da alcuni anni. Ciò rende necessaria un'opera di chiarimento definitivo, affinché la discussione, che è inevitabile, torni nell'alveo del reale, sfrondata da elementi che ne sono estranei. Procederò per punti per rendere più chiaro il mio pensiero, che rispecchia l'elaborazione della associazione.

1. Sulla partecipazione degli armatori alla proprietà dei terminal: Assiterminal nella sua storia non si è mai permessa di valutare i propri associati in base agli assetti delle proprietà. Sono i fatti passati e presenti a dimostrarlo. Nel 2017 abbiamo favorito l'ingresso di un gruppo di terminal partecipati o controllati da MSC applicando loro condizioni economiche di ingresso particolarmente favorevoli. Ciò che ha portato alcuni di loro a decidere l'uscita dalla associazione, al di là delle dichiarazioni ufficiali che utilizzano la motivazione economica legata alla crisi pandemica, è stata la nostra scelta di confermare l'adesione sia a Confindustria che a Confetra, a conferma della natura industriale e non ancillare verso chicchessia che noi riteniamo debba conservare la categoria degli operatori terminalistici portuali. Questa, infatti, non è la posizione generale degli armatori. Lo dimostrano nei fatti le conferme di adesione che registriamo da altri operatori partecipati, a cominciare dal mondo dei terminal crociere, i più colpiti dalla crisi pandemica e per i quali l'associazione, grazie all'azione di Galliano Di Marco, ha sviluppato e sta sviluppando una azione continua e profonda di tutela. La frattura in Assiterminal è simile a quanto accaduto in Confitarma, con la scissione che ha generato Assarmatori, questione che introduce il punto 2;
2. Sulla natura dell'associazionismo economico: in questi ultimi anni, nel mondo marittimo e portuale, si sta registrando una tendenza che porta alla aggregazione associativa intorno essenzialmente a un unico player. Credo che sia questo il modo di leggere iniziative come quella di Alis, raggruppata intorno al gruppo Grimaldi e, oggi, sotto la spinta principale di Msc, le aggregazioni sotto le insegne di federazioni di Confcommercio. Noi restiamo convinti che questa tendenza cambi la natura generale dell'associazionismo economico, facendo perdere quelle caratteristiche *super partes* che sono essenziali. Assiterminal sta cercando di rappresentare gli interessi comuni di tutti gli operatori, astenendosi dal prendere parte a conflitti nelle singole portualità, anche quando contrappongono un nostro associato a un operatore non associato per ragioni commerciali o di competizione. Cerchiamo di rappresentare i temi che interessano l'intero universo degli operatori terminalistici portuali;
3. Sul comma 7 dell'art. 18: la prova è su questa questione, che oggi viene usata a mio parere strumentalmente, piegando un tema di carattere generale al contrasto o tutela di interessi specifici. Assiterminal questo tema di revisione della 84/94 lo pone dal 2010, durante il convegno per i 10 anni dell'associazione a Livorno, presidente il caro Alessandro Giannini. Io stesso lo ripresi nel mio programma di mandato nel giugno del 2017. Tempi quindi ben lontani dalla questione Psa di Genova, sulla quale non siamo mai intervenuti e che è stata oggetto di valutazioni approfondite per più di un anno da parte di chi ne ha il dovere e il compito istituzionalmente. Il tema generale del comma 7 è invece intimamente connesso: con la tendenza generale dell'economia, che vede nelle aggregazioni un tratto essenziale e imprescindibile; con la necessità di uscire della logica di competizione tra le singole portualità per affermare la natura di sistema della portualità italiana.
4. Sull'integrazione verticale: da parte di Assiterminal non esiste né può esistere una richiesta di soffocamento delle tendenze del mercato. Siamo un'associazione





## Shipping Italy

### Focus

---

di imprenditori. Siamo invece determinati e convinti che la competizione economica e la concorrenza debbano esistere nell'ambito di regole generali e condivise, senza zone franche. Per questo, mentre accettiamo la prima versione della BER, che si è limitata a parziali deroghe della normativa antitrust nell'ambito marittimo, non condividiamo che tali deroghe per gli armatori vengano estese alla logistica terrestre, inclusi i regimi concessori portuali. Su questo sosteniamo convintamente le posizioni espresse in sede europea da Feport, l'associazione dei terminal operator europei.