



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 22 gennaio 2021**



Prime Pagine

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

Trieste

21/01/2021	Ansa Porti: Monfalcone; D' Agostino, "presto definite le concessioni"	26
21/01/2021	Ansa Porti: Monfalcone; Cisint, nel 2021 il rilancio	27
22/01/2021	Il Piccolo Pagina 20 Trieste e Monfalcone integrano la rete del traffico merci che viaggia su rotaia	28

22/01/2021	Il Piccolo Pagina 20	GIULIO GARAU	30
<hr/>			
22/01/2021	Il Piccolo Pagina 26	GIOVANNI TOMASIN	31
<hr/>			
22/01/2021	Il Piccolo Pagina 26	BENEDETTA MORO	32
<hr/>			
22/01/2021	Il Piccolo Pagina 39	LU.PU.U.SA.	33
<hr/>			

Venezia

22/01/2021	Il Gazzettino Pagina 36		34
<hr/>			
22/01/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 30	GIANNI FAVARATO	35
<hr/>			
22/01/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 30		37
<hr/>			
22/01/2021	Il Gazzettino Pagina 34	RAFFAELLA VITTADELLO	38
<hr/>			
22/01/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 21	ALBERTO VITUCCI	39
<hr/>			
22/01/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 21	ALBERTO VITUCCI	41
<hr/>			
22/01/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 21		42
<hr/>			

Savona, Vado

22/01/2021	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 18	SILVIA CAMPESE	43
<hr/>			
21/01/2021	Il Vostro Giornale		45
<hr/>			
21/01/2021	Il Vostro Giornale		46
<hr/>			
21/01/2021	Liguria 24	Redazione IVG	47
<hr/>			
21/01/2021	Savona News		48
<hr/>			

Genova, Voltri

22/01/2021	Il Secolo XIX Pagina 1		49
<hr/>			
22/01/2021	Il Secolo XIX Pagina 14	FRANCESCO MARGIOCCO	50
<hr/>			
22/01/2021	Il Secolo XIX Pagina 14	SIMONE GALLOTTI	51
<hr/>			
22/01/2021	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 6		52
<hr/>			

21/01/2021	Ansa		54
<hr/>			
Porto Genova: Culmv, dall' assemblea si unanime alla svolta			
21/01/2021	PrimoCanale.it		55
<hr/>			
La Culmv approva bilancio e piano, oggi inizia il futuro della Compagnia			
21/01/2021	PrimoCanale.it		56
<hr/>			
La Culmv approva il piano. Signorini: "Prova di maturità"			
21/01/2021	Shipping Italy		57
<hr/>			
I soci della Culmv votano si al nuovo piano di sopravvivenza e rilancio			
21/01/2021	The Medi Telegraph		58
<hr/>			
La Culmv approva il piano. "Ma il lavoro duro deve ancora arrivare..." / VIDEO			
21/01/2021	Corriere Marittimo		59
<hr/>			
Terminal San Giorgio, Genova- Sindacati sul piede di guerra, continua lo stato di agitazione			
21/01/2021	Genova24	<i>Redazione</i>	60
<hr/>			
Terminal San Giorgio, cresce la tensione: "Licenziamenti e rischio incidenti, situazione inaccettabile"			
21/01/2021	Informare		61
<hr/>			
Filt, Fit e Uilt denunciano la presenza di un «clima irrespirabile» alla Terminal San Giorgio			
21/01/2021	Ship Mag		62
<hr/>			
Genova, clima teso al terminal San Giorgio. I sindacati: Situazione insostenibile			
21/01/2021	Shipping Italy		63
<hr/>			
Botta e risposta fra azienda e sindacati sullo stato di agitazione dei portuali al Terminal San Giorgio di Genova			
21/01/2021	Ansa		65
<hr/>			
Partono i lavori del nuovo Palasport			
21/01/2021	MenteLocale Milano		68
<hr/>			
Waterfront Genova, al via i lavori per il nuovo Palasport: dall' arena al parco. Quando aprirà			
22/01/2021	Il Sole 24 Ore	Pagina 8	<i>G.Sa.</i> 71
<hr/>			
«Un decreto da integrare su compensi, fondi e opere»			
22/01/2021	Il Sole 24 Ore	Pagina 13	<i>Raoul de Forcade</i> 72
<hr/>			
Terzo Valico nel 2024 ma con rischi imbuti			
21/01/2021	Ansa		73
<hr/>			
Federlogistica: presidenti porti-commissari,rotta da seguire			
21/01/2021	Informare		74
<hr/>			
Merlo (Federlogistica): bene la nomina dei commissari per la realizzazione di opere portuali strategiche			
21/01/2021	Informazioni Marittime		75
<hr/>			
Guerrieri, Signorini e Monti candidati commissari per 1,7 miliardi di opere portuali			
21/01/2021	NT+ Enti Locali & Edilizia	<i>di Mauro Salerno</i>	76
<hr/>			
Grandi opere, Conte svela la lista dei commissari: 30 nomi per 59 opere			
21/01/2021	PrimoCanale.it		78
<hr/>			
Signorini nominato commissario della nuova diga di Genova			
21/01/2021	PrimoCanale.it		79
<hr/>			
Luigi Merlo: "Grandi opere e commissari, i porti tracciano la rotta"			
21/01/2021	Ship Mag		80
<hr/>			
Grandi opere portuali: i commissari saranno Signorini, Monti e Guerrieri / Il testo			
21/01/2021	Shipping Italy		81
<hr/>			
Signorini, Guerrieri e Monti commissari straordinari per nuova diga, Piattaforma Europa e cantieri navali			
21/01/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	82
<hr/>			
Giachino: nuova diga di Genova serve a tutta Italia			
21/01/2021	PrimoCanale.it		83
<hr/>			
Diga di Genova, raddoppio ponente e pontremolese: ecco i commissari delle opere liguri			
21/01/2021	PrimoCanale.it		84
<hr/>			
Diga foranea di Genova, le strade alternative al centro del prossimo dibattito pubblico			

l'Authority ci aiuti a rispettarlo

21/01/2021	Shipping Italy		87
<hr/>			
Sì alla nuova diga di Genova, no a questa analisi costi benefici			
<hr/>			
21/01/2021	Transportonline		88
<hr/>			
Giachino: "La Nuova Diga di Genova serve ad aumentare la crescita economica di tutto il Nord"			
<hr/>			

La Spezia

22/01/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 17	89
<hr/>			
Authority sanificata			
<hr/>			
22/01/2021	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 34	90
<hr/>			
Un positivo in Authority Tutti in smart			
<hr/>			
22/01/2021	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 4	91
<hr/>			
Il caso La Spezia, Autorità Portuale chiusa fino a martedì per Covid			
<hr/>			
22/01/2021	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 41	92
<hr/>			
Sommergibile, ferri corti tra il sindaco e Lazio			
<hr/>			
21/01/2021	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	93
<hr/>			
Protezione acque marine, riciclo scarti, recupero energetico			
<hr/>			

Ravenna

21/01/2021	corrieremagna.it	<i>Redazione Web</i>	94
<hr/>			
Porti, la stretta di Bruxelles preoccupa lo scalo ravennate			
<hr/>			
21/01/2021	FerPress		95
<hr/>			
Percorso alternativo per i trasporti eccezionali dal Porto di Ravenna. Ok da ANAS a proposta di TEA			
<hr/>			
21/01/2021	Il Nautilus	<i>Redazione</i>	96
<hr/>			
TEA -TRASPORTATORI ECCEZIONALI ASSOCIATI: OTTIENE AUTORIZZAZIONE A ITINERARIO ALTERNATIVO DAL PORTO DI RAVENNA			
<hr/>			
21/01/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	97
<hr/>			
Sbloccato traffico coils dal porto di ravenna			
<hr/>			

Livorno

22/01/2021	Il Sole 24 Ore	Pagina 2	<i>Silvia Pieraccini</i>	98
<hr/>				
«Velocizzare le ferrovie, investire su interporti, porti e sulla fibra»				
<hr/>				
22/01/2021	Corriere Fiorentino	Pagina 9	<i>M.B.</i>	100
<hr/>				
Darsena Europa e Due Mari, nominati i commissari				
<hr/>				
22/01/2021	Il Tirreno	Pagina 10	<i>GUIDO FIORINI</i>	101
<hr/>				
Tirrenica, altra bugia Niente commissario				
<hr/>				
22/01/2021	Il Tirreno	Pagina 34	<i>MAURO ZUCHELLI</i>	103
<hr/>				
Porto, il governo nomina Guerrieri commissario della Darsena Europa				
<hr/>				
21/01/2021	Corriere Marittimo			104
<hr/>				
Dpcm commissari opere, nella lista porti: Guerrieri a Livorno, Signorini e Monti: Genova e Palermo				
<hr/>				
21/01/2021	Messaggero Marittimo		<i>Renato Roffi</i>	106
<hr/>				
Guerrieri sarà commissario della darsena Europa				
<hr/>				

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

21/01/2021	Centro Pagina		<i>Annalisa Appignanesi</i>	107
<hr/>				
Infrastrutture Marche, 3 opere verso lo sblocco: Fano-Grosseto, Salaria e Orte-Falconara				
<hr/>				

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

22/01/2021	Il Sole 24 Ore Pagina 2	108
<hr/>		
22/01/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 33	109
<hr/>		
21/01/2021	Affari Italiani	110
<hr/>		
Governo: Zingaretti, 'bene nomina commissari grandi opere, ripartire subito' (2)		

Napoli

21/01/2021	corriere.it	<i>Paolo Cuzzo</i> 111
<hr/>		
21/01/2021	Informazioni Marittime	112
<hr/>		
21/01/2021	FerPress	113
<hr/>		

Brindisi

22/01/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 33	114
<hr/>		
21/01/2021	Brindisi Report	115
<hr/>		

Olbia Golfo Aranci

22/01/2021	La Nuova Sardegna Pagina 31	116
<hr/>		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

22/01/2021	Gazzetta del Sud Pagina 24	117
<hr/>		
21/01/2021	FerPress	118
<hr/>		

Catania

21/01/2021	FerPress	119
<hr/>		
21/01/2021	Sea Reporter	121
<hr/>		
21/01/2021	Siracusa Live	123
<hr/>		

Palermo, Termini Imerese

22/01/2021	La Repubblica Pagina 11	<i>DI CLEMENTE PISTILLI</i>	125
<hr/>			
22/01/2021	La Sicilia Pagina 12		127
<hr/>			
22/01/2021	Giornale di Sicilia Pagina 9		128
<hr/>			
22/01/2021	MeridioNews	<i>Dario De Luca</i>	130
<hr/>			
21/01/2021	Informazioni Marittime		132
<hr/>			

Trapani

21/01/2021	Vetrina Tv	<i>Vetrinatv</i>	133
<hr/>			

Focus

22/01/2021	MF Pagina 19	<i>PAGINA A CURA DI NICOLA CAPUZZO</i>	134
<hr/>			
21/01/2021	Affari Italiani		135
<hr/>			
21/01/2021	Ildenaro.it		136
<hr/>			
21/01/2021	Informare		137
<hr/>			
21/01/2021	Informazioni Marittime		139
<hr/>			
21/01/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	141
<hr/>			
21/01/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	143
<hr/>			
21/01/2021	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	144
<hr/>			
21/01/2021	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	145
<hr/>			
21/01/2021	Corriere Marittimo		146
<hr/>			
21/01/2021	FerPress		147
<hr/>			
21/01/2021	FerPress		148
<hr/>			
21/01/2021	Informatore Navale		149
<hr/>			
21/01/2021	Informazioni Marittime		150
<hr/>			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 50-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



La moglie del leader fucilato

L'amore di Anna che non salvò Bucharin

di **Claudio Magris**
a pagina 36



Domani «IO Donna»

Bellezza, viaggio nel futuro

Emozioni e segreti dell'attrice Kate Winslet il settimanale in edicola con il Corriere



Gratteri: non è giustizia a orologeria. Il centrodestra al Colle: non si lavora così. La Bce: niente ritardi sul Recovery plan

Un'inchiesta mina le trattative

Cesa indagato si dimette da segretario dell'Udc. Di Maio e Di Battista: basta con il dialogo

LE REGOLE DA RIFARE

di **Ernesto Galli della Loggia**

Che cosa altro deve succedere in Italia perché cambi il sistema politico, perché cambino le regole che lo governano? Non basta avere da tre anni come presidente del Consiglio — caso mai verificatosi a memoria d'uomo in alcun regime democratico — un signor nessuno mai presentato in alcuna competizione elettorale, privo di qualunque immagine pubblica precedente, estraneo a qualunque affiliazione che potesse farne indovinare le idee e i valori?
continua a pagina 28

LA SFIDUCIA CHE CRESCE

di **Carlo Verdelli**

Prendiamo Milano. Da domenica è in zona rossa ma il traffico, la gente per strada, i rumori non sono quelli di una città chiusa per virus. Come se le direttive stabilite da chi ha il diritto e soprattutto il dovere di imporle valessero molto meno di quando, per esempio a primavera, i lockdown erano una cosa seria e le città, non solo Milano, si svuotavano per davvero. La crisi di governo che stiamo attraversando è anche una crisi di credibilità, come se l'autorità avesse perso via via autorevolezza.
continua a pagina 28

di **Giovanni Bianconi**

È un'inchiesta dell'antimafia, quella calabrese guidata da Nicola Gratteri («non è giustizia a orologeria» dice), a gettare scompiglio nelle trattative del premier Conte per mettere al sicuro il governo dopo l'uscita di Iv. Tra gli indagati il segretario dell'Udc Lorenzo Cesa, leader di quel centro blandito per un nuovo esecutivo ma ora fonte di imbarazzo. Più complicato allargare la maggioranza. Stop da Di Maio e Di Battista. Il centrodestra è salito al Colle: impossibile lavorare così. Richiamo di Lagarde: «Niente ritardi sul Recovery plan».
da pagina 2 a pagina 9



IL RETROSCENA

Conte tentato dalle urne

di **Monica Guerzoni**

Forte dei sondaggi che lo darebbero in ascesa, Giuseppe Conte sarebbe tentato anche di andare al voto anticipato.
a pagina 3

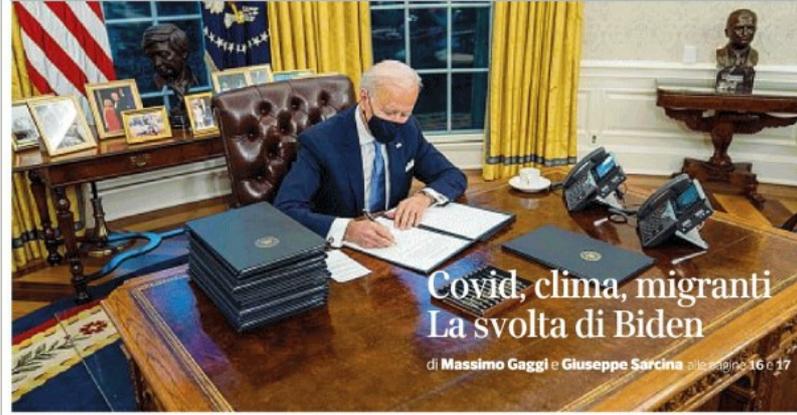
QUANDO IL TECNICO FONDA UN PARTITO

Le delusioni dei premier

di **Antonio Polito**

«Tecnico e capipartito. Viaggio nella storia, e nelle delusioni, dei premier che hanno sfidato le urne.
alle pagine 10 e 11

Stati Uniti Il primo giorno firmati 17 provvedimenti: anche l'obbligo di mascherina



Il 46esimo presidente degli Stati Uniti Joe Biden, 78 anni, firma i suoi primi ordini esecutivi nello Studio Ovale, seduto al resolute desk, un grande scrittoio del XIX secolo

Dal generale alla banchiera

Chi sono i venticinque nella squadra del presidente

Una banchiera, ex presidente della Federal Reserve, è la nuova Segretaria del Tesoro. Un generale in pensione il primo afroamericano a guidare il Pentagono. L'agenda del capo dello Stato nelle mani del «coach» dei democratici. Sono 25 i componenti della squadra di Joe Biden, la metà di loro è di colore. Il presidente degli Stati Uniti ha firmato 17 provvedimenti: il primo introduce l'obbligo di portare la mascherina.
alle pagine 18 e 19

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Morire su TikTok

Una bimba palermitana munita di telefono si è chiusa in bagno per partecipare a una sfida su TikTok. La prova estrema (i ragazzini le chiamano «black out challenge») consisteva nello stringersi qualcosa al collo il più a lungo possibile. La bimba ha sfilato la cintura dell'accappatoio e l'ha trasformata nel cappio con cui ha finito per strangolarsi. Aveva dieci anni. Alla sua età, e anche oltre, siamo stati tutti chiusi in una stanza per protesta o per punizione. Nel sapere dietro quella porta i genitori tiravano un sospiro di sollievo: eravamo in castigo, ma al sicuro. La rivoluzione digitale ha ribaltato anche il significato di una porta chiusa. Là dietro ormai può succedere di tutto. Bastano un telefono e qualcuno che provochi i nostri figli e nipoti, titillando in loro il desiderio di rivelarsi a sé stessi attraverso l'adrenalina di una sfida. Da James Dean a TikTok, ogni epoca ha le sue prove estreme di iniziazione e la società si è sempre posta il problema di limitarne i rischi. Chiudere i social è impossibile, persino patetico. Impedire l'accesso ai bambini, difficile, perché un nativo digitale elude i divieti con la stessa naturalezza con cui noi schiacciamo un interruttore. L'unica difesa, parziale come tutte le difese, consiste nell'impartire direttive generali ai più piccoli che non sembrino imposizioni. Le favole, in fondo, sono sempre servite a questo: a mettere in guardia le vite acerbe dai mille camuffamenti dietro i quali si nascondono i lupi cattivi.
© RIPRODUZIONE RISERVATA

«FIAMMATE» A PARIGI

Giallo in Francia su una nuova variante del virus Salgono i contagi



di **Stefano Montefiori**

In Francia l'ipotesi di una nuova variante del Covid che farebbe impennare i contagi. Merkel: sì al vaccino russo se approvato da Ema.
da pagina 12 a pagina 15

MORTA IN SPAGNA

Martina, nulle le assoluzioni



di **Marco Gasperetti**

Annullate dalla Cassazione le assoluzioni. Processo da rifare sulla morte a Palma di Maiorca di Martina Rossi.
a pagina 25

PARLA ASIA ARGENTO

«Così un regista mi ha violentata»



di **Elvira Serra**

Nel 2002 «il regista Rob Cohen abusò di me». La denuncia di Asia Argento: «Bevi la droga dello stupro».
a pagina 27

10122
9 771120 458088
Pagine Internet Speed in AP - D.L. 50/2000 conv. L. 46/2004 art. 1, c. 10/B Milano

L'ansia ingigantisce le tue preoccupazioni?

Dalla ricerca scientifica nasce **LAILA**

80 mg, sigilla multi-dose con sistema di erogazione innovativo

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

Più spazio alla vita.

Chiedi consiglio al tuo farmacista

CRATIVO UMORE
SONNO DISTURBATO
PENSIERI COSTANTI

Leggere attentamente il foglio illustrativo. L'uso è in modalità over-the-counter (OTC) ma può essere prescritto in caso di ansia lieve. Anche in gravidanza. Si deve prestare attenzione all'assunzione di altri farmaci, specie se usati in modo concomitante con altri farmaci. Per informazioni rivolgersi al numero verde 800 00 00 00.



Caso Martina Rossi: la Cassazione annulla le due assoluzioni e ordina un nuovo appello. I genitori: "Passo verso la giustizia. Ora correre contro la prescrizione"



Venerdì 22 gennaio 2021 - Anno 13 - n° 21
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 10,70 con il libro "Per questo ho vissuto"
Spedizione in abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/05/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

NEL RESTO D'EUROPA

Ecco i Recovery degli altri: i piani Paese per Paese



● BONETTI, DI FOGGIA E ROTUNDO A PAG. 6 - 7

PER ABUSO D'UFFICIO

Nomine ai vertici Asl: Zingaretti inquisito a Roma

● BISIGLIA A PAG. 13

USA, IL DAY AFTER

Pure Biden cerca costruttori contro Trump in Senato

● CANNAVÒ A PAG. 15

I SUONI DELLE PAROLE

Montale, 2 lettere inedite sul suo amore "musicale"

● NOVELLI A PAG. 18

MARISA RODANO

"Io con Togliatti e Nilde Iotti qui nel mio salotto"

Tommaso Rodano

Marisa Rodano ha compiuto 100 anni. Mia nonna è nata lo stesso giorno del Partito comunista italiano, il 21 gennaio 1921. Non può essere un caso. Per me è impossibile trovare la giusta distanza tra la dimensione privata da quella pubblica. Famiglia e partito; le tavolate degli adulti in una nube di fumo, i bambini in ascolto come spugne, pranzi di Pasqua che sembrano comitati centrali.

A PAG. 17

Mannelli



RAFFRANCIAZIONE ELASTICA DI SCARPELLAMENTO A DESIRA

GIUSTIZIA E POLITICA Blitz di Gratteri su mafia e appalti

Cesa indagato, Udc in bilico E si riparla di voto anticipato

■ Trattative per uscire dalla crisi, scoppia il caso che coinvolge il centrista. Contro l'imboscata Iv a Bonafede, occorre qualche assenza di FI

● DE CAROLIS, MUSOLINO, ROSELLI, SALVINI E ZANCA CON UN'ANALISI DI FABRIZIO D'ESPOSITO A PAG. 2 - 3 - 4 - 5



Balle vaganti

Marco Travaglio

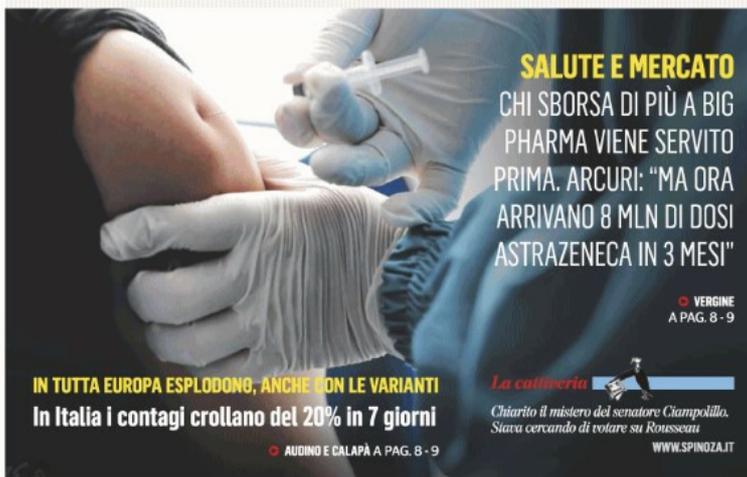
In una crisi di governo, sventata o rinviata, ha lasciato nell'aria uno sciame di balle volanti che rimbalzano nei talk e sui giornali come verità di fede. Due, fra le tante.

Recovery. "Bisogna ringraziare Renzi per aver migliorato il Recovery Plan, che nella prima bozza scritta di nascosto da Conte era una ciotola". La prima bozza erano le linee guida sui capitoli di spesa, scritte non da Conte di nascosto ma da Gualtieri e Amendola in 19 riunioni con i rappresentanti di tutti i ministri, inclusi quelli di Iv. Che avrebbero potuto migliorarla prima, se la ritenevano una ciotola. Invece la approvano tutti, Iv inclusa, il 15 ottobre in Parlamento. Ma era solo una bozza da sottoporre ai partiti di maggioranza per riempirla di contenuti e estenderne una seconda più dettagliata, anch'essa da votare in Parlamento e da discutere poi con le parti sociali nella versione definitiva, da approvare alle Camere e poi consegnare all'Ue a marzo-aprile. Il premier a dicembre ha convocato un vertice alla bisogna, che però è slittato di un mese per i bombardamenti renziani alla "cabina di regia". Che non era il parto della fantasia malata e autoritaria di Conte, ma una richiesta Ue per monitorare i bandi e poi i cantieri evitando sprechi, ritardi e ruberie. Quando finalmente i giallorossi hanno potuto riparlarne, ogni partito ha proposto modifiche. In gran parte migliorative, tranne quelle di Iv, perlopiù peggiorative: meno soldi a "Rivoluzione verde e transizione ecologica" (da 74,3 a 66,59 miliardi, con tagli all'efficientamento energetico degli edifici), più soldi all'alta velocità (+5 miliardi) e alle imprese (+3 miliardi ai soliti noti). Nulla di cui ringraziare.

Covid. "L'Italia non è un modello, anzi è il Paese peggiore: vedi il record di morti, il doppio della Germania". I morti, come spiegano Galli e tutti gli esperti, non c'entrano nulla con i governi: dipendono dal periodo più lungo di pandemia (11 mesi in Italia, 6-7 mesi in Germania: oggi il nostro tasso di letalità è identico a quello tedesco), dal diverso calcolo delle vittime con e per Covid, dalla medicina territoriale e dalle terapie intensive nella prima ondata, dal numero di anziani (l'Italia ha la popolazione più vecchia del mondo dopo il Giappone) e dall'organizzazione sociale che favorisce i contagi in famiglia (in Italia il 20% degli over 65 vivono coi figli, altrettanti nella stessa città o nello stesso stabile, il 50% in comuni limitrofi). Dal governo (e dalle Regioni) dipendono il contenimento della pandemia e la campagna vaccinale. E lì, con tanto contestate Regioni a colori, i nostri contagi e ricoveri sono in calo, mentre esplodono nel resto d'Europa; e siamo primi per vaccini fatti. Non va tutto bene, ma neppure tutto male.

PFIZER ISRAELE COMPRA AL DOPPIO, GLI USA A 5\$ IN PIÙ DELL'UE

I contratti dei vaccini Vince chi paga di più



SALUTE E MERCATO
CHI SBORSA DI PIÙ A BIG PHARMA VIENE SERVITO PRIMA. ARCURI: "MA ORA ARRIVANO 8 MLN DI DOSI ASTRAZENECA IN 3 MESI"

● VERGINE A PAG. 8 - 9

IN TUTTA EUROPA ESPLODONG, ANCHE CON LE VARIANTI In Italia i contagi crollano del 20% in 7 giorni

● AUDINO E CALAPÀ A PAG. 8 - 9

La cattedrizza
Chiarito il mistero del senatore Ciampolillo. Stava cercando di votare su Ronnesseu
WWW.SPINOZA.IT

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Giorgia, la donna Alfa a pag. 4
- **Fini** Finalmente Pompeo se ne va a pag. 11
- **Gomez** La Binetti sa chi è Cesa? a pag. 11
- **Monaco** Renzi re dei voltagabbana a pag. 11
- **Carlassare, Pasquino e Revelli** Pareri sulla crisi e il futuro del governo a pag. 5





ANNO XXV NUMERO 18 DIRETTORE CLAUDIO CERASIA... VENERDI 22 GENNAIO 2021 - € 1,80

Le risposte che servono sui vaccini per disinnescare l'Italia degli apocalittici. Chiacchiere a distanza con Giavazzi e il ministro Speranza

L'Italia, si sa, è un paese abituato a scommettere contro se stesso e la stagione della pandemia, se possibile, ha contribuito a evidenziare la tendenza inesorabile del polemista collettivo a trasformare ogni problema in un allarme, ogni guaio in un'emergenza, ogni difficoltà, magari passeggera, in un cedimento strutturale del nostro paese.

Il cortocircuito Bomba Cesa sul governo: i centristi dicono bye bye. Ora Conte è "preoccupato"

L'inchiesta sul segretario Udc mercoltedi trattative. Il Pd agita il voto. Mercoltedi rischia incidente. Servizi a Benassi Renzi: basta reggere pochi giorni



Il modello Gratteri

L'inchiesta su Cesa si chiama addirittura "Basso profilo". Ma da "Landè desolato" a "Quinta boglia" sono molti i suoi flop

Mai e poi Maie

Il corteggiamento a F1 non decolla. I dubbi sul sottosegretario Merlo. La testa di Bonafede sul piatto di Conte

Al voto (ma davvero?)

Salvin-Meloni-Tajani al Quirinale. Chiedono il voto ma non pronunciano mai la parola elezioni

Roma. Non avevano niente da dire ma la voglia sperare di abbordaggio allo scudo crociato c'ha pensato la procura di Catanzaro, la scia di salvataggio per Giuseppe Conte, nella tempesta del Senato, non può che arrivare dal Maie. Il che si sta rivelando un problema. Non solo perché parrebbe un poco inopportuno, che l'incubatore del partito del premier italiano fosse il gruppo degli eletti all'estero.

Parla Delrio

Il capogruppo del Pd scommette sulla riconciliazione: "Con questi numeri è complicato, serve allargamento vero"

Roma. "Con questi numeri è complicato anche solo gestire l'ordinario, figuriamoci lo straordinario. Per questo l'obiettivo è un allargamento vero", dice al Foglio Graziano Delrio, capogruppo del Pd alla Camera, sinceramente preoccupato per la piega della crisi politica. L'uscita di scena di Italia viva pone problemi che non si possono risolvere con i Ciampi/Colli: "Serve un progetto strutturato. Le forze europeiste, liberali, popolari, alle quali si è rivolto con un allargamento vero", dice al Foglio Graziano Delrio, capogruppo del Pd alla Camera, sinceramente preoccupato per la piega della crisi politica.

Morosi per Conte

Come nasce il gruppo dei 5 stelle cacciati e derisi che adesso rientrano da salvatori della patria

Roma. Non si sa nemmeno se alla fine si ritroveranno insieme in un gruppo parlamentare, al fianco dei capogruppi grillini che si prevedono espulsi dal Senato. In un'aula retta e a Mario Michele Giarrusso, i Di Marzio e le Nuges, i Ciampolli e le Vono, i grillini "furbetti" o rettili, quelli che ora Conte chiama "costruttori", si configura un caso di paradiso conseguito o perlomeno d'inferno (quasi) esorcizzato. Spernacchiati e derisi, insulsi ed estasiati dai loro colleghi, considerati la prova incarnata di ogni malefatta, in pratica "male marce" per Di Maio e causa di "dolore" per Grillo, questi ex cancellotti sono adesso la chiave della salvezza pentastellata, la risorsa misteriosa che forse ri-torna tutto alla casa del padre.

Al voto (ma davvero?)

Roma. Non avevano niente da dire ma la voglia sperare di abbordaggio allo scudo crociato c'ha pensato la procura di Catanzaro, la scia di salvataggio per Giuseppe Conte, nella tempesta del Senato, non può che arrivare dal Maie. Il che si sta rivelando un problema. Non solo perché parrebbe un poco inopportuno, che l'incubatore del partito del premier italiano fosse il gruppo degli eletti all'estero.

A Biden non serve la correttezza politica

Il turbinio di donne, indiani, afro, trans e diversity al potere è una boccata d'aria in un ambiente intossicato, ma poi alla bestia di un paese incurato sotto il peso della divisione bisognerà dar da mangiare altro che non sia aria. Occhio al clima festaiolo

Ormai non esageriamo. Va bene Lady Gaga, il concerto, la passeggiata, la pochezza afro toccante (come si dice), tutto bene, benissimo, senti solidarietà ha di Giuliano Ferrara



Non tutto Trump è da buttare

Blinken indica dove la prossima politica estera combacia con quella trumpiana

Milano. Il giorno prima dell'insediamento della nuova presidenza, Antony Blinken, nominato da Joe Biden al dipartimento di Stato, ha ignorato le pressioni dei democristiani che lo volevano come seccatissimo sulla politica estera di Donald Trump, e ha schivato i tentativi dei repubblicani di incastarlo in qualche parola. Nessuna crisi può essere risolta da un paese che agisce da sola, se è una potenza come l'America", ha detto Blinken, ma parte della strategia trumpiana, quella anticinese soprattutto, è da continuare.

C'è una cellula dell'Isis dentro Baghdad

Dalle campagne a dentro la capitale, è il copione della ripartenza dei terroristi

Roma. Il portavoce del ministero della Difesa irachena, Yahia Rasool, sostiene che i due attentatori che ieri si sono fatti esplodere in un mercato di Baghdad e hanno ucciso trentadue persone braccati dalla polizia e sul punto di essere catturati. I testimoni e i video smentiscono questa versione. Il primo stratagemma avrebbe detto di sentirsi male in modo da raccogliere il secondo si è avvicinato a un altro gruppo di persone che guardava da lontano gli effetti del primo scoppio e anche lui ha fatto saltare un corpetto esplosivo. Rasool dice che il capo della cellula è stato catturato pochi giorni fa, domenica 17 gennaio, mentre organizzava l'attentato che avrebbe dovuto essere di venerdì. Non dice il suo nome, ma sostiene che fosse un leader della polizia religiosa dello Stato islamico nella regione di Anbar nel 2014. I due volontari suicidi però erano riusciti a sfuggire all'arresto - sempre secondo questa versione - e si sono fatti saltare in un posto affollato con un giorno di anticipo.

La crisi d'Egitto

Fare carte false pur di cambiare il paese. La guerra tra Renzi e Conte spiegata dalla Sicilia di Sciascia

Nell'agrande messe di articoli, ricordi, saggi che hanno celebrato nelle scorse settimane la nascita di Leonardo Sciascia, scintilla eccellente l'attività di scrittore, di architetto del sapere, di intellettuale, manager di giornalista e uomo politico, manca una qualità che - confidando nell'indulgenza del Maestro di Racalmuto - gli si potrebbe tribuire. Sciascia sarebbe stato anche un grande cronista parlamentare, di quelli che oltre alle parole tracciano schizzi e vignette e poi ricompongono il racconto. Una commedia, un romanzo, angioi e spechi. La crisi non crisi governo in crisi siamo appena lasciati alle spalle, o nella quale forse siamo tuttora immersi, è l'immagine da commedia tragica di una nazione irrisolvibile, di una inimitabile Italia. Sciascia l'aveva narrata alla perfezione, questa crisi nella sua esenza italiana, molti anni fa. Facevo di fatti veri un apologo più universale. Il Consiglio d'Egitto, il secondo rotondo, verso il 1965, mi leggerlo in questi giorni e prendendolo alla leggera (ci perdonerà il Maestro, cioè lasciando al loro posto la precisione dello scavo storico, l'analisi, lo spirito delle leggi - tutte cose, si sa, estranee al dibattito attuale - e il racconto perfetto della crisi del Conte bis-quant'è).

Nella Sicilia di fine Settecento, l'immobilità corrosa dai suoi stessi secoli, appare percorsa dai venti della modernità purgativa, si contano, tra salotti e chiacchiere a piazza Martini, tra sottergiti e intrighi, gli Sciascia. Due Italia. Da un lato aspiranti riformatori, avvertiti solo crechianti illuministi, che vorrebbero cambiare le leggi, smantellare il privilegio, svegliare la burocrazia. Entrare finalmente in contatto con la vita, quella di inventare di sana pianta un altro ordine, di ordine una grande truffa, insomma taroccare letteralmente le carte. Terza Italia Napoli. Il caso di Sciascia, secondo il racconto dell'ambasciatore del Marocco a Grillo, cui viene mostrato un raro manoscritto arabo, e per l'occasione servono i servizi di Don Giuseppe Vella. L'unico sciatista con fama di conoscerlo l'ambasciatore del Marocco a Grillo, cui viene mostrato un raro manoscritto arabo, e per l'occasione servono i servizi di Don Giuseppe Vella.

Senza fiato su TikTok

Se in stato di morte cerebrale all'ospedale di Palermo per essersi soffocata con una cintura

ra, partecipando a quanto pare a una sfida estrema, "Blackout challenge" si chiama, organizzata con altri coetanei su TikTok. Le chiacchiere stanno a zero. Ci dovrebbe essere almeno il tempo silenzioso degli sgombramenti del dolore. Invece, ovviamente, la storia è trend topic su Twitter e anche negli altri social non si parla d'altro. Al netto della nota di TikTok che si preannuncia di allegare di non avere riscontrato alcuna evidenza di contenuti che possano aver incoraggiato una bambina di dieci anni a partecipare a una sfida mortale, la sicurezza della community TikTok è la nostra priorità assoluta, non consentiamo alcun contenuto che incoraggi, promuova o esalti comportamenti che possano risultare dannosi". Per il resto è l'indignarsi consueto, e il ribaltone di quelli che invece dicono che i social, a dieci anni, non vogliono dire niente, innocui come l'acqua di fonte. E quelli che invece la buttano in politica, volete mettere al bando Parker, e invece questa roba? Qualcuno, pochi, ha provato a domandarsi che ci facesse, a darsi un'occhiata una bambina su un social. Però intanto non si poteva dire, che provare, quella dei minori è un'attività ordinaria. Per entrambi il fascicolo aperto ha la stessa intestazione: "Istigazione al suicidio". O forse era la voglia di vivere. (Maurizio Crippa)

Andrea's Version

Senti dire un po' più spesso di quanto che ha imparato per esperienza, lungo decenni di crociere. Ma come sempre l'errore, però di diventare unilaterale per l'altro verso. Le numerose vittime di inchieste giudiziarie, mentre si dava (dove può perfino succedere) che l'inchiesta si pavoneggiava sul sottobanco, i gravi danni chiamati collaterali. Questi riguardano loro stessi, le loro famiglie, i loro lavori più delicati, pur come collaterali a qualche consistente. La guerra Fluorocarburi, per esempio, è diventato rivolto abate e immagina addirittura di produrre un altro codice arabo, adattato in ventotto di sana pianta, il "Consiglio d'Egitto", una portentosa riscrittura giuridica della storia in grado di "incenerire tutta la dottrina giuridica feudale, tutto quel complesso di dottrine che la cultura siciliana aveva in più secoli, ingombrando, con artificio, elarotico per i baroni, i difetti dei loro privilegi".

La causa Pfizer

Irlandesi, il calcolo delle dosi, le minacce legali. Cosa non torna nella versione dell'azienda e in quella di Arcuri

Roma. "Una buona notizia. Dalla prossima settimana la Pfizer consegnerà nei tempi e nelle quantità previste i dosi vaccinali. Si riparte a tutta birra", dichiara il sottosegretario alla Salute Sandro Zampa. Le polemiche del governo con la Pfizer, che aveva anticipato come annunciato l'azienda, erano archivate ma quantomeno attanagliate nei toni. Il taglio repentino delle consegne ha provocato polemiche in diverse regioni, quelle che hanno subito la riduzione dei rifornimenti magburo, costringendole a sospendere le vaccinazioni di nuove persone per poter rispettare i tempi di chi doveva ricevere la seconda dose. Se ormai il Commissario e le regioni erano abituati alle consegne a sghiozzo da parte dell'azienda, la riduzione della quantità di dosi ha comportato problemi nei rapporti alla pianificazione delle nuove vaccinazioni e soprattutto dei richiami. Il problema non riguarda tutto l'istituto (circa 20 per cento delle flate), soprattutto dopo l'attuazione da parte della Pfizer di un sistema di poter estrare da ogni flacone 6 dosi anziché 5, ma la mancanza di un preavviso e soprattutto la scelta autonoma e discrezionale di ridurre la quantità di dosi distribuiti nel taglio fra le varie regioni (alcune hanno ricevuto il 60 per cento di dosi in meno). Queste criticità dovrebbero però alle spalle, come annunciato dall'azienda, decisa settimana prossima riprendere con le consegne previste da calendario includendo le dosi mancate un bel po' di tempo. Quanto ai rapporti fra l'azienda e il ministero, Zampa ("dalla prossima settimana Pfizer consegnerà le dosi previste") sembra però smentito, poche ore dopo, dall'annuncio del Commissario Domenico Arcuri secondo cui anche la produzione di Pfizer consegnerà il 20 per cento in meno di flate". L'equivoco, ancora una volta, è dato dal fatto che evidentemente Pfizer adotta i rifornimenti in base al tempo di consegna (20 per cento in più), mentre il Commissario attende un numero di flate che continui a considerare il vecchio standard di 5 dosi. La riduzione della quantità di dosi distribuiti, ha minacciato di portare la multinazionale in tribunale, attivando l'avvocatura dello stato per valutare le "inadempienze" contrattuali della Pfizer. (Coppo segue a pagina quattro)

Senza fiato su TikTok

Se in stato di morte cerebrale all'ospedale di Palermo per essersi soffocata con una cintura

ra, partecipando a quanto pare a una sfida estrema, "Blackout challenge" si chiama, organizzata con altri coetanei su TikTok. Le chiacchiere stanno a zero. Ci dovrebbe essere almeno il tempo silenzioso degli sgombramenti del dolore. Invece, ovviamente, la storia è trend topic su Twitter e anche negli altri social non si parla d'altro. Al netto della nota di TikTok che si preannuncia di allegare di non avere riscontrato alcuna evidenza di contenuti che possano aver incoraggiato una bambina di dieci anni a partecipare a una sfida mortale, la sicurezza della community TikTok è la nostra priorità assoluta, non consentiamo alcun contenuto che incoraggi, promuova o esalti comportamenti che possano risultare dannosi". Per il resto è l'indignarsi consueto, e il ribaltone di quelli che invece dicono che i social, a dieci anni, non vogliono dire niente, innocui come l'acqua di fonte. E quelli che invece la buttano in politica, volete mettere al bando Parker, e invece questa roba? Qualcuno, pochi, ha provato a domandarsi che ci facesse, a darsi un'occhiata una bambina su un social. Però intanto non si poteva dire, che provare, quella dei minori è un'attività ordinaria. Per entrambi il fascicolo aperto ha la stessa intestazione: "Istigazione al suicidio". O forse era la voglia di vivere. (Maurizio Crippa)

Andrea's Version

Senti dire un po' più spesso di quanto che ha imparato per esperienza, lungo decenni di crociere. Ma come sempre l'errore, però di diventare unilaterale per l'altro verso. Le numerose vittime di inchieste giudiziarie, mentre si dava (dove può perfino succedere) che l'inchiesta si pavoneggiava sul sottobanco, i gravi danni chiamati collaterali. Questi riguardano loro stessi, le loro famiglie, i loro lavori più delicati, pur come collaterali a qualche consistente. La guerra Fluorocarburi, per esempio, è diventato rivolto abate e immagina addirittura di produrre un altro codice arabo, adattato in ventotto di sana pianta, il "Consiglio d'Egitto", una portentosa riscrittura giuridica della storia in grado di "incenerire tutta la dottrina giuridica feudale, tutto quel complesso di dottrine che la cultura siciliana aveva in più secoli, ingombrando, con artificio, elarotico per i baroni, i difetti dei loro privilegi".



il Giornale



VENERDI 22 GENNAIO 2021

DAL 1974 CONTRO IL CORO

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 18 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
028 7322471 | Giovedì | Giovedì | Giovedì

CAOS GOVERNO

IN CAMPO ANCHE LE TOGHE

Cesa indagato per 'ndrangheta, la tegola piomba sull'allargamento della maggioranza all'Udc. Retromarcia Renzi: aperto al dialogo Centrodestra da Mattarella compatto: meglio votare

di Alessandro Sallusti

Puntuale come la morte nei momenti di svolta la magistratura entra a piedi pari sugli stinchi della politica. Lorenzo Cesa, segretario dell'Udc, in bilico tra il salvare e affossare il governo Conte (martedì i suoi tre senatori hanno votato contro il governo ma sono ora tra i più corteggiati da Conte), è stato indagato per concorso esterno in associazione mafiosa per aver frequentato un imprenditore finito nei guai. I fatti risalgono al 2017 ma il procuratore di Catanzaro, Nicola Gratteri, ha scelto proprio queste delicate ore per recapitargli un avviso di garanzia. Gratteri è lo stesso magistrato che nel 2019 chiese l'arresto del governatore pd della Calabria Mario Oliverio, costringendolo alle dimissioni che portarono a nuove elezioni. L'arresto non fu poi concesso dal gip per «manifesta infondatezza dell'impianto accusatorio» e Oliverio, per intenderci, pochi giorni fa è stato proscioltosi «per non avere commesso il fatto».

Così vanno le cose in questo Paese anche se, a tutela personale, aggiungiamo che la contemporaneità dell'avviso di garanzia a Cesa e la crisi politica che vede lo stesso Cesa ago della bilancia è soltanto e ovviamente una banale coincidenza. Immagino che il dottor Gratteri abbia avuto i suoi buoni motivi per intervenire sulla scena oggi e non una settimana fa o tra quindici giorni, quando si presume il quadro politico si sarà chiarito. Semplicemente ci auguriamo che questi motivi si rivelino nel tempo più solidi di quelli che portarono a indagare inutilmente il governatore Oliverio. Che la giustizia abbia guardato con grande interesse non solo agli affari e agli intralazzi della politica - ci mancherebbe il contrario - ma anche alle sue dinamiche e agli snodi che nulla hanno a che fare con ipotesi di reato, non è una leggenda né una malizia.

È purtroppo la storia recente di questo Paese che non può essere archiviata né minimizzata. Mercoledì andrà al voto del Senato la relazione sulla giustizia firmata Bonafede, una riforma che concede ancora più poteri alla casta dei magistrati tanto cara ai grillini e a buona parte della sinistra. Renzi si è sfilato e ha annunciato il suo voto contrario. Vedremo se il Centrodestra saprà cogliere l'occasione.

Cesaretti, Cottone, de Feo, Di Sanzo, Greco, Malpica, Marino, Napolitano e Signorè da pagina 2 a pagina 7

IL GIORNALISTA IN RAI: «ESCORT DI TRUMP»

Friedman insulta Melania e le femministe non s'indignano

di Tony Damascelli



ADDIO CASA BIANCA Donald e Melania Trump salutano

Dicono i suoi sodali di Lucca che l'uomo sia turbato, molto upset come lui medesimo direbbe, con voce baritonale e anche buffa. A Mister Friedman Alano, che tradotto nella nostra lingua sarebbe Uomofritto Alano, un nome, un cognome, un destino, è partita una parolina che non è affatto una voce (...)

segue a pagina 15

L'ANALISI

La lezione sul Pci e tangentopoli

di Nicola Porro

Tutto nasce da là. Dall'Addio alla Milano bella di cui scrive magnificamente, nel suo ultimo libro, Lodovico Festa. Da Mani Pulite nasce la propaganda virologica del giornale unico: oggi come ieri non si può mettere in discussione la verità sanitaria e (ieri) manetara: e chi lo fa è condannato ai margini. E come scrive bene Festa è da



quello momento che la sinistra, quella comunista, decide, per interesse di bottega, di cancellare anche ogni parvenza di adesione al principio della realtà.

Colpisce nel dibattito sulla fiducia al governo Conte la morte di una minima pretesa di verità da parte delle forze dell'attuale quasi maggioranza. Ha sintetizzato bene Mattia (...)

segue a pagina 6

LE MISURE ANTI COVID

Rallentano ancora i vaccini E l'Ue vara le zone rosso scure

Francesca Angeli e Maria Sorbi

■ «Da 80mila vaccinazioni al giorno di media siamo a 28mila». È il commissario straordinario Arcuri a descrivere gli effetti del ritardo nelle consegne da parte di Pfizer. Che proseguirà anche la prossima settimana. L'Ue vara la zona epidemiologica unica e le arre «rosso scure».

alle pagine 12 e 13

FESTIVAL 2021

Sanremo senza pubblico Il prefetto svuota lo show

di Laura Rio

Avrebbe dovuto essere il Sanremo della rinascita, simbolo della ripartenza dell'Italia, con tanto di nave *Love Boat*, passerelle, allegria gente in giro e pubblico ridotto dentro l'Ariston. E, invece, sarà un Festival dimesso, recintato, tamponato, senza concerti all'aperto e senza platea all'interno, simbolo di un'Italia che arranca, che continua a vivere nella paura del Covid. Non c'è festa nel Paese e, dunque, non ci può essere festa neppure nella cittadina che ospita la più grande festa italiana, il rito collettivo annuale degli italiani. L'anno scorso fu l'ultimo grande evento prima del lockdown, un tripudio di musica, allegria e spensieratezza con l'unica (...)



segue a pagina 26

EMERGENZA IMMIGRAZIONE

Respingimenti in Slovenia Viminale condannato

Biloslavo a pagina 17

I SEGRETI DEGLI ALTRI NERAZZURRI (4MILA ABITANTI)

La favola del piccolo Renate che sogna la B con gli «umarell»

di Stefano Arosio

Se tutti i 4mila abitanti di Renate accorressero allo stadio, neanche uno su due resterebbe fuori dai cancelli. Il calcio che piange la lontananza dei tifosi, qui è liquidato con una scrollata di spalle. Primo perché da professionisti, è da anni che ci sono un paio di tacche del serbatoio da far fuori per raggiungere lo stadio di Meda: una ventina di chilometri più in là, ma omologato alla categoria (...)

segue a pagina 29

L'IMPERATORE DALLA STORIA AL MITO

Tutti pazzi per Napoleone: aste record tra reliquie e diari

di Luigi Mascheroni

La campagna d'inverno è iniziata. Il Grande Anniversario - due secoli dalla morte dell'Imperatore, 1821-2021 - è già un evento, dal punto di vista della Storia e anche del business. In Francia fedelissimi appassionati napoleonici, neobonapartisti, collezionisti... e poi editori (fra saggi, romanzi, epistolari, memorie e biografie, in Francia quest'anno usciranno 200 libri a tema), istituzioni (...)

a pagina 18

segue con Solinas alle pagine 24-25

DRAMMA A PALERMO

Gioco di morte su Tik Tok Una bambina resta soffocata

Nino Materi

a pagina 18

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) SECONDO I DATI INVIATI AL 2020 (DIREZIONE REGIONALE DI CATANIA) E AL 1.1.2021

Domani in edicola con «il Giornale».

Una storia sconosciuta per ricordare la Shoah



IL GIORNO

VENERDÌ 22 gennaio 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Milano, ribaltone del rettore Franzini: ricorso al Tar

**Vince il docente outsider
Ma la Statale sceglie
di annullare il concorso**

Ballatore e Palma a pagina 14



Crema, il giallo di Mauro Pamiro

**Prof precipitato
Niente Dna
sul ponteggio**

G. Moroni e Ruggeri a pagina 15

ristora
INSTANT DRINKS

Conte trema, i responsabili non ci sono

L'inchiesta sul segretario Udc Cesa taglia i ponti col centro. I grillini: «Non imbarchiamo inquisiti». Torna l'opzione Italia viva
Il centrodestra va al Quirinale: «Elezioni subito». Grandi opere, pubblicato un primo elenco di quelle urgenti: stravince il Sud

Servizi
da p. 3 a p. 6

Le due giovani di Como in fuga

**La vita negata
I ragazzi sono
allo stremo**

Davide Rondoni

Evviva le due ragazze e la loro innocente rivoluzione. Se ne sono andate in "fuga" dal lockdown perché, hanno scritto, non ce la facciamo più a non stare coi nostri amici. Quattordici anni, compagne di scuola, famiglie rispettose dei Dpcm e altri strani decreti che però non parlano la lingua della vita vera. Perché a 14 anni se non puoi vedere gli amici che vita è? E allora via, una piccola fuga sognata *on the road* da un mondo che non piace. In fondo han fatto un gesto di quelli rappresentati da tutto il cinema, la letteratura. Le rivoluzioni amate da quegli adulti della generazione dei loro genitori e nonni che ora invece, sussiegosi, si rivolgono a loro sempre con in bocca la parola "regole".

Continua a pagina 2

**BIMBA PARTECIPA A UN GIOCO ESTREMO SU TIK TOK E FINISCE IN TRAGEDIA
LA POLIZIA POSTALE: SFORZARSI DI PARLARE CON I FIGLI DI QUESTE SFIDE**



**MORIRE
DI SOCIAL
A 10 ANNI**

Femiani a pagina 12

DALLE CITTÀ

Milano

**Tutti in fila indiana
tamponi in classe:
10ª occupazione
Tocca all'Einstein**

Ballatore nelle Cronache

Milano

**Le pantofole
di Arché al Papa
«Grazie del dono»**

Vazzana nelle Cronache

Codogno

**Più binari
verso Mantova
L'iter accelera**

Rescaglio nelle Cronache



Germania pronta a trattare per lo Sputnik

**La Ue è a corto di vaccini
Ora chiede aiuto a Putin**

Malpelo a pagina 10



Martina stava fuggendo. L'ipotesi: tentato stupro

**Morì cadendo dal balcone
Assoluzioni annullate**

Mannino a pagina 20

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

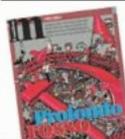
Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA
Sintesi scientifica sull'ansia e il sonno

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, bottega e bio farmacia. Si sconsiglia prendere dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico con carattere sanitario qualificato. Aut. Min. 93/00/200.



Cento anni del Pci

A GRANDE RICHIESTA Ci avete scritto in tantissimi. Per accontentarvi ristampiamo anche oggi l'inserto da collezione «Profondo rosso»



Domani su Alias

INEDITO DI FEDERICO FELLINI Il regista, incuriosito dall'alta definizione, preparava «Inferno»: lo racconta Dario Bellini, da quei set del digitale



Visioni

INTERVISTA Federica Rosellini parla di «Il sedicesimo giorno. Un Orlando», realizzato con Terranova e Sansone
Lucrezia Ercolani pagina 16

il manifesto

quotidiano comunista

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
EURO 2,00

VENERDÌ 22 GENNAIO 2021 - ANNO LV - N° 18

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

I «COSTRUTTORI» LATITANO, CENTRODESTRA SUL COLLE: ELEZIONI. CONTE LASCIA LA DELEGA AI SERVIZI

Il cantiere non parte, il Pd vede il voto

■ La caccia ai «costruttori» prosegue e anzi si intensifica. Ma nonostante l'ottimismo di palazzo Chigi il cantiere non si riempie. E l'inchiesta che ha coinvolto il segretario dell'Udc Lorenzo Cesa (che si è dimesso dall'incarico) complica ulteriormente la costruzione della

«quarta gamba» che dovrebbe stare in piedi proprio grazie ai centristi. Ieri Conte ha intanto lasciato la delega ai servizi segreti, mentre incombe un pericoloso voto sulla relazione del ministro della Giustizia Bonafede: si avvicina sempre di più. **CARUGATI, COLOMBO, FAZZOLI** Pagine 2,3

In questo clima, mentre i leader del centrodestra sono saliti al Quirinale invocando le urne, Renzi torna a farsi avanti con il premier. Ma per il Pd la strada delle elezioni anticipate si avvicina sempre di più. **CARUGATI, COLOMBO, FAZZOLI** Pagine 2,3

CALABRIA

Bufera sull'Udc, Cesa si dimette

■ Il segretario dell'Udc Cesa è indagato per associazione a delinquere aggravata dalle modalità mafiose nell'inchiesta della Dda di Catanzaro sulle co-

sche. Nell'operazione «Basso profilo» 13 persone sono finite in carcere, 35 ai domiciliari. Anche l'assessore regionale Tarlario. **MESSINETTA** Pagine 2

all'interno



Stati Uniti
Biden: stop al muro e al Covid. Le prime mosse anti-Trump

Biden parte con il botto: tra gli ordini esecutivi già firmati, ferma il muro con il Messico e dichiara guerra al Covid. Intanto arrivano le prime reazioni da Cina e America latina

CATUCCI, CONSOLE, FANTI
Pagine 12,13

La nuova Casa bianca
Un'altra musica
la «canzone» sociale
di Guthrie e Sanders

ALESSANDRO PORTELLI

Nel 2008, quando Barack Obama salì alla Casa Bianca, Bruce Springsteen e Pete Seeger furono chiamati a cantare «This Land Is Your Land» di Woody Guthrie: questa terra è la tua terra, questa terra è la mia terra, dall'isola di New York alla California, questa terra è fatta per te e per me. Al tempo in cui fu scritta, sia Woody Guthrie sia Pete Seeger erano iscritti o simpatizzanti del partito comunista; adesso la cantano negli asili d'infanzia e la usano pure per la pubblicità. Era una canzone «arrabbiata», diceva Bruce Springsteen. — segue a pagina 12 —



Diritti al confino

Il tribunale di Roma condanna il Viminale per i respingimenti al confine italo-sloveno. Per il giudice che ha accolto il ricorso di un profugo pachistano «sono illegittimi». In Bosnia il dramma umanitario di migliaia di migranti abbandonati al gelo in una ex fabbrica al confine con la Croazia

pagine 6,7

Bihac, nel campo di Lipa, al confine tra Bosnia e Croazia foto di Kemal Sotfio/Agf

RITARDI PFIZER

Il piano per gli anziani è fuori portata



■ Pfizer si barriera giuridicamente: il contratto era per dosi non per fiale e la Ue ha autorizzato 6 siringhe, e non 5, da una fiala. L'Europa verso i controlli alle frontiere, prima del «certificato vaccinale». Merkel apre al russo Sputnik V. Altro taglio di dosi all'Italia e i vaccini per gli over 80 restano al palo.

POLLICE, CAPOCCI, MERLO ALLE PAGINE 4, 5

Antisemitismo

Sui social corre anche la solidarietà

LIA TAGLIACCOZZO

Sono state migliaia le manifestazioni di appoggio e di solidarietà che sono arrivate dopo il tentativo dei nazifascisti - di oltre una settimana fa - di interrompere via zoom la presentazione del mio libro «La generazione del deserto».

— segue a pagina 19 —

Unione europea

Missione in Bosnia per accertare le nostre responsabilità

MASSIMILIANO SMERIGLIO

Il dramma della Bosnia era tutt'altro che imprevedibile: è il frutto della scellerata gestione della rotta migratoria orientale. La commissaria agli Affari Interni dell'Ue, Yvonne Johansson, ha criticato le autorità di Sarajevo per non aver assistito centinaia di migranti.

— segue a pagina 6 —

ATOMICHE FUORILEGGE

Il Trattato Onu da oggi in vigore. L'Italia tace



■ Da oggi è in vigore il Trattato Onu: «Fuori legge le armi nucleari», ma la Nato proibisce all'Italia di aderirvi. 160 eventi nel mondo, in Italia presidi ad Aviano e Ghedi. Il governo tace: che fine hanno fatto le promesse di Di Maio? Così restano nel Belpaese «non-nucleari» vecchie ogive Usa presto sostituite dalle nuove micidiali. **MANLIO DINIUCI** A PAGINA 10

Lele Corvi



10172
Foto: Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, G.U. 01/01/2004 n. 23/01/04
9 770235 2153003





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CODICE N° 21 ITALIA
SPEDIRE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20/L. 662/96

Fondato nel 1892



Venerdì 22 Gennaio 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDIZIONE PRODDA, "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO" - EURO 1,20

Palermo
Sfida folle su Tik-Tok finisce in tragedia morta bimba di 10 anni
Lara Sirignano a pag. 12



La serie tv
Lupin cambia pelle strizza l'occhio a 007 e sbanca su Netflix
Valerio Caprara a pag. 35



Conte sempre più in bilico

► Cesa indagato in un'inchiesta di 'ndrangheta: battuta d'arresto nell'operazione «costruttori» Altolà M5S: mai con gli inquisiti. Il premier cede i Servizi. Renzi: fermiamoci e confrontiamoci

Parola di ex renziano
GLI ORFANI DEL SOGNO RIFORMISTA

Luca Ricolfi

Caro Renzi, anche se non ci conosciamo, né ci siamo mai parlati a tu per tu, mi permetto di raccontarle che cosa passa per la testa di un ex-renziano come me. Non sono mai stato iscritto a un partito, e meno che mai al Pd, di cui non mi sono mai piaciuti l'attaccamento al potere e l'ostinato convincimento di rappresentare «la parte migliore del paese».

E tuttavia, quando lei di quel partito cercò di rinnovare la sostanza e il linguaggio, ho fatto una cosa per me del tutto inusuale, ma che allora mi sembrò utile: ho fatto la coda alle primarie, per votare lei, che mi pareva l'unico in grado di modernizzare la cultura politica del campo progressista, di cui mi sono sempre sentito parte.

Poi l'ho vista in azione al governo, e l'ho vista far naufragare il suo stesso progetto di riforma istituzionale. Ho cominciato a pensare che mi ero sbagliato, e che le mie speranze erano state mal riposte. Ma il colpo di grazia è arrivato nel 2019, quando lei si fece promotore della più spregiudicata manovra parlamentare della storia repubblicana: la nascita del governo giallo-rosso.

Continua a pag. 35

L'inchiesta della Dda in Calabria contro la 'ndrangheta, che ha coinvolto anche il segretario dell'Udc Lorenzo Cesa (che s'è dimesso), complica l'operazione dei «costruttori». Quindi qualche difficoltà in più, per il presidente del Consiglio. Conte, alla ricerca di «puntelli» alla maggioranza. Non ha dubbi il Movimento 5 Stelle: «Mai con chi è inquisito». Intanto il premier cede a Benassi la delega ai Servizi, mentre Renzi, leader di Iv, è più morbido: «Fermiamoci e confrontiamoci».

Acquaviti, Di Fiore, Errante, Gentili e Pucci da pag. 2 a 5

Il retroscena il piano B
Pd, si allarga il fronte di chi rivuole Italia Viva

Luigi Roano a pag. 4



L'intervista Sangalli (Confcommercio)
«Nel 2021 non c'è rimbalzo la politica è irresponsabile»

Nando Santonastaso a pag. 4



Incontro al Colle
Il centrodestra: «No larghe intese» Forza Italia divisa

«L'esecutivo non regge, no alle larghe intese, dopo ci sono solo le elezioni anticipate». È il pensiero dei tre leader del centrodestra, Salvini, Meloni e Tajani, ieri a colloquio con Mattarella al Quirinale. Intanto è delicata la situazione in Forza Italia.

Pucci a pag. 5

Napoli, clan e murali
Caro ministro il Comune non ascolta lo Stato

Leandro Del Gaudio

Non accade tutti i giorni che un prefetto chieda a un sindaco di eliminare uno scempio che è sotto gli occhi di tutti. Non accade tutti i giorni che il primo inquilino del palazzo di governo di una capitale mediterranea si rivolga al suo alter ego amministrativo per esprimere il proprio dissenso - garbato, contenuto, ma deciso - su un problema che offende il decoro, deturpa l'immagine, veicola valori sbagliati, mortifica ogni giorno la sensibilità delle persone oneste.

Continua a pag. 35

L'intervista Parla da Dubai il broker dei narcos e dell'arte trafugata



La restituzione nel 2017 delle due tele di Van Gogh, rubate e poi ritrovate a Castellammare di Stabia

«Così comprai quei Van Gogh rubati»

Leandro Del Gaudio a pag. 13

Tagli ai vaccini per tre settimane l'ira di De Luca

Il governatore: «Vanno garantiti i richiami» AstraZeneca, si accelera: via libera già il 27

Francesco Malfetano e Ettore Mautone a pag. 7

L'intervista
Ricciardi: la Pfizer da sola non ce la fa lockdown rigido

«Occorrerebbe un mese di lockdown, poi vaccini di massa». Lo dice Walter Ricciardi.

Di Fiore a pag. 8

Le nuove regole
Il genitore separato può sempre andare a trovare i figli

«Continuano i chiarimenti Covid: il genitore separato può andare a trovare i figli».

Mangani a pag. 5

Insigne e il calcio di rigore sbagliato
Capitano mio capitano niente lacrime e pedalare

Marilicia Salvia

«Non ci resta che piangere» è stato facile il nostro gol, caro Lorenzo, sulla prima pagina di ieri, e a segnare ci hai aiutato tu, con le tue lacrime che erano l'ultima cosa che avremmo voluto vedere eppure la più giusta, la più umana, quella che ci ha rappresentato tutti, il suggerimento inevitabile di una serata che da tifosi inguaribili avevamo sognato e immaginato molto molto diversa. Però, caro Lo-



renzo, il giorno dopo lo possiamo dire forte, anzi dobbiamo: è un altro il titolo che da oggi in poi ci tocca cercare, perché non è vero affatto che ci restano solo le lacrime, non è mica finita, da qui alla fine abbiamo ancora tanta strada, tanti traguardi da tagliare, tutti perfettamente alla portata. Tante rivincite, persino con la Juve, che potremmo ritrovare in Coppa Italia e dovremo incontrare (per batterla) addirittura due volte in campionato.

Continua a pag. 34

CAPSULE O PONTI STACCATI?

PONTEFIX®

FISSA PONTI E CAPSULE DENTALI

PRODOTTO TASCABILE CHE CONSENTE DI RIFISSARE DA SOLI PONTI, CORONE, CAPSULE E DENTI A PERNO

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

PONTEFIX®
FISSA PONTI E CAPSULE DENTALI

FISSAGGIO FACILE E VELOCE

PRONTO INTERVENTO DENTALE

LEGGERE ATTENTAMENTE LE ISTRUZIONI PRIMA DELL'USO E UN DEPOSITO MEDICO CE AUT/MIN SANITÀ DEL 26/04/2019





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 143-N° 21 ITALIA
Sped. in A.P. 1033/2002 con L.4/2004 art.1 c.1 BCB RM

NAZIONALE



Venerdì 22 Gennaio 2021 • S. Vincenzo

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Il concorso
I giovani e i loro valori tra sogni e futuro: ecco i temi vincitori Da oggi la terza fase
A pag. 14



Battuto il Parma (2-1)
Lazio ai quarti di Coppa Italia ora c'è l'Atalanta a Bergamo Muriqi decisivo allo scadere E dopo un anno torna Lulic
Bernardini nello Sport



Il Messaggero Casa
BENVENUTO
messaggerocasa.it

Ripartenza Usa
L'eredità di Trump così difficile da cancellare

Vittorio E. Parsi

«Ripartiamo da zero», ha detto Joe Biden durante il discorso di insediamento della sua presidenza, dopo aver giurato nelle mani del Chief Justice. Non è lo heri dicebamus con cui Benedetto Croce cercò di inquadrare il fascismo come una parentesi all'interno della storia d'Italia. È persino di più. È un invito agli americani a ricordare quante volte gli Stati Uniti sono stati capaci di ricominciare da capo dopo l'incendio di Washington da parte degli inglesi nel 1815, dopo la Guerra civile, dopo la grande Crisi degli anni Trenta. È dopo "Ground Zero", l'11 settembre 2001.
Ripensando alla furia che il 6 gennaio si è scatenata contro Capitol Hill - aizzata dall'ex presidente Trump - e avendo visto le condizioni in cui si è svolta la cerimonia di insediamento, con i quasi 30 mila uomini e donne della Guardia Nazionale, del Secret Service, dell'Fbi e della polizia che superavano di gran lunga il numero degli astanti, mi pare che lo si debba constatare. Le conseguenze di 4 anni di "trumpismo" sulle istituzioni e sulla democrazia americana sono state devastanti: quasi quanto quelle prodotte da un attacco terroristico, un'invasione straniera, una guerra civile.
Non a caso i primi "ordini esecutivi" firmati da Joe Biden hanno anche una forte valenza simbolica: cancellano con un tratto di penna alcuni provvedimenti-bandiera fortemente voluti dal suo predecessore.
Continua a pag. 10

Vaccini, tagli per tre settimane

► Ritardi Pfizer, Lazio e Toscana fermano le somministrazioni. Il Veneto: «Ce lo produciamo noi» L'Emilia accelera per approvare AstraZeneca il 27. Strappo Merkel: «Tratto Sputnik con Mosca»

ROMA Ancora tagli per i vaccini Pfizer. Servizi da pag. 2 a pag. 4

Manette, donne, il mito Totti e ora la Fiorentina



Arriva Kokorin il russo bomber con la pistola

Aleksandr Kokorin, 29 anni, genio e sregolatezza del calcio russo, arriva in Italia
Trota nello Sport

Il nuovo Dpcm

I separati potranno sempre vedere i figli Si ai dog sitter

Cristiana Mangani

Spostamenti, visite, amici, sport: i desideri degli Italiani sono ormai riposti nelle fra del governo. In auto anche tra amici, i separati sempre dai figli.
A pag. 4

Il presidente: cento giorni in mascherina

Da Biden subito 1400 dollari a testa e un accordo sulle testate nucleari

Flavio Pompetti

Appena insediato, il neo presidente Usa ha subito iniziato a muovere gli ingranaggi. Nei primi 100 giorni di governo Biden ha



promesso che cambierà il corso politico degli Stati Uniti in modo radicale: tra l'altro, intesa sulle testate nucleari, rientro nell'Onu e nell'accordo sul clima.
A pag. 11

Cesa indagato, reazione M5S Conte perde possibili alleati

► Operazione anti 'ndrangheta, si dimette il leader Udc

ROMA Cesa indagato nell'ambito di un'inchiesta sulla 'ndrangheta, nuovi problemi per Conte alla ricerca di possibili alleati. Il leader dell'Udc si dimette dalla segreteria: «Totalmente estraneo». E M5S reagisce attaccando i centristi che stava corteggiando il premier: mai con inquisiti. Intanto Conte cede la delega ai Servizi segreti. Ieri il centrodestra ha incontrato il presidente Mattarella: «Questo governo non regge, resta solo l'opzione voto».

Acquaviti, Diamanti, Errante, Gentili, Nicotri e Pucci da pag. 6 a pag. 9

Le nuove cifre

Reddito a 4 milioni di persone. Solo 200 mila lavorano

ROMA Il reddito di cittadinanza potrebbe fare la fine che fanno i palloncini d'aria caricati all'eccesso: scoppiare. Complice il Covid, il sussidio quest'anno vola verso quota 4 milioni di beneficiari e 1,8 milioni di famiglie percettrici. Ma solo in 200 mila lavorano.
Bisozzi a pag. 5

La lettera

«Io, ex renziano, che credevo nel sogno riformista»

Luca Ricolfi

Caro Renzi, anche se non ci conosciamo, né ci siamo mai parlati a tu per tu, mi permetto di raccontarle che cosa passa per la testa (...)
Continua a pag. 10

Soffocata con una cinta: sotto accusa la "blackout challenge"
Sfida su TikTok: muore a 10 anni

PALERMO I follower sono tutto. Il numero dei like fa la differenza tra chi esiste e chi no. Soprattutto se si hanno solo dieci anni e TikTok, il social cinese amato dai ragazzini, è l'unico mondo di cui si ha esperienza. Chiara, usiamo un nome di fantasia, aveva 10 anni e mercoledì sera la soffocò l'ha trovata priva di sensi in bagno, con un'estremità della cintura dell'accappatoio legata al collo e l'altra al portasciugamani, pronta a riprendere con il telefonino la sua performance al "Blackout challenge": una assurda gara in cui vince chi resiste più a lungo senza soffocare.
Melina e Sirignano a pag. 12

La strage degli anziani
Lanuvio, l'allarme ignorato «Due telefonate nella notte»



Camilla Mozzetti
D al suo cellulare è partita almeno una chiamata nel cuore della notte alla proprietaria della casa di riposo di Lanuvio dove sono morte 5 persone per una fuga di gas. Forse un allarme ignorato. C'è un buco di un'ora nei soccorsi.
A pag. 13

TORO, TUFFARSI SE C'È SPERANZA

Buongiorno, Toro! Il primo quarto si è formato già la sera di mercoledì 20 gennaio, ma noi prudenzialmente - abbiamo voluto attendere fino ad oggi con la speranza che qualcosa di nuovo questa Luna avrebbe provocato nella nostra vita. Saturno è più forte, e non è successo. Ma voi avete Venere in stato di grazia, Marte al massimo della passionalità, e allo a questo punto tuffatevi tra le amate braccia. Auguri.
© SPERANZA E SOSTEGNO L'oroscopo all'interno

Cassazione: appello bis sulla morte per fuggire allo stupro
Martina Rossi, assoluzioni nulle

ROMA Quasi dieci anni dopo, i giudici della Corte di Cassazione hanno scritto un nuovo capitolo sulla morte di Martina Rossi, genovese, all'epoca ventenne. Il verdetto con cui è stata annullata la sentenza di assoluzione rimette al centro del processo i due 28enni di Arezzo che quel 3 agosto 2011 erano nella stanza 609 dell'hotel "Santa Ana" di Palma di Maiorca insieme a Martina Rossi.



me a Martina: in primo grado ad Arezzo Alessandro Albertoni e Luca Vanneschi erano stati condannati a 6 anni per tentato stupro e per aver causato la morte, nella fuga, di Martina. La Cassazione ha dunque annullato le assoluzioni dei due imputati emesse dalla Corte d'Appello di Firenze. Martina studiava architettura.
Allegri a pag. 12

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



il Resto del Carlino

VENERDÌ 22 gennaio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Inchiesta: la segnalazione perduta della polizia

I killer della Uno Bianca nelle carte choc 4 anni prima degli arresti

Bianchi a pagina 14



ristora
INSTANT DRINKS

Conte trema, i responsabili non ci sono

L'inchiesta sul segretario Udc Cesa taglia i ponti col centro. I grillini: «Non imbarchiamo inquisiti». Torna l'opzione Italia viva. Il centrodestra va al Quirinale: «Elezioni subito». Grandi opere, pubblicato un primo elenco di quelle urgenti: stravince il Sud

Servizi
da p. 3 a p. 6

Le due giovani di Como in fuga

La vita negata I ragazzi sono allo stremo

Davide Rondoni

Evviva le due ragazze e la loro innocente rivoluzione. Se ne sono andate in "fuga" dal lockdown perché, hanno scritto, non ce la facciamo più a non stare coi nostri amici. Quattordici anni, compagne di scuola, famiglie rispettose dei Dpcm e altri strani decreti che però non parlano la lingua della vita vera. Perché a 14 anni se non puoi vedere gli amici che vita è? E allora via, una piccola fuga sognata *on the road* da un mondo che non piace. In fondo han fatto un gesto di quelli rappresentati da tutto il cinema, la letteratura. Le rivoluzioni amate da quegli adulti della generazione dei loro genitori e nonni che ora invece, sussiegosi, si rivolgono a loro sempre con in bocca la parola "regole".

Continua a pagina 2

BIMBA PARTECIPA A UN GIOCO ESTREMO SU TIK TOK E FINISCE IN TRAGEDIA LA POLIZIA POSTALE: SFORZARSI DI PARLARE CON I FIGLI DI QUESTE SFIDE



MORIRE DI SOCIAL A 10 ANNI

Femiani a pagina 12

DALLE CITTÀ

Bologna, il locale in via Zamboni

All'asta il Kinki, il club della notte ospitò Hendrix e Rupert Everett

Pacoda in Cronaca

Bologna, Fondazione Carisbo

È nato 'Big' una nuova casa per le startup

Moroni in Cronaca

Strage di Marzabotto

Il Papa proclama beato il prete ucciso dai nazisti

Selleri a pagina 15



Germania pronta a trattare per lo Sputnik

La Ue è a corto di vaccini Ora chiede aiuto a Putin

Malpelo a pagina 10



Martina stava fuggendo. L'ipotesi: tentato stupro

Morì cadendo dal balcone Assoluzioni annullate

Mannino a pagina 20

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce

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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (OTC), che può essere consegnato solo dal farmacista, anche il tuo farmacista. Si consiglia prendere dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico con un servizio sanitario qualificato. Aut. Min. 03/00/2020.



VENERDÌ 22 GENNAIO 2021

IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con TVSORRISI E CANZONI in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno COOXY - NUMERO 18, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità sul IL SECOLO XIX e RADIO19 Tel. 010.5388.200 www.manzonitvertising.it GNN

LA BIMBA DI PALERMO SI ERA STRETTA UNA CINTURA AL COLLO GUARDANDO TIKTOK

Soffocata a 10 anni per una sfida È bufera sul social dei ragazzini

Il social media più amato dai ragazzini, TikTok, finisce nella bufera dopo la morte per soffocamento di una bambina di 10 anni di Palermo per quella che appare come la partecipazione a un'assurda sfida tra adolescenti.

La piccola era stata trovata in bagno con una cintura stretta al collo e il telefono in una mano, mercoledì pomeriggio.

Era in arresto cardiorespiratorio. Non ha più ri-



Antonella, aveva 10 anni

preso conoscenza e ieri è stata dichiarata la morte cerebrale.

Secondo la ricostruzione della polizia, la bambina stava partecipando a una gara diffusa sul social, che consiste nel resistere più a lungo possibile senza respirare. La procura ha aperto un'inchiesta per istigazione al suicidio. TikTok replica alle polemiche: «La nostra priorità è la sicurezza».

ANELLO E MURGIA / PAGINE 10 E 13

GENOVESE MORTA IN SPAGNA, LA CASSAZIONE ANNULLA L'ASSOLUZIONE DEGLI INDAGATI

Martina Rossi, processo da rifare Ora è corsa contro la prescrizione

La storia giudiziaria della morte di una ragazza di vent'anni non può finire con un verdetto ritenuto non all'altezza di una tale tragedia. «Non si scrivono così le sentenze», ha detto ieri nell'aula della Corte di Cassazione il sostituto procuratore generale Domenico Seccia.

E in serata, i giudici hanno accolto i tanti dubbi sollevati e annullato l'assoluzione di secondo grado per



Martina Rossi, morta nel 2011

i due trentenni imputati nell'inchiesta sulla morte di Martina Rossi, imponendo che il processo d'Appello venga celebrato nuovamente.

Martina, studentessa genovese al Politecnico di Milano, era scomparsa il 3 agosto 2011 precipitando dal balcone di una stanza dell'hotel "Santa Ana" di Palma di Maiorca, in Spagna, dove si trovava in vacanza con le amiche.

FAGANDINI / PAGINA 11

L'INDICE RT È INFERIORE A 1: FRA UNA SETTIMANA POTREBBE FINIRE LA ZONA ARANCIONE. IN EUROPA PREVALE LA CAUTELA: «SERVIRANNO ALTRI LOCKDOWN»

Calano contagi e ricoverati: la Liguria spera nel giallo

I posti letto Covid sotto quota 700: non accadeva da ottobre. Ma Pfizer riduce ancora i vaccini

L'indice Rt scende sotto l'1 e i ricoveri, per la prima volta da ottobre, calano sotto quota 700. La Liguria respira meglio e, con questi dati, tra una settimana potrebbe diventare zona gialla, proprio mentre in Europa, invece, il quadro resta complicato e non si escludono nuovi lockdown. Pfizer, intanto, riduce ancora i vaccini, anche in Liguria.

BRESOLIN, DE FAZIO E PEDEMONTE / PAGINE 2 E 3

ROLLI

VACCINI

ENTRO METÀ FEBBRAIO RECUPERIAMO IL RITARDO

NEL FRATTEMPO CHIEDIAMO UN TIME OUT?



GALLERIE IN AUTOSTRADA: ECCO QUALI SONO I GUAI DIETRO AI LAVORI INFINITI

CHIARELLI E SCULLI / PAGINE 4 E 5

AURUM

OPERTURA PROCESSIONE FANTASIA D'ARTISTICA E ARTEFIZIO

COMPRO

ORO e ARGENTO

SEDE STORICA

PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI

*fino al massimale di legge

Genova Corso Buenos Aires 81 R

(la banca chiama Orlioni)

lunedì 15/18 venerdì 10/12 - 15/18

BUONGIORNO

Nel frattempo il nostro amico Viktor Orbán sta andando veramente forte. Dopo aver costretto l'Università del cattivissimo George Soros a lasciare Budapest, accoglierà quella cinese di Fudan. Università prestigiosa, lo garantiscono tutti, comprese le classifiche internazionali. Finalmente avrà una sede in Europa, un bel campus, si prevedono seimila studenti in economia, relazioni internazionali, medicina, tutti formati secondo criteri accademici che escludono la libertà di pensiero, espunta dallo statuto e sostituita con la fedeltà al partito comunista cinese di Xi Jinping. Sarà anche un sovranista ma, se capita, Orbán sa aprire i confini, e come si vede soprattutto ai cinesi, da cui tempo fa ha ottenuto il denaro per ammodernare la linea ferroviaria Budapest-Belgrado. E sempre coi cinesi, siccome l'Europa non è sufficientemente veloce, sta trattando l'acquisto di un milione di dosi del vaccino prodotto dalla Sinopharm. Bruxelles non lo riconosce ma sono dettagli: Orbán ha dietro all'agenzia del farmaco ungherese di darsi una mossa e al diavolo tutti. Non è soltanto faccenda di quattrini, è proprio il delizioso approccio alla vita dei cinesi che lo affascina. Infatti ha sospeso il codice del lavoro e cancellato i contratti collettivi: ogni lavoratore, senza rotture di scatole dal sindacato, e senza tante discussioni, sarà tenuto a osservare l'orario che gli attribuirà l'azienda. Ma l'aspetto più divertente è che, mentre il nostro governo ha buoni rapporti con la Cina, la nostra opposizione ne ha di ottimi con Orbán. Ecco, sempre lì a litigare, e poi guarda quante cose hanno in comune. —

Affinità elettive | MATTIA FELTRI

MAFIA, CESA (UDC) SOTTO INCHIESTA

Conte, nuovi veti Di Battista (M5S): si ai responsabili no agli indagati

Resta in salita il tentativo del premier Conte di trovare una maggioranza al Senato. Nuovi veti incrociati arrivano sulla giustizia e sul ruolo del ministro Bonafede. A complicare la ricerca c'è l'inchiesta di 'ndrangheta che investe l'Udc: il segretario Cesa, indagato, si è dimesso. Di Battista avverte: si ai responsabili in appoggio a Conte, no ad alleanze con gli indagati.

SERVIZI / PAGINE 6-8

GENOVA, SOLO UN NO AL PIANO

Ok dei camalli al risanamento dei conti La Culmv è salva

Il piano per la ristrutturazione finanziaria e organizzativa della Culmv è stato approvato dai camalli del porto di Genova con un solo voto contrario, nonostante un dibattito dai toni accesi. «Il nervosismo è comprensibile, la scelta era se approvare i sacrifici del piano o finire in un dirupo», ha detto il console Benvenuti.

GALLOTTE MARGUCCO / PAGINA 14

NUOVO

BANCO METALLI

AFFIDATI AI PROFESSIONISTI DELL'ORO

VIA CORNICIGLIANO 36/R 010.650150

APERTI DA LUNEDÌ AL SABATO 9:00-19:00

WWW.BANCO-METALLI.COM



€2 in Italia — Venerdì 22 Gennaio 2021 — Anno 157°, Numero 21 — ilsol24ore.com

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



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Superbonus 110%
Come muoversi fra interventi trainanti, trainati e tetti di spesa

Luca De Stefani
— a pagina 23



Domani Plus24
Fondi contro Etf: chi ha vinto sui mercati nell'anno del Covid

— in allegato con il quotidiano

Oggi con Il Sole
Dorso Centro Italia: le priorità 2021 delle imprese

— nelle edicole di Lazio, Emilia Romagna, Toscana, Marche, Umbria, Abruzzo e Molise

PROMOMEDIA
Target Centrato Sempre!

www.promomedianet.it

FTSE MIB 22428,93 -0,98% | SPREAD BUND 10Y 116,10 +5,40 | €/S 1,2158 +0,47% | ORO FIXING 1862,10 +0,30% | **Indici&Numeri** → PAGINE 28-31

La scommessa di Wall Street su Biden

MERCATI & POLITICA

Dalla vittoria del 4 novembre per l'S&P 500 la performance migliore di sempre: +14,3%

La Borsa punta su rivoluzione verde e infrastrutture, ma teme tasse e regole anti tech

Edizione chiusa in redazione alle 22.45

Biden è il presidente Usa esordiente più amato dalla Borsa: il 20 gennaio Wall Street ha registrato il balzo più forte in un "inauguration day" dai tempi di Reagan e dalla vittoria del 4 novembre l'S&P 500 ha segnato la miglior performance (+14,3%). Ma il trend continuerà? La Borsa è sui nastri storici, con tiri e scatti con multipli elevati e investitori che scontano ottimismo per il futuro: fine del Covid, stimoli fiscali, boom di investimenti. Rebus su tasse e regole contro i big tech. **Longo e Lops** — a pag. 3

I PRESIDENTI IN BORSA



La classifica dei presidenti. Sono i primi quattro anni alla Casa Bianca di Barack Obama il mandato presidenziale con la crescita più alta della Borsa Usa - 84%

Bonomi: «Dal G20 risposte tempestive e azioni urgenti»

B20 AL VIA

Marcegaglia: «Il 2021 sia l'anno del Rinascimento»
Gentiloni: riforme da chiarire

È un messaggio di «grande responsabilità» quello che il presidente di Confindustria, Carlo Bonomi, ha inviato aprendo l'incontro di avvio del B20, l'Engagement Group del G20 riservato alle imprese e alle associazioni di rappresentanza. L'organizza-

zione è stata affidata a Confindustria. «Chiediamo al Gao - ha detto Bonomi - di tornare a essere un consiglio i cui leader concordino azioni urgenti, approvino linee guida e le facciamo applicare». Per Bonomi la presidenza italiana «affronta sfide epocali. Per avere successo è cruciale il ruolo delle imprese». Per Emma Marcegaglia, chair del B20, «il 2021 deve essere l'anno del Rinascimento e della ripresa». Il commissario Ue all'Economia, Paolo Gentiloni, dettagliare tempi e riforme del Recovery plan italiano. **Trovati, Picchio** — alle pagg. 4 e 5

L'INTERVENTO

Politiche espansive finché l'Italia non ripartirà

Roberto Gualtieri
— a pagina 4

LA NUOVA STAGIONE

Kerry: «Europa e Usa insieme su Green deal e lotta al virus»

Gerardo Peloni
— a pagina 5

Spetta a Obama il primato di crescita in un mandato

Marya Longo — a pag. 3

L'intervista
Lesser:
«Dal business appoggio al nuovo corso»

Rich Lesser, amministratore delegato di Boston Consulting Group, colosso globale della consulenza

Marco Valsania — a pag. 2

PIANI DI LIQUIDITÀ
ATTENZIONE ALLE SIRENE DEL DEBITO FACILE

di Marco Onado
— a pagina 3

FALCHI & COLOMBE
BCE, I RISCHI DELLA POLITICA NO NEWS

di Donato Masciadaro
— a pagina 28

PANORAMA

L'IMPASSE POLITICA

Sulla crisi l'ombra del caso Cesa
Conte gioca la carta Servizi

L'inchiesta di Catanzaro che coinvolge il segretario Udc Cesa, indagato per associazione con metodo mafioso, complica la caccia ai rinforzi per la maggioranza. Il premier Conte tenta l'ultimo rush: convocato all'improvviso in serata un CdM per cedere la delega ai Servizi segreti. Invocata da Iv e Pd, i dem invocano un governo Conte-ter. **a pagina 9**

DISTRIBUZIONE VACCINI

Nuovi ritardi di Pfizer: dosi rinviate per gli over 80

La settimana prossima l'Italia avrà il corso in meno di dosi del vaccino Pfizer previste dagli accordi, con un'ulteriore riduzione di circa centomila dose oltre a quella di 65 mila (il 29%) già imposta unilateralmente questa settimana dalla casa farmaceutica americana. A rischio le vaccinazioni degli over 80. **a pagina 9**

IL CONTATORE DEI VACCINI IN ITALIA
FASIS Obiettivo 6 mln di persone

- Dosi somministrate: 1.252.184
- Personale vaccinate: 25.068
- % FASE I: 0,04%

— 60.000 Web — Ott. 21.01 (p. 17-18)

OBBIETTIVO M&A

Autogrill, aumento a sorpresa da 600 milioni

Autogrill lancia un maxi aumento di capitale e perde il borsa oltre il 15%. Il gruppo controllato dalla famiglia Benetton ha fatto sapere che il cda ha proposto ai soci una ricapitalizzazione fino a 600 milioni per supportare i futuri investimenti e cogliere opportunità di acquisizione. **a pagina 14**

IL LIBRO
SAMI MODIANO, L'ORRORE NAZISTA E LA MISSIONE DI RICORDARE

Walter Veltroni
— a pagina 28

LA FILIERA DEL LEGNO

Settore arredo in allarme: forti rincari per i materiali

Le imprese della filiera legno-arredo sono alle prese con forti rincari delle materie prime (legname, semi-lavorati, pannelli, prodotti chimici per le lavorazioni). Rincari che iniziano a pesare sul mercato delle prime lavorazioni e che potrebbero riflettersi a breve sui prodotti finiti. **a pagina 20**

.moda
INDUSTRIA STILE BELLEZZA

Parigi disegna il futuro con il fil rouge dell'energia

Angelo Fiaccauto — a pag. 26

CRISTALLO RESORT & SPA
CORTINA D'AMPEZZO
LUXURY COLLECTION



"LE MONTAGNE CHIAMANO E IO DEVO ANDARE"
JOHN MUIR

booking@crystallo.it - tel. 0436.881111
www.cristallo.it

Grandi opere, arrivano 59 commissari tra ministeriali e tecnici di Rfi e Anas

INFRASTRUTTURE

I nomi e l'elenco delle opere indicati dal governo
Lavori per 65 miliardi

Grandi opere, in arrivo 59 commissari scelti tra ministeriali, ad e tecnici di Rfi e Anas. Il premier Conte ha inviato in Parlamento un nuovo Dpcm con l'elenco delle opere da commissariare in cui c'è anche l'indicazione dei nomi dei commissari straordinari, opera per opera. **Santilli** — a pag. 8

IL COMMENTO

SCELTE ANCORA CONFUSE

di Giorgio Santilli

Non è chiaro chi sia il Super commissario per le grandi opere infrastrutturali e non è chiaro che cosa gli si chieda. È un dirigente amministrativo per accelerare le pratiche? È un tecnico o un ingegnere capace di stare in cantiere? È un

manager responsabile di impresa o di sue parti? È un coordinatore di tutte quelle amministrazioni pronte a sparare sull'opera? Un po' tutto e un po' niente. Questo emerge dalla lista dei commissari del governo. **Contributo a pagina 8**

MISURE ANTI COVID

Ristori 5: in vista crediti d'imposta a chi è in crisi per compensare le tasse sospese

Mobili e Trovati — a pag. 8

LEGGE DI BILANCIO

Agevolazioni per molti ma fondi per pochi

di Roberto Lenzi



Fondi a supporto di imprenditoria femminile, imprese creative, aree dismesse e settore tessile: 81 milioni in tutto. Finanziamenti per la competitività del sistema delle Pmi del settore aeronautico nazionale, chimica verde, componentistica per la mobilità elettrica e per la produzione di energia da fonti rinnovabili, ma con solo 100

milioni. E via di questo passo per diversi comit. Nella legge di Bilancio per il 2021 sono stati moltiplicati gli interventi a favore delle più disparate attività e per i vari comparti, ma tutti caratterizzati da un elemento comune: una dotazione finanziaria molto ridotta che rischia di beneficiare solo pochi soggetti. **a pagina 20**





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Venerdì 22 gennaio 2021
Anno LXXVII - Numero 21 - € 1,20
S. Vincenzo di Saragozza

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

SOCCORSO FAMILIARE

Conte paga la Cassa ai cognati

Cig Covid in deroga ai fratelli della fidanzata Olivia nel 2020 che erano dipendenti di una srl | *Legittimo farlo, solo che loro sono anche i proprietari di un gruppo che vale milioni* | *Sorpresa: il suocero del premier da anni non versava Il milioni di Imu-tasi al Comune di Roma*

Il Tempo di Osho

«Crolla tutto», il centrodestra si affida al Colle



"Che dovemo da fa'?"

a pagina 7

DI FRANCO BECHIS

Sono brutti tempi davvero per tutti. Pensate che perfino la famiglia acquisita del presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, quella della fidanzata Olivia, è finita in cassa integrazione in deroga fino allo scorso mese di novembre. (...)

Segue alle pagine 2 e 3

Continua la caccia ai «costruttori»
Giuseppi in ginocchio dal Pd per recuperare i renziani

Borriello a pagina 8

L'intervista al senatore Giarrusso
«Il premier mi ha cercato ma io non lo sosterrò»

De Leo a pagina 9

Cesa e l'inchiesta sulla 'ndrangheta
Se per un incarico politico e un pranzo si diventa mafiosi

Storace a pagina 12

Coppa Italia

La Lazio all'Olimpico batte il Parma e vola ai quarti con l'Atalanta



Rocca, Pieretti e Salomone alle pagine 28 e 29

Sulla Roma-Lido treni saltati e rallentamenti. Viaggiatori ammassati, alla faccia del Covid Caos trasporti, passeggeri come sardine

Nuove regole nella sanità
Addio alla ricetta bianca
Presto diventerà digitale

Sbraga a pagina 18

... Un'altra giornata da incubo sulla ferrovia Roma-Lido di Ostia che ieri è stata teatro per ben due volte, all'ora di punta la mattina e poi all'ora di pranzo, di rallentamenti a ripetizione e treni soppressi. Le foto degli assembramenti dei passeggeri nei convogli o sulle banchine hanno invaso i social.

Magliaro a pagina 16

Soffocata per un gioco sui social
Muore a dieci anni per una sfida su TikTok

Bruni a pagina 13

la S TORACIATA
Auguri alla signora Friedman.
Che nessuno definirà mai un'escort.
Nonostante un marito così

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

Il diario
di Maurizio Costanzo
C'è una notizia (che attende conferma) per cui si suggerisce che, insieme ad un anziano, venga vaccinato anche un parente, per far sì che nelle case di riposo i ricoverati possano continuare ad avere rapporti con i parenti. Quindi, il parente vaccinato va a trovare il padre, lo zio o il fratello vaccinato, nella Rsa. Mi sembra una cosa intelligente, dal momento che sono molti i malati di Covid avuti negli anni che sono morti nella disperazione di non poter nemmeno guardare negli occhi un proprio caro. Sì, facciamo questa cosa, in quanto, a mio parere, l'abbraccio di un marito o di una moglie, la carezza di un figlio sono un ottimo antidoto che, unito al vaccino, può fare miracoli.

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?
Dalla ricerca scientifica nasce **LAILA**
Nuovo farmaco con formula **Sillexan** per combattere i sintomi dell'**ansia lieve**.
Piu' spaziosa alla vita.

Venerdì 22 Gennaio 2021
Nuova serie - Anno 30 - Numero 17 - Spedizione in A.P. art. 1 c.l.L. 46/04, DCB Milano

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



IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

Non c'è problema se proprietario e azionista coincidono

Poggiani a pag. 30

SPESE SANITARIE

Il portale Tessera sanitaria va in tilt a pochi giorni dall'invio dei dati

Mandolisi a pag. 23

SU WWW.ITALIAOGLIT

Milleproroghe - L'emendamento sullo stop alla riscossione Sovraindebitamento - Lo studio del Nota-riato

Frodi Iva - La sentenza della Cassazione

Riciclaggio - La sentenza sull'eccesso di cash

10 ONLINE

Cina così forte che mancano i container per l'export
E l'accordo con l'Ue è una manna per l'auto tedesca

Tino Oldani a pagina 5



Paradisi fiscali in automatico

Il Parlamento europeo riconosce che la black list è un buco nell'acqua e chiede modifiche. Vi entreranno direttamente i paesi con aliquota fiscale vicina a zero

NOUVEAU CRITERE
 Nuovi criteri per la lista dei paradisi fiscali Ue. Aliquote fiscali vicine allo zero per cento dovrebbero portare a un inserimento automatico. Le modifiche si rendono necessarie perché la black list dei paradisi fiscali dell'Ue è un buco nell'acqua. Ora solo i paesi che causano il 2% delle perdite di gettito fiscale a livello mondiale ne fanno parte. E quanto dichiara il Parlamento europeo in seduta plenaria.

Risai a pag. 26

Se i renziani vanno nel gruppo Misto diventano la fazione più importante

Dopo che il socialista Nencini ha scelto il sì a Conte, Renzi ha il problema del gruppo al Senato. Era Riccardo Nencini grazie al suo simbolo ad aver consentito al leader di Italia Viva di essere gruppo autonomo, e di avere dunque strutture, risorse e tempi di intervento garantiti in aula. Ora se il manipolo dei fedelissimi renziani, 10-12 senatori, se ne dovesse andare al Misto, ne diventerebbe la componente di maggioranza. Da quella posizione scaccerebbe Lorenzina De Petris di Lega dalla presidenza del gruppo. Un'operazione assai mal vista dalla sinistra che spinge perché si trovino altre soluzioni.

Ricciardi a pag. 6

DIRITTO & ROVESCIO

In politica, con una robusta locazione bucolico-socotica, si dice «mercato delle vacche» l'ambito nel quale i parlamentari che si mettono all'asta sono disposti a passare da un gruppo all'altro (o anche solo ad assicurare il loro voto al miglior offerendo) dietro compenso o altre utilità. Uno degli argomenti dei pentastellati nella campagna elettorale che li ha resi la più grande forza politica in Parlamento era che loro avrebbero introdotto la moralità in politica spazzando via, fra l'altro, anche il «mercato delle vacche». In questi giorni invece sono proprio i grillini che allungano intenzionalmente questo mercato. Il Cas, per assicurare il voto di Nino Randazzo (dal Movimento italiani nel mondo, aderente all'Ulivo), gli scuet 3 mln di euro. Sono cose che non si fanno. Ma almeno il Cas lo fa con i suoi soldi mentre se un M5s (o simili) assicura il posto da ministro o un «vilipendio» lo fa con i soldi di tutti gli italiani. Di male in peggio.

RISCHIO VOTO ANTICIPATO

Nel Pd stanno già studiando la spartizione dei collegi

Antonellis a pag. 4

Business Solutions

Gamma Suv Mercedes-Benz. Anche full electric e Plug-in Hybrid.

In un mondo dove ognuno vuole far sentire la propria voce, l'unica che conta è la tua. Segui la tua strada con la Gamma SUV più ampia di sempre: anche full electric e Plug-in Hybrid diesel o benzina. Con il sistema di intelligenza artificiale MBUX, di serie su tutta la gamma, e i modelli a trazione integrale 4MATIC, arrivi dove vuoi. Grazie alla tecnologia Plug-in Hybrid EQ POWER, che gestisce in autonomia la modalità di guida più adatta, riduci consumi ed emissioni aumentando l'efficienza.

Business Solutions. Soluzioni personalizzate per le aziende.

Esempio di leasing con myBusinessPass su **GLC 300de 4MATIC EQ POWER SPORT**

- 36 canoni
- 36 mesi / 60.000 Km
- Da 636 € al mese *IVA esclusa
- Anticipo 2.550 € IVA esclusa
- TAN 2,90% - TAEG 3,35% - TAE 2,94%
- e dopo 3 anni sei libero di restituirla

Con «i mandati anti-Covid» a € 6,00 in più; Con «L'Adante della Banca Leasur 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

VENERDÌ 22 gennaio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

La Cassazione annulla l'assoluzione dei ragazzi accusati di tentata violenza

Morì cadendo dal balcone Martina, processo da rifare

Mannino a pagina 20



ristora
INSTANT DRINKS

Conte trema, i responsabili non ci sono

L'inchiesta sul segretario Udc Cesa taglia i ponti col centro. I grillini: «Non imbarchiamo inquisiti». Torna l'opzione Italia viva
Il centrodestra va al Quirinale: «Elezioni subito». Grandi opere, pubblicato un primo elenco di quelle urgenti: stravinisce il Sud Servizi da p. 3 a p. 6

Le due giovani di Como in fuga

La vita negata I ragazzi sono allo stremo

Davide Rondoni

Evviva le due ragazze e la loro innocente rivoluzione. Se ne sono andate in "fuga" dal lockdown perché, hanno scritto, non ce la facciamo più a non stare coi nostri amici. Quattordici anni, compagne di scuola, famiglie rispettose dei Dpcm e altri strani decreti che però non parlano la lingua della vita vera. Perché a 14 anni se non puoi vedere gli amici che vita è? E allora via, una piccola fuga sognata *on the road* da un mondo che non piace. In fondo han fatto un gesto di quelli rappresentati da tutto il cinema, la letteratura. Le rivoluzioni amate da quegli adulti della generazione dei loro genitori e nonni che ora invece, sussiegosi, si rivolgono a loro sempre con in bocca la parola "regole".

Continua a pagina 2

**BIMBA PARTECIPA A UN GIOCO ESTREMO SU TIK TOK E FINISCE IN TRAGEDIA
LA POLIZIA POSTALE: SFORZARSI DI PARLARE CON I FIGLI DI QUESTE SFIDE**



DALLE CITTÀ'

Firenze

Il primo giorno degli Uffici con 800 visitatori

Ciardi in Cronaca

Firenze

Azzolina in visita Gli studenti: «Quale maturità?»

Gullè in Cronaca

Firenze

Telecamera-spia nel bagno di un ufficio pubblico

Spano a pagina 17



Germania pronta a trattare per lo Sputnik

La Ue è a corto di vaccini Ora chiede aiuto a Putin

Malpelo a pagina 10



L'obiettivo: immunizzare 100mila persone a weekend

La Toscana resta gialla e ha un piano anticontagi

Ulivelli a pagina 14

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

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA
Sintesi scientifica sull'ansia e il sonno

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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (OTC), che può essere consegnato solo dal farmacista, anche il tuo farmacista. Si sconsiglia prendere dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico con operatori sanitari qualificati. Aut. Min. 03/09/2020.



la Repubblica

PIAGGIO
NEW BEVERLY
COMING SOON



Fondatore Eugenio Scalfari

il venerdì

Direttore Maurizio Molinari

Anno 46 - N° 18

Venerdì 22 gennaio 2021

Oggi con il Venerdì

In Italia € 2,00

IL MONITO DELLA BCE

“Basta ritardi sul Recovery”

La presidente Lagarde mette in guardia gli Stati membri. Gualtieri: «Non c'è un caso Italia. Miglioreremo il piano come è stato chiesto a tutti». Conte cede sui Servizi, la delega al suo consigliere diplomatico Benassi
Crisi, si complica l'operazione “responsabili”. E il Pd vede le elezioni

Il commento

L'economia
non si fa da soli

di **Domenico Siniscalco**

Nella riunione di ieri, la Banca centrale europea ha lasciato la politica monetaria invariata.

● a pagina 29

Basta ritardi sul Recovery Plan. La Banca centrale europea avverte l'Italia che c'è bisogno di accelerare. «Va reso operativo», dice la presidente Lagarde. Il ministro dell'Economia Gualtieri: «Faremo più riforme». Intanto, sulla crisi del nostro governo, si complica l'operazione responsabili e il premier Conte cede a Benassi la delega sull'intelligence.

di **Casadio, Ciriaco, Lopapa Manacorda, Mastrobuoni Nigro, Petri e Vitale**

● da pagina 2 a pagina 8

La strategia della Casa Bianca

Biden, poteri di guerra per battere il Covid



▲ Al giuramento Amanda Gorman, poetessa di 22 anni

di **Anna Lombardi, Antonio Monda e Federico Rampini**

● da pagina 14 a pagina 18

La poetessa

Amanda
ti invidiamo

di **Natalia Aspesi**

Gli auguri italiani alla nuova America sono stati liquidati in meno di 24 ore e con le promesse di un bonario sostegno.

● a pagina 29

Il dopo Trump

Cosa manca
alla ripresa

di **Boeri e Perotti**

Gli Stati Uniti e il mondo si sono liberati di un incubo. Eppure molti pensano che Trump una cosa giusta l'ha fatta.

● a pagina 28

Inchiesta sui rapporti politica-ndrangheta

A tavola con il boss Indagato l'Udc Cesa

L'analisi

Quell'equilibrio
perverso

di **Federico Varese**

Ancora una volta i tentacoli di un'organizzazione criminale entrano nel salotto buono della politica.

● a pagina 28

Il segretario nazionale dell'Udc Lorenzo Cesa è indagato per associazione per delinquere aggravata dall'aver favorito i clan, nell'ambito di una maxi operazione contro la 'ndrangheta. «Le cosche bussano e la politica risponde», dice Nicola Gratteri, procuratore capo della Dda di Catanzaro. Anche l'assessore regionale al Bilancio, Francesco Franco Talarico, sempre Udc, è ai domiciliari con la stessa accusa di Cesa e voto di scambio politico mafioso.

di **Candito e Foschini**

● alle pagine 4 e 5



Romanzo HarperCollins

«Antonella Lattanzi ha scritto un libro così bello da far paura.»

VALERIA PARRELLA

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

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

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

NZ

Cultura

Baricco e il mito che ci libererà dal male

di **Vittorio Lingiardi**

Il testo di Alessandro Baricco, finora disponibile online, adesso anche su carta, nasce attorno a un'idea affascinante: la pandemia è una creatura mitica.

● a pagina 31

La memoria in trincea di Lia Levi

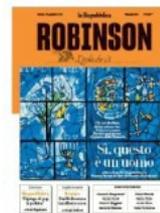
di **Raffaella De Santis**

La Levi ha il dono di non parlare mai in astratto. Se nomina il male, anche quello assoluto della Shoah, lo fa calandolo nelle storie.

● alle pagine 32 e 33

Domani in edicola

Sì, questo è un uomo



Palermo, aveva 10 anni

Bimba uccisa da gioco estremo su TikTok

Una bambina di dieci anni di Palermo è morta durante una sfida di resistenza al soffocamento sul social TikTok. Si è stretta attorno al collo una cintura con l'obiettivo di restare senza respiro più tempo possibile. E, intanto, registrava tutto col suo cellulare dentro il bagno di casa. Avrebbe dovuto liberarsi, a un certo punto, da quella morsa, ma non ce l'ha fatta.

di **Aluffi e Marceca**

● a pagina 21

La sentenza "Precipitò per sfuggire allo stupro" Annullate le assoluzioni dei due amici di Martina



DANILO D'ANNA E MARCO FAGANDINI - P. 12

Gramsci Ezio Mauro: "Uno sguardo sul futuro Capi che dalla lotta di classe rinasceva l'Italia"



L'INTERVISTA DI PAOLO GREISER - P. 22



LA STAMPA



VENERDÌ 22 GENNAIO 2021

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 155 II N.21 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

SERVIZI, DELEGA A BENASSI

Udc e Bonafede due spine per Conte Di Maio agli alleati "Pronto per il voto"

ILARIO LOMBARDO

Raccontarla anche solo due anni fa, la storia che il M5S era sul punto di sedersi al governo con Cesa, nessuno ci avrebbe creduto. Eppure stava per succedere: solo l'inchiesta della procura di Catanzaro ha frenato l'alleanza. - P.4 SERVIZI - PP.4-7

IL PERSONAGGIO

Cesa, quarant'anni tra sospetti e potere

FLAVIA PERINA

C'è un'aria di pericolo scampato nei silenzi di Pd e M5S riguardo all'inchiesta su Lorenzo Cesa. Il retroscena è evidente. Se la trattativa coi centristi fosse "andata meglio" il segretario dell'Udc avrebbe potuto essere, oggi, colonna portante della maggioranza. - P.6 LEGATO - P.6

L'INTERVISTA

Dibba: coi responsabili pur di battere Renzi

GRAZIA LONGO

Maglioncino grigio, jeans, sneakers grigio-bleu, senza cappotto nonostante il freddo, regolare mascherina chirurgica sul volto, Alessandro Di Battista esce dalla sua abitazione, sulla collina di Roma Nord, con un grosso scaltone tra le braccia. - P.5

I LEADER UE: STOP AI VIAGGI NON ESSENZIALI. IL TAGLIO DELLE DOSI PFIZER INQUIETA ARCURI

Covid, l'allarme dell'Europa "Serviranno altri lockdown"

Preoccupano le nuove varianti del virus: gli ospedali si preparino al peggio

Preoccupano le varianti del Covid. Dal Centro europeo per le malattie infettive arriva un nuovo allarme: "Servono altri lockdown, gli ospedali si preparino al peggio". Massimo Clementi, virologo dell'ospedale San Raffaele di Milano, ridimensiona il fenomeno: "Niente isteria per le mutazioni, con più vaccinazioni possiamo limitarle". SERVIZI - PP.8-11

LA POLEMICA

SE PER SANREMO LA PANDEMIA NON ESISTE

RAFFAELLA SILIPO

Una Repubblica fondata sulla canzonetta: sanità pubblica allo stremo, milioni di persone senza lavoro, scuole semi-chiuse. E la



Rai ha un solo pensiero fisso: resistere nella trincea di Sanremo. Senza cedere un passo. Ah no, le date non si toccano. Il Festival senza pubblico? Mai. - PP.24-25 MATTIOLI/ENIGRI - PP.24-25

LA STORIA

La tragedia di Antonella: morire a 10 anni giocando sui social



Mascherine-simbolo del social network cinese. Nella fotina la piccola Antonella

ANELLO, ARENA, FERRIGO E TADDIA - PP.2-3

IL MALE CHE NASCE SENZA CONTROLLI

MICHELA MURGIA

Una bambina di dieci anni muore mentre gioca. La quantità di orrore e non senso contenuta in questa frase annichisce chiunque e fa sembrare vuota anche l'u-

nica domanda che invece occorre non smettere di farsi: come è stato possibile? Nessuno dovrebbe morire giocando. CONTINUA A PAGINA 21

LA POETESSA: SARÒ PRESIDENTE

Il sogno di Amanda nuova stella globale "Trovare la luce nell'ombra infinita"

PAOLO MASTROLILLI INVIATO A WASHINGTON



Amanda Gorman

RIOTTA E SEMPRINI - PP.14-17

IL COMMENTO

DONNE CHE FANNO LA DIFFERENZA

DACIA MARAINI

L'America ha cambiato passo, ha imboccato una nuova strada per cui, nel Paese di Biden, l'essere umano tornerà al primo posto. Dopo anni di ubriacatura razzista, dopo quelle manifestazioni nelle quali sembrava prevalere l'ideologia dell'uomo bianco contro l'uomo nero, dopo quelle scene e quegli episodi visti in tv che ci avevano fatto tremare e temere che una nuova ideologia divisiva attraversasse l'America in modo irreversibile, l'arrivo di Amanda Gorman cambia lo scenario. Questa ragazza di origini afro-americane, che ha soltanto 22 anni, ma negli Stati Uniti è già una poetessa affermata, è un segnale fortissimo contro il razzismo.



CONTINUA A PAGINA 21

BUONGIORNO

Nel frattempo il nostro amico Viktor Orbán sta andando veramente forte. Dopo aver costretto l'Università del cattivissimo George Soros a lasciare Budapest, accoglierà quella cinese di Fudan. Università prestigiosa, lo garantiscono tutti, comprese le classifiche internazionali. Finalmente avrà una sede in Europa, un bel campus, si prevedono seimila studenti in economia, relazioni internazionali, medicina, tutti formati secondo criteri accademici che escludono la libertà di pensiero, espunta dallo statuto e sostituita con la fedeltà al Partito comunista cinese di Xi Jinping. Sarà anche un sovranista ma, se capita, Orbán sa aprire i confini, e come si vede soprattutto ai cinesi, da cui tempo fa ha ottenuto il denaro per ammodernare la linea ferroviaria Budapest-Belgrado. E sempre coi cinesi,

Affinità elettive

MATTIA FELTRI

siccome l'Europa non è sufficientemente veloce, sta trattando l'acquisto di un milione di dosi del vaccino prodotto dalla Sinopharm. Bruxelles non lo riconosce ma sono dettagli: Orbán ha detto all'agenzia del farmaco ungherese di darsi una mossa e al diavolo tutti. Non è soltanto faccenda di quattrini, è proprio il delizioso approccio alla vita dei cinesi che lo affascina. Infatti ha sospeso il codice del lavoro e cancellato i contratti collettivi: ogni lavoratore, senza rotture di scatole dal sindacato, e senza tante discussioni, sarà tenuto a osservare l'orario che gli attribuirà l'azienda. Ma l'aspetto più divertente è che, mentre il nostro governo ha buoni rapporti con la Cina, la nostra opposizione ne ha di ottimi con Orbán. Ecco, sempre lì a litigare, e poi guarda quante cose hanno in comune.

Advertisement for NOBIS ASSICURAZIONI featuring a woman in a headset and the website www.nobis.it

Advertisement for NOBIS ASSICURAZIONI with the slogan 'L'ASSICURAZIONE CHE RISPONDE SEMPRE!' and website www.nobis.it





BORSA -0,98% 1€ = \$1,2158

BORSE ESTERE	Euro-Stoccolma	0,0053
Dow Jones	Euro-Yen	126,72
Nasdaq	Euro-Fr.Sv.	1,0773
S&P 500	Euro-Yuan	7,8882
Hang Seng	Indicamenti	
Nikkei	Bp. 10 Y	0,8493
Francoforta	Bund 10 Y	-0,0082
Zurigo	FUTURE	
Londra	Euro-Btp	181,39
Parigi	Euro-Bund	174
VALUTE	Ftes Mib	22.360
Euro-Dollaro		

Senza uscita lo scontro fra Atlantia e il consorzio Cdp-fondi per vendere Aspi

Intanto Autogrill vara a sorpresa aumento di capitale da 600 milioni: il titolo in borsa reagisce scivolando del 13% **Follis a pagina 2**



Louis Vuitton protagonista alla fashion week di Parigi
Il brand del gruppo Lvmh ora punta su inclusività e digital **Bottoni in MF Fashion**

Anno XXXIII n. 015
Venerdì 22 Gennaio 2021

€2,00 *Cassavatori*



Con MF Magazine for Fashion n. 105 a €5,00 (P.122+€ 3,00) - Con MF Magazine for Living n. 51 a €5,00 (P.122+€ 3,00) - Con MF Magazine for Sports Leader 2020 a € 4,00 (P.126+€ 12,00) - Con Best Investor 2021 a € 4,00 (P.126+€ 12,00) - Spedizioni in A.P. art. 1 c.11, art. 4054, 0050 Milano - ICA 1/04 - Dkr 4,50/Francia €2,50

ESCLUSIVO MF RIVELA A QUANTO AMMONTA IL PORTAFOGLIO AMERICANO DELLA FAMIGLIA

Il tesoro Agnelli-Elkann

La holding **Exor** detiene negli **Stati Uniti** investimenti per **830 milioni** di dollari **A Wall Street** acquisti nell'azienda mineraria **Gatos Silver** e in Etf su estrattori **d'oro** **E sul fronte** calcio la **Juventus** esamina l'idea **Superlega**, osteggiata da **Fifa** e **Uefa**

NASDAQ ANCORA RECORD A NEW YORK. BCE, NIENTE DIFESE AGGIUNTIVE ALL'ITALIA



DUE LETTERE A BRUXELLES

Gualtieri rassicura l'Unione Europea sul debito pubblico e sul dossier Alitalia

LA SCALATA

Polo tv europeo, Mediaset sale oltre il 13% in ProSiebenSat

IL SEGRETARIO AL TESORO USA

Yellen: il bitcoin serve per riciclare denaro La criptovaluta cade e ritorna a 30.000 \$



NUOVA GAMMA E-SUV
JAGUAR HA UNA NUOVA ENERGIA.

NUOVA GAMMA E-SUV
JAGUAR PACE
DIESEL O BENZINA MILD HYBRID
BENZINA PLUG-IN HYBRID
JAGUAR PACE
BENZINA MILD HYBRID
BENZINA PLUG-IN HYBRID
JAGUAR PACE
100% ELETTRICA

Un'energia che ha dato vita ad una nuova gamma di E-SUV. Per offrirti la più ampia scelta di motorizzazioni Mild Hybrid, Plug-in Hybrid ed elettriche di sempre, unite alle emozioni uniche che solo Jaguar ti sa dare.

Ti presentiamo il nuovo mondo delle prestazioni Jaguar.

#JAGUARELECTRIFIES

00800-33867049 jaguar.it

Gamma Jaguar E-SUV, valori di consumo: carburante (l/100 km): ciclo combinato da 2,0 a 10,4 (WLTPL); Emissioni CO₂ (g/km): ciclo combinato da 44 a 224 (WLTPL). Jaguar PACE, autovetura fino a 470 km, consumi di energia elettrica ciclo combinato da 22 a 26,3 kWh/100 km (WLTPL). I valori sono indicati a fini comparativi.

Porti: Monfalcone; D' Agostino, "presto definite le concessioni"

Si punta sullo sviluppo della ferrovia

(ANSA) - MONFALCONE, 21 GEN - "Abbiamo fatto il punto della situazione: tutte le cose che in qualche modo ci siamo messi in testa sono già arrivate o sono pianificate. È una grande soddisfazione lavorare in questo modo. La definizione delle concessioni è a un passo, anche con tutte le precondizioni di dialogo con i soggetti coinvolti". Lo ha affermato Zeno D' Agostino, presidente dell' **Autorità** di **Sistema** del Mare Adriatico orientale, al termine dell' incontro odierno con il sindaco di Monfalcone, Anna Maria Cisint. "Rimangono altri temi che abbiamo affrontato anche in passato, tra cui la gestione dei servizi ferroviari, su cui stiamo lavorando con tempistiche accettabili - ha aggiunto - Personalmente ci sarà un impegno personale per portare a casa risultati che sono acquisiti, mi permetto di dire, in un' ottica di collaborazione con la Regione e il Comune che è totale". D' Agostino ha anche annunciato che è in corso la trattativa con il Consorzio industriale della Venezia Giulia per l' acquisizione di terreni nell' area portuale necessari alla realizzazione della rete ferroviaria. Sono in programma anche interventi di sistemazione degli asfalti e dell' illuminazione. (ANSA).



Porti: Monfalcone; Cisint, nel 2021 il rilancio

Incontro in municipio tra sindaco e presidente Autorità Portuale

(ANSA) - MONFALCONE, 21 GEN - Il valore del lavoro, la valorizzazione dei livelli occupazionali, le infrastrutture necessarie a sviluppare i traffici come la ferrovia, nell' ottica di fare del Porto di Monfalcone (Gorizia) la punta di diamante dell' economia del mare: sono questi alcuni dei temi affrontati, oggi in municipio, dal sindaco, Anna Maria Cisint, con il presidente dell' **Autorità di Sistema** del Mare Adriatico orientale, Zeno D' Agostino. "Se il 2020 è stato l' anno in cui sono stati messi i ferri in acqua - ha ricordato il primo cittadino -, il 2021 sarà l' anno in cui la grande volontà di rilancio si concretizzerà e il percorso avviato arriverà a compimento". "Iniziamo l' anno con la risoluzione del problema delle concessioni, dopo che è stata fatta una scelta importante da parte dell' **Autorità di sistema** con una prospettiva di molti anni che garantisce investimenti e la valorizzazione del livello occupazionale da parte delle aziende - le parole della Cisint -. Credo molto nella partnership tra istituzioni, infatti noi siamo una squadra: l' **Autorità**, che ha i compiti di gestione, la Regione, che riesce a dare un valore aggiunto, e il Comune, che è sul territorio e ha la voglia di far diventare il Porto la punta di diamante di quell' economia del mare alla base di un futuro di sviluppo". "Sono anche certa che riusciremo a far partire le operazioni di escavo, visto che sono troppi i milioni stanziati fermi da troppi anni - ha precisato Cisint -: devo fare un plauso all' **Autorità di sistema** anche per la realizzazione del Piano organico del Posto, che definisce un perimetro entro cui attingere la forza lavoro e che permette di dare certezze anche agli "articolo 17", finora più penalizzati". (ANSA).



Il Piccolo

Trieste

LE NUOVE strategie infrastrutturali

Trieste e Monfalcone integrano la rete del traffico merci che viaggia su rotaia

L' Authority Adriatico orientale compra per 4 milioni i fasci di binari dello scalo. Lo sbarco del fondo F2i

GIULIO GARAU

MONFALCONE Dopo le aree dell' ex Azienda speciale del valore di 15 milioni (da pagare a rate in 10 anni) l' **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale** rileva nello scalo di Monfalcone (la cifra si aggira sui 4 milioni) quelle del Consorzio economico della Venezia Giulia e soprattutto i fasci di binari del porto per garantire agli operatori il decollo dei traffici logistici su rotaia. L' Authority punta a distribuire tra il porto di Trieste e quello di Monfalcone, il traffico ferroviario delle merci a seconda delle esigenze. La conferma arriva dallo stesso presidente dell' **Autorità di sistema**, Zeno D' Agostino, che ieri ha illustrato le nuove strategie al termine di una riunione con il sindaco di Monfalcone, Anna Cisint. È un' operazione di rilievo che arriva a poche settimane dall' acquisizione, da parte di F2i, fondo infrastrutturale italiano (tramite la holding **portuale**, primo operatore per la movimentazione di rinfuse solide), dell' impresa MarterNeri che opera a Portorosega ed è in trattativa tra l' altro per rilevare un' altra impresa, la Compagnia **portuale** che si occupa delle operazioni in banchina. Una mossa strategica quella dell' **Autorità di sistema** che diventa unico gestore all' interno dello scalo da anni disturbato dalla presenza di una miriade di soggetti. Ma anche in vista del progetto di sviluppo di F2i tramite MarterNeri per lo scalo dove si punta alla nascita di un operatore integrato con il trasporto ferroviario. Lo scorso aprile il Fondo Ania F2i (soggetto creato da Ania e F2i sgr), ha acquisito il 92,5% di Compagnia Ferroviaria Italiana. E le attività di Monfalcone andranno ad aggiungersi a quelle di Mestre, Chioggia e Carrara, già del fondo F2i dal 2019. E il trasferimento di molti traffici da parte di F2i a Monfalcone appare molto probabile per la situazione critica che si sta verificando in laguna tra Marghera e Venezia viste le chiusure per l' acqua alta. «Siamo in fase avanzata di trattativa con il Consorzio economico della Venezia Giulia - ha confermato D' Agostino - per noi il sedime ferroviario è fondamentale come avere l' unitarietà delle aree in porto. L' altro elemento nodale era quello di rendere efficiente il **sistema** ferroviario in porto dove stiamo facendo lavori infrastrutturali. L' **Autorità** deve offrire tutte le condizioni necessarie a far lavorare le imprese e perché portino traffici». Il disegno di sviluppo è molto ampio e punta, già dal 2021 a un' integrazione forte tra i due scali. «Monfalcone non ha fondali ma non ha vincoli sul fronte ferroviario - spiega il presidente - Trieste invece ha un vincolo di capacità. Ci sarà un trasferimento tra i due porti del traffico ferroviario a seconda delle esigenze». La chiave di volta dello sviluppo è quella della riorganizzazione delle aree interne e il nuovo schema di concessioni proposto dall' **Autorità di sistema** a fine 2020 alle quattro imprese che lavorano in porto, la Cetal (prevalentemente RoRo di autovetture), Midolini, MarterNeri e Compagnia **portuale** che lavorano su cellulosa, rinfuse, bramme e trasporti speciali. Lo schema delle nuove concessioni doveva partire a inizio 2021, ma c' è stato un ricorso della MarterNeri al Tar che però è in fase di soluzione visto che il Tribunale amministrativo ha dato ragione all' Authority e c' è una definizione del contenzioso dopo le operazioni di F2i e la prossima acquisizione della Compagnia



Il Piccolo

Trieste

portuale che già in queste settimane sta lavorando con MarterNeri sui traffici di cellulosa. «Il 2021 è iniziato con la risoluzione del nodo concessioni - ha spiegato il sindaco Cisint - dopo che è stata fatta una scelta importante dell'**Autorità** di **sistema** con una prospettiva di molti anni che garantisce investimenti e la valorizzazione del livello occupazionale da parte delle aziende. Il Comune ha la voglia di far diventare il Porto la punta di diamante di quell'economia del **mare** alla base di un futuro di sviluppo». -© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

Infrastrutture

Si accende la partita per elettrificare le banchine

GIULIO GARAU

L' Authority ha in progetto l' elettrificazione delle banchine dei porti di Trieste e Monfalcone. Ma è ancora aperto il nodo su chi fornirà l' energia. «Abbiamo iniziato a parlare con Terna per l' energia perchè non abbiamo la capacità di fornirla - precisa il presidente D' Agostino - e la stessa Terna dice che la centrale termoelettrica di Monfalcone, una volta riconvertita da A2A, può diventare fondamentale in questo progetto». Non ci sono però in corso trattative tra **Autorità di sistema** e A2A e non ci sono stati nemmeno incontri dopo l' annuncio della riconversione degli impianti a metano e idrogeno dal 2024. «La fonte dell' energia potrà essere anche quella di Monfalcone - conclude il presidente - dipende se sarà effettivamente green. Dobbiamo tenere presente il costo ambientale, non possiamo trasferire in porto la produzione di energia da fonti inquinanti come il fossile». --

The image shows a newspaper page with the following content:

- Section Header:** **ECONOMIA**
- Main Article Title:** **Trieste e Monfalcone integrano la rete del traffico merci che viaggia su rotaia**
- Sub-headline:** L' Authority Autorità di sistema compie per il futuro l'uso integrato della spola. Lo sbarco del fondo FSI
- Image:** A photograph of a large cargo ship docked at a port.
- Text:** The article discusses the integration of rail and port infrastructure, mentioning the Authority of System and the FSI fund.
- Financial Section:** **Bollore scende ancora nel capitale Mediocredito** ora ha una quota del 2,7%. It includes a small portrait of a man and a table of stock market data.
- Table:** A table with columns for stock symbols and prices, including entries for **Mediocredito** and **Mediocredito**.

Il Piccolo

Trieste

Porto vecchio, slitta la firma dell' accordo di programma

Il dirigente regionale non si è presentato alla riunione decisiva fra uffici L' ira di Dipiazza: «Voglio una data». Fedriga rassicura: «Si chiude a giorni»

GIOVANNI TOMASIN

L' Accordo di programma sul Porto vecchio slitta ancora e il sindaco Roberto Dipiazza perde le staffe. Si è tenuto ieri l' incontro degli uffici di Comune, **Autorità portuale** e Regione per le ultime limature del patto che dovrebbe dar il via allo sviluppo effettivo dell' area, e soprattutto all' apertura agli acquirenti privati. Gli uffici regionali, però, non si sono presentati, suscitando l' irritazione del primo cittadino, che ha tirato in ballo i vertici regionali per porre rimedio: «Ora mi parlano del 15 febbraio - dice Dipiazza -, ma io voglio al più tardi il primo del mese, così mi fanno un regalo di compleanno». Il presidente regionale Massimiliano Fedriga dal canto suo rassicura il sindaco e anticipa ancora: «Conto di firmare l' accordo a giorni». Per gettar luce sull' impiccio è il caso di ripercorrere le tappe della vicenda. Era il dicembre dell' ormai lontano 2019 quando Dipiazza, Fedriga e il presidente dell' Adsp Zeno D' Agostino firmarono un "pre-accordo", inclusivo della bozza di statuto del Consorzio Ursus (l' ultima incarnazione della società di gestione per lo sviluppo dello scalo) e di un cronoprogramma. Secondo quest' ultimo documento, la firma dell' accordo sarebbe dovuta arrivare nell' aprile del 2020, sancendo così la variante al piano regolatore comunale, passaggio imprescindibile per iniziare a integrare l' area al centro urbano e a vendere i palazzi agli acquirenti privati. In Italia gli annunci son spesso smentiti, e com' è noto il 2020 non è stato un anno tra i più semplici. Tanto la Regione quanto il Comune hanno dovuto concentrare le loro energie su ben altre sfide e il procedimento per lo sblocco dell' area è finito per qualche mese in secondo piano. Dall' autunno, però, le cose hanno cominciato ad accelerare, soprattutto dopo l' annuncio della Regione di uno stanziamento da 26 milioni volto all' urbanizzazione dell' area e all' acquisto di due magazzini, 2 e 4, da destinare a nuova sede dell' ente. Nel frattempo la data della firma veniva posticipata di mese in mese, e l' ultima deadline era l' inizio di gennaio: il Comune era in attesa del responso definitivo della Soprintendenza. Superato in questi giorni anche quello scoglio, la riunione di ieri doveva chiudere gli ultimi punti tecnici rimasti aperti. Peccato però che ieri mattina mancasse all' appello l' esponente della Direzione centrale infrastrutture e territorio della Regione. Preso atto dell' assenza (rivelano diversi testimoni oculari e auricolari) il sindaco è esploso in una sfuriata di prima magnitudo. Conferma Dipiazza: «Temo di aver perso un po' la pazienza, ma gli uffici regionali hanno in mano le carte del pre-accordo ormai da un anno, non è possibile che a questo punto la procedura non sia conclusa. Ho telefonato al presidente Fedriga e all' assessore regionale Pierpaolo Roberti chiedendo loro di risolvere il problema. Ora dagli uffici mi parlano del 15 febbraio, ma io dico il primo del mese. Qui non stiamo parlando del mio umore, parliamo del futuro della città». Dall' altro lato di piazza Unità la notizia ha colto di sorpresa più di qualcuno. Tra gli stessi leghisti triestini c' è chi vede il ritardo come una prova di poca attenzione dell' assessorato guidato da Graziano Pizzimenti verso il capoluogo. Ma il presidente Fedriga rassicura Dipiazza: «Il 15 febbraio? Oggi sono stato impegnato con le sentenze del Tar, ma mi dicono che lunedì le carte sono pronte. E son pronto a firmare l' accordo a giorni». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Piccolo

Trieste

la nuova ordinanza che esclude l'attività nell'antico scalo

Regole più rigide per la pesca Appassionati oggi in Municipio

A schierarsi dalla loro parte anche Antonio Paoletti che, da presidente di Assonautica, chiederà un colloquio con la Capitaneria

BENEDETTA MORO

La nuova ordinanza della Capitaneria di **porto**, che dal 15 febbraio limiterà alcuni luoghi finora dedicati alla pesca sportiva e ricreativa da terra, ha lasciato spiazzati diversi amatori. Al punto che i più coinvolti hanno chiesto, e ottenuto, un incontro con il sindaco Roberto Dipiazza, che si terrà questa mattina. Negli scorsi giorni avevano avuto un appuntamento con il presidente del Consiglio comunale Francesco Panteca per concertare delle soluzioni alternative da proporre alla Capitaneria. Le nuove regole infatti, che sostituiscono la precedente ordinanza del 2010, per garantire una maggiore sicurezza in area portuale, che si estende da **Porto** vecchio a **Porto** San Rocco escluso, ne ridimensionano per l'appunto la pesca. È stata ampliata la zona di Muggia mentre è stato ridotto l'accesso sulle Rive (dove è stato ribadito il divieto sui moli) e vietato l'ingresso nell'antico scalo, fino all'altezza del Molo Zero. Resta libera l'area lungo la costa da metà del Molo Zero verso Barcola fino a Duino (esclusi i porticcioli) e da **Porto** San Rocco verso la Slovenia. «Siamo d'accordo che dobbiamo operare secondo le regole, però questa ordinanza ci pare troppo rigida», commenta Giampiero Pasinati, un hobbista che si è preso a cuore la questione e che sarà oggi dal primo cittadino. «Sono subissato da centinaia e centinaia di telefonate anche dal Friuli e dal Veneto», spiega Sandro Cogo, titolare del negozio Pesca & Pesca di via Machiavelli: «Sono un pescatore in primis, ma devo dire che anche da negoziante sono preoccupato. Ho già rinunciato a un ordine. La pesca sportiva sta diventando anche turistica e di alcuni progetti su questo tema vorrei un giorno parlare con Dipiazza». Parallelamente si è mosso anche Renato Del Castello, presidente della sezione provinciale della Federazione italiana Pesca sportiva e attività subacquee, che raccoglie circa 16 società su 40 inerenti la pesca sportiva e ricreativa. Anche lui si recherà da Dipiazza stamattina, quando si presenterà anche in Capitaneria. «Nessuno si è lamentato tra i miei iscritti - specifica Del Castello - ma vorrei sapere il perché di questa nuova ordinanza e capirne bene le restrizioni imposte». Chiederà un colloquio con la Capitaneria anche Antonio Paoletti, presidente dell'Assonautica di Trieste, per verificare se ci possono essere ulteriori spazi per la pesca, come ad esempio la parte finale del **Porto** vecchio, di pertinenza anche del Comune. «È perfettamente corretto e fondamentale garantire maggior sicurezza nella navigazione e nelle attività portuali - sostiene il numero uno dell'ente camerale - ma andrebbero riviste, dov'è possibile, le limitazioni alla pesca sportiva e ricreativa, praticata a Trieste da molte persone, in particolare anziane». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Piccolo

Trieste

Il Municipio di San Dorligo a fianco dei pacifisti

«Denuclearizzare i porti di Trieste e Capodistria»

LU.PU.U.SA.

il dibattitoSAN DORLIGO DELLA VALLEDenuclearizzare i porti di Trieste e Capodistria «per garantire sicurezza e pace». È questo l' appello lanciato ieri nel corso di una conferenza online promossa dal Movimento per la democrazia in Europa 2025, dal Comitato Dolci e dal Comune di San Dorligo. Dopo l' introduzione dell' assessore comunale Davide Stokovac Alessandro Capuzzo (Di Em 25) ha ricordato che «Trieste e Capodistria ospitano due porti militari nucleari che possono diventare oggetto di attentato e le popolazioni residenti non sono a conoscenza dei rischi che corrono. L' obiettivo è di denuclearizzare l' intero Mediterraneo». Aurelio Juri, già sindaco di Capodistria, ha evidenziato che «la Slovenia non ha aderito al trattato internazionale di abolizione delle armi nucleari. Speriamo che il prossimo governo, che auspico di colore diverso da quello attuale, aderisca». Werner Wintersteiner dell' Università di Klagenfurt ha ricordato che «il Fvg è sempre stato considerato una zona pericolosa a causa della presenza della base di Aviano. Il pericolo nucleare va combattuto a livello internazionale e il nostro obiettivo è fare dell' Alpe Adria la regione della pace». Carlo Tombolo, dell' Osservatorio sulle armi nei porti europei e del Mediterraneo, ha spiegato che «bisogna battersi affinché le popolazioni siano sempre messe a conoscenza delle merci che transitano nei loro porti. A Trieste esiste un documento congiunto di Capitaneria di porto e **Autorità** portuale - ha proseguito - che prevede che il materiale nucleare e in particolare gli esplosivi prima di transitare nello scalo giuliano siano sottoposti ad autorizzazione». Sibylle Hoffmann, pacifista di Amburgo, ha ribadito «la necessità di diffondere le informazioni sui traffici di materiali nucleari». Stokovac ha garantito la disponibilità «a ospitare sul sito del Comune le documentazioni inerenti ai temi trattati». --U.SA.© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Montedoro perde quasi il 30% del fatturato
Addio nel 2020 a 500 mila clienti, il volume d'affari è sceso in un anno da 103 a 42 milioni. I turisti per 470 posti di lavoro

Aurisina, liquidato con 350 mila euro l'ex gestore fiscale

Muggia, rimessi a nuovo i monumenti dedicati alla lotta di resistenza

Porto, 30 milioni per potenziare i trasporti fluviali e ridurre lo smog

Il finanziamento del Ministero per trasferire container dai camion alle navi

PORTO MESTRE Quasi 30 milioni di euro per il porto di Venezia, arrivano dallo Stato e servono a sviluppare e potenziare i trasporti fluviali, quelli che, con navi apposta, trasportano container e anche carichi eccezionali da Marghera e Chioggia fino a Mantova e a Cremona, nel cuore della pianura Padana dove ci sono migliaia di fabbriche manifatturiere. Un modo per rendere più efficiente la logistica dei trasporti e, parallelamente, per togliere camion dalla strada e quindi per inquinare di meno. I FONDI Dopo il ferrobonus, pensato per sviluppare il trasporto ferroviario, il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Mit) punta dunque a potenziare la modalità fluviale per favorire il trasporto attraverso vie navigabili interne. È dei giorni scorsi il decreto del Mit che stabilisce come potranno essere richiesti gli incentivi per 20 milioni di euro in tre anni destinati sia al trasferimento delle merci sulle vie navigabili, sia all'acquisto o al potenziamento di chiatte, spintori e unità navali e per migliorare le prestazioni ambientali di unità già esistenti. È un riconoscimento della specificità del sistema portuale veneto (tra Venezia e Chioggia), l'unico in Italia a poter contare su una via navigabile interna per arrivare, appunto, al cuore della pianura padana, con una linea di navigazione che collega 365 giorni all'anno Venezia e Chioggia a Mantova attraverso il canale navigabile Fissero-Tartaro-Canalbianco e che offre la possibilità di proseguire fino a Cremona; inoltre, utilizzando il Po, si può raggiungere Piacenza 265 giorni all'anno: linee la cui importanza è riconosciuta anche dall'Unione Europea che considera la tratta fluviale Lombardo-Veneta componente del corridoio mediterraneo delle reti Ten-T, i dieci corridoi prioritari europei per il trasporto delle merci. L'AMBIENTE Dal punto di vista ambientale, i vantaggi di un tale intervento sono tangibili, basti pensare che una chiatta in grado di trasportare 60 container a viaggio si traduce in 60 camion in meno sulle strade per ogni singolo viaggio, e questo comporta una consistente diminuzione in termini di emissioni di Co2. Oltre ai 20 milioni di euro in tre anni, il Decreto ne rende disponibili altri 5,7 sempre nel triennio, destinati sia agli armatori (40%), sia alle imprese che utilizzeranno la modalità fluviale (60%): e questo contributo consiste in un importo massimo di 0,018 euro per ciascuna tonnellata metrica imbarcata, moltiplicato per i chilometri via strada evitati sulla rete autostradale o stradale italiana (e ciò si traduce, per la tratta Mantova-Venezia in un contributo di 3 mila euro); per i trasporti eccezionali si considerano le tonnellate equivalenti alla capacità della stiva. E.T. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

LOGISTICA E TRASPORTI

Traffico container giù dell' 11 per cento Venezia peggior porto dell' Adriatico

Il 2020 si è chiuso con una riduzione della movimentazione di merci. Gli scali di Trieste e Ravenna in linea con l' anno prima

GIANNI FAVARATO

I porti sull' Adriatico di Trieste e Ravenna battono quello di **Venezia** nella movimentazione di container standard che ormai trasportano - via mare, strada e ferrovia - la maggior parte delle merci nel mondo. Colpa delle difficoltà in cui si dibatte ancora, a causa della pandemia, anche il trasporto marittimo. I due terminal container, gestiti da Tiv-Msc e Vecon-Psa nell' Isola Portuale di **Venezia**, gli stessi in cui, come ha deciso l' ultimo Comitato, dovrebbe essere adibita una parte delle loro banchine agli approdi temporanei delle grandi navi da crociera, hanno movimentato nell' anno appena trascorso complessivamente circa 529.000 Teu, con un calo dell' 11% rispetto al 2019 (593.000 Teu) e ancor più rispetto al 2018, un anno record con 603.000 Teu. È andata meglio ad un altro **porto** del mare Adriatico, quello di Trieste che ha chiuso il 2020 con l' imbarco e lo sbarco di 687.921 Teu, di poco inferiore al risultato (688.649 Teu) del 2019. Alla riduzione dei traffici, oltre alle ricadute sui traffici marittimi dell' emergenza mondiale per la pandemia e l' aumento del costo dei noli dei container a disposizione, è stato il limitato pescaggio dei canali. Secondo i dati resi noti dal quotidiano specialistico on-line "Shipping Italy", il terminal container di Tiv (partecipato dalla grande compagnia marittima Msc, attiva nella crocieristica e nel trasporto merci) ha chiuso il 2020 con volumi sostanzialmente stabili, con 274.000 Teu movimentati, poco meno dei 283.000 movimentati nel 2019. Peggio è andata al terminal di Vecon, società del gruppo Psa International di Singapore, uno dei maggiori operatori portuali del mondo, che ha chiuso il 2020 con 255.000 Teu, il 17,9% in meno dell' anno precedente, una riduzione superiore a qualsiasi altre registrata nei terminal container di tutti i porti concorrenti dell' Adriatico. Un risultato, anche secondo Shipping Italy, dovuto alla cancellazione del servizio settimanale diretto con l' Estremo Oriente delle navi di Ocean Allience (per via dei limitati pescaggi del canale Malamocco-Marghera) e alla «progressiva riduzione di capacità messa in atto dalle maggiori compagnie di navigazione che ha impedito una ripresa più significativa nel secondo semestre per la mancata ripresa dell' export che rappresenta un fattore trainante per i traffici containerizzati che passano per il **porto di Venezia**». Anche nel vicino **porto** di Ravenna il terminal container nel 2020 ha subito un calo dei traffici, circa 170.000 Teu nel 2020, in calo rispetto ai 183.000 dell' anno precedente, mentre il **porto** di Trieste ha limitato al massimo i danni di un anno difficile per tutti, con 687.921 Teu, quasi lo stesso numero del 2019 quando erano stati 688.649. Non sono ancora stati resi noti i risultati del 2020 del **porto** di Koper (Croazia), ma dalle stime dovrebbero assestarsi su una quota di poco inferiore al 2019. Il traffico di navi porta container nel 2020 è tornato a crescere in maniera significativa solo nel grande terminal di Gioia Tauro in Calabria, e altri scali nel mar Tirreno, come Salerno e Napoli, sono riusciti grossomodo a mantenere i volumi del 2019. Per tutti gli altri porti d' Italia il calo del traffico container è stato mediamente nel range fra il -10 e il -15% grazie al buon inizio del 2020, quando l' emergenza per la pandemia non era ancora arrivata, il suo inevitabile e conseguente calo della movimentazione di merci dovuto al periodo di lockdown, e poi grazie alla ripresa del traffico mercantile nell' ultimo quadrimestre dopo gli inevitabili cali conseguenti al periodo di



lockdown nazionale. Il 2021 è iniziato con dati meno incoraggianti per i terminalisti, dato che l'emergenza sanitaria per la pandemia si è riacutizzata e, oltretutto, a causa



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

dell' aumento dei costi di nolo dei container che ancora risente del blocco delle attività produttive in Cina e delle ripercussioni sui mercati globali, compreso quello marittimo che ora non riesce a fare fronte alla ripresa della domanda. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Vecon in cassa integrazione senza la linea diretta cinese

La cancellazione del servizio diretto con l' Estremo Oriente di navi porta container che percorrono l' antica "Via della Seta" - a causa dei limitati pescaggi del canale Malamocco-Marghera - è stata un' ulteriore "mazzata", dopo la riduzione dei traffici marittimi a livello globale iniziata l' anno scorso. Il terminal veneziano gestito in concessione da Vecon, la società del gruppo Psa di Singapore, infatti, ha chiuso il 2020 con una riduzione del 17,9 % della movimentazione di container nel terminal del Molo B, 254.672 Teu rispetto ai 310.054 del 2019. Negli ultimi due anni il terminal di Vecon-Psa ha perso la possibilità di far arrivare a Venezia navi porta container di maggiore capacità (8.500 Teus), in modo da garantire l' unico servizio diretto della Ocean Alliance che scalava già a Venezia (sulla rotta del Pireo) con navi di minor capacità (6.500 Teus). Ma anche quest' ultima, dall' aprile scorso, non arriva più nel terminal di **Porto Marghera** per la soppressione del servizio "shuttle" Venezia-Pireo. Dal novembre scorso Vecon ha avviato, di accordo con i sindacati dei lavoratori, l' utilizzo della cassa integrazione a rotazione per i suoi 50 dipendenti diretti e ha ridotto al minimo le chiamate degli addetti all' imbarco e allo sbarco dei container della Nuova Compagnia dei Lavoratori Portuali (Nclp) che , a sua volta, sta utilizzando la cassa integrazione. Il Gruppo Psa International Pte Ltd (ex "Port of Singapore Authority") è uno dei maggiori operatori portuali del mondo. In Italia ha anche due terminal container nel **porto** di Genova. Dal 28 febbraio prossimo Alessandro Becce, amministratore delegato di Vecon spa lascia l' incarico e a capo del terminal di Venezia arriva Daniele Marchiori, attuale manager operativo. --



Mose, consulenza da 1.100 euro al giorno

Spitz "assume" Ossola, ex commissario e ingegnere di fama, come responsabile dei sollevamenti fino al termine dell'opera. Ma il compenso non potrà andare oltre i 150mila euro l'anno. Oggi tecnici in preallarme: prevista per domani acqua a 105 cm

L' INCARICO VENEZIA Responsabile della sicurezza dei cantieri, ma anche dei sollevamenti d' emergenza per la fase transitoria, con un compenso da 1100 euro a giornata lavorativa di otto ore, e straordinari proporzionali nel caso l' impegno raggiunga le 13 ore. A fine anno, però, non potrà portare a casa più di 150mila euro più Iva e oneri. L' ATTO DI NOMINA La determina è stata firmata dal commissario straordinario al **Mose** Elisabetta Spitz e la consulenza è stata affidata a Francesco Ossola, 74 anni, già amministratore straordinario del Consorzio Venezia nuova dal 2014 al 2020. Ingegnere del Politecnico di Torino e progettista di fama, Ossola è stato chiamato da Spitz in base alla sua competenza ed esperienza, anche per garantire la necessaria continuità con la precedente gestione del Consorzio. Alla nomina del commissario liquidatore Massimo Miani, l' altro amministratore del Cvn, Giuseppe Fiengo, si era infatti dimesso, mentre Ossola è rimasto a fornire la propria opera, nonostante la carica fosse cessata, su richiesta del supercommissario. Spitz aveva dapprima chiesto di farlo assumere dal Cvn, chiedendo al commissario liquidatore Miani che gli fosse affidata una consulenza a 360 gradi. Miani senza repliche, aveva iniziato a tagliare tutte le consulenze del Cvn. Spitz ha allora deciso di farlo entrare nella propria struttura organizzativa, che dispone di un budget di spesa di un milione. Nella determina si sottolinea l' alta competenza specialistica di Ossola, necessaria al compito assegnato. Va però ricordato che nei giorni scorsi il Provveditore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone aveva accolto per Ossola solo l' ipotesi di una consulenza ridotta alla sicurezza nei cantieri, precisandone i limiti. **MOSE PRONTO** Intanto le squadre di tecnici e informatici di Comar, Thetis e Cvn hanno ricevuto il preallarme, per il pomeriggio di oggi. Se le previsioni dovessero essere confermate, infatti, per domani mattina alle 6,10 è atteso un picco di marea di 105 centimetri e sarà possibile che vengano sollevate le barriere del **Mose**. In una congiuntura di morto d' acqua, la marea inizierà a salire con molta lentezza ma ininterrottamente - secondo il Centro maree del Comune di Venezia - dalle 13.45 di oggi fino a poco prima dell' alba di domani. Partirà da una minima di 25 centimetri e con ogni probabilità il **Mose** sarà azionato in serata, per tenere all' asciutto la città anche nei punti più bassi, dopo la batosta dell' 8 dicembre che tante polemiche ha suscitato. Si terrà conto, infatti, della possibilità di un margine di errore - e di un più o meno probabile repentino incremento del vento - anche più ampio di quello finora considerato (di 25 centimetri), che potrebbe raggiungere i 35, nonostante non ci sia alcun documento che riporti questo valore. Ieri, infine, si sono dati appuntamento il commissario Spitz, il provveditore Cinzia Zincone, il commissario liquidatore del Consorzio Venezia Nuova Massimo Miani per fare il punto della delicata situazione finanziaria, lamentata anche dalle ditte che hanno protestato - senza ottenere risposta - per la carenza di liquidità. E il Provveditore è stato drastico, quanto all' elargizione di ulteriori anticipi, sostenendo che la finanza pubblica non concede deroghe. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

RAFFAELLA VITTADELLO



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

i nodi della salvaguardia

Mose, ultima spiaggia Se non si trovano 530 milioni il Consorzio fallisce

Vertice molto teso a palazzo Dieci Savi tra il Provveditore e i commissari Spitz e Miani. Imprese e stipendi a rischio

ALBERTO VITUCCI

Ultima spiaggia. Il Consorzio Venezia Nuova ha 200 milioni di debiti. I soldi dello Stato non arrivano, i contenziosi con le vecchie imprese sono aperti. E le nuove non vengono pagate. Il rischio adesso è non solo il blocco del Mose ma il fallimento di quella che per anni è stata la prima impresa del Veneto. Assistita dallo Stato e con i fondi garantiti. Un quadro preoccupante. Che ha convinto la provveditora alle Opere pubbliche Cinzia Zincone a convocare ieri a palazzo Dieci Savi la commissaria Sblocca cantieri Elisabetta Spitz e il commissario liquidatore del Consorzio Venezia Nuova Massimo Miani. Un lungo vertice, e alla fine una sorta di ultimatum. Se non arriveranno presto i 530 milioni promessi da due anni - i minori interessi sui mutui contratti a suo tempo con la Bei - il bilancio del Consorzio non potrà più reggere. A rischio gli stipendi dei dipendenti. Ma anche il futuro delle imprese minori, che hanno firmato contratti mai onorati. Una criticità che è andata aumentando nell'ultimo anno, nonostante l'arrivo da Roma della commissaria «Sblocca cantieri». Situazione ferma al 2019 quella dei finanziamenti che non arrivano.

E così i soldi che non bastano. I cantieri sono fermi. Tanto che Zincone ha scritto ieri una lettera ufficiale alla Spitz. Chiedendo «chiarezza» sulla manutenzione del Mose. «Da due anni questo Provveditorato ha fatto una scelta», scrive, «cioè di trasferire la linea della manutenzione delle paratoie a Marghera, nell'ex area Pagnan. Un progetto che è stato bloccato e non può più attendere». Situazione critica anche dal punto di vista della governance. «Si sono moltiplicati i commissari invece di mettere le strutture dello Stato in condizione di lavorare», sbotta Zincone, «lo ha detto anche il presidente della Corte costituzionale». Massimo Miani, il commissario liquidatore del Consorzio, intanto è alle prese con una situazione più ingarbugliata di quello che si aspettava. Il Consorzio non è un'azienda come le altre da liquidare. Materia per cui il commercialista veneziano ha una certa esperienza. E' un soggetto monopolista, alle prese con una grave crisi di liquidità. Tanto che anche gli ultimi stipendi per i dipendenti (250 persone tra Consorzio e le società Thetis e Comar srl) sono stati a rischio. Le imprese consorziate avanzano qualcosa come 20 milioni di euro. Oltre ai soldi per le movimentazioni del Mose degli ultimi mesi, circa 800 mila euro. Il groviglio sta anche nei bilanci, con i ricorsi incrociati e le richieste di risarcimento danni. Le tre grandi imprese del Consorzio (Mantovani, Condotte, Grandi Lavori Fincosit) sono state esautorate dal commissario Giuseppe Fiengo. E ritenute responsabili di molti lavori malfatti, che adesso dovranno essere riparati. Pendono al Tribunale civile richieste di risarcimento (del Consorzio) e di danni (delle imprese ai commissari e al Consorzio). I lavori sono fermi, e il 12 per cento di aggio riconosciuto dalla legge (gli "oneri del concessionario" che in passato garantivano milioni di euro) non basta più. Non è bastato certo il gesto - più simbolico che sostanziale - di tagliare le poche consulenze affidate in questi anni dagli amministratori straordinari. Non ci sono soldi, e la pentola bolle. Si dice anche che Miani mal sopporti il protagonismo della commissaria Spitz. E che il compenso non sia alla fine all'altezza delle grandi responsabilità che gli sono state affidate. Dunque, l'ipotesi che possa lasciare l'incarico di liquidatore è tornata a circolare con insistenza.





La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

romana, 66 anni

Cinzia Zincone alla guida del Porto

ALBERTO VITUCCI

Cinzia Zincone, 66 anni, romana, è dalla fine del 2018 il Provveditore alle Opere pubbliche del Triveneto. Succeduta a Roberto Linetti, di cui era stata la vice. Laureata in Scienze Politiche, ricopre una posizione di dirigente dal 2010, prima del Magistrato alle Acque, oggi del Provveditorato. Responsabile degli studi sul Mose e dei lavori. Da fine dicembre è stata anche nominata dal governo commissario straordinario dell' Autorità portuale. Carattere tranquillo, poco incline agli scontri e alle polemiche. «Cerco di fare il mio dovere», ama ripetere. --



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

architetto

Elisabetta Spitz commissaria del Mose

Elisabetta Spitz, 68 anni, romana, architetto. Ex dirigente centrale del Demanio, amministratore delegato della società Invimit, incaricata dal ministero di "valorizzare" i beni dello Stato. Ex moglie di Marco Follini, oggi esponente del Pd. E' tuttora commissario straordinario della società Sorgente. Alla fine di novembre 2019 è stata nominata dal governo commissario «Sblocca cantieri» del **Mose**. Negli anni '90 aveva partecipato ai progetti per l' insula di San Marco, nel 2005 ha autorizzato il passaggio dell' Arsenale al Consorzio di Mazzacurati. --

VENEZIA

Mose, ultima spiaggia

Se non si trovano 530 milioni il Consorzio fallisce

Venezia: multa fino a palazzo Caletti-Galati e Privilegiare e ripromettere Spitz e Monti. Impresari e indagine a rischio

Elisabetta Spitz, 68 anni, romana, architetto. Ex dirigente centrale del Demanio, amministratore delegato della società Invimit, incaricata dal ministero di "valorizzare" i beni dello Stato. Ex moglie di Marco Follini, oggi esponente del Pd. E' tuttora commissario straordinario della società Sorgente. Alla fine di novembre 2019 è stata nominata dal governo commissario «Sblocca cantieri» del **Mose**. Negli anni '90 aveva partecipato ai progetti per l' insula di San Marco, nel 2005 ha autorizzato il passaggio dell' Arsenale al Consorzio di Mazzacurati. --

Trasporti, San Samuele e Ca' Rezzonico Crescono le proteste

Easy Care SERVIZIO BADANTI AD ORE



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

«Cara nipotina, ti racconto quei giorni senza scuola chiusi in casa per il virus»

SILVIA CAMPESE

savona «In quei giorni, cara nipotina, non potevamo andare a scuola. Non potevamo abbracciare i nonni né vedere gli amici se non attraverso le videochiamate. C'era un virus, il Covid 19: tu sai cos'è? No, non è la peste, non sono così vecchia. Ma ci sono tante similitudini con il Decameron di Boccaccio e la peste del Trecento: per questo, vedi, è importante studiare». Si è calata nei panni di una nonna che segue la nipote nei compiti a casa, in un ipotetico futuro, la giovane Bianca Maria Ruffino, una dei 130 studenti savonesi che hanno raccontato la vita ai tempi del Covid. È sorprendente il risultato emerso da un progetto, nato quasi per caso, da un'idea di Anna Maroscia e dell'associazione Dante Alighieri: coinvolgere le scuole superiori savonesi per far raccontare ai ragazzi le proprie emozioni, le sensazioni, le paure, ma anche la voglia di tornare a vivere dopo uno dei periodi più difficili che si ricordi, quello della pandemia. L'idea è piaciuta al dirigente dell'Ufficio scolastico, Alessandro Clavarino, ai presidi di molte scuole, che hanno coinvolto, a loro volta, i docenti. Il risultato è un testo con due anime, per parlare di presente e futuro: "Mondo incognito: i ragazzi ai tempi del virus-Verso nuove rotte, un futuro per i nostri ragazzi". Pagine, quelle scritte dagli studenti savonesi, che raccontano un volto inedito dei giovani, dove a prevalere è la voglia di vivere e di guardare con ottimismo al futuro. «Questo lungo periodo mi ha portato a riflettere sulla vita, anche attraverso il senso di incertezza e disagio che ho provato», racconta nel suo testo Sonia Di Benedetto, dell'Istituto Patetta di Cairo. Federico Bruzzone, Boselli Alberti, ha raccontato di un ipotetico viaggio in Grecia, quando tutto sarà finito, mentre Matteo Barcella, del liceo Scientifico Grassi, ha riflettuto sul futuro e ha raccontato quanto il Covid l'abbia cambiato. «Questa esperienza - scrive - ha stravolto la nostra scala delle priorità. Prima, al vertice, c'erano temi che, il confronto con questa dura realtà, ha spazzato via». A dominare, nonostante tutto, è l'ottimismo. «Voglio credere - scrive Marianna Mantovani - che quando ne usciremo saremo persone diverse», mentre Laura Caviglia, Mazzini da Vinci, scrive: «Vorrei vedere mio nonno, ma è a Milano. C'è tanto desiderio di normalità». Un bel ritratto dei giovani quello che emerge dal libro, come sottolinea la docente Claudia Palone, che ha collaborato alla raccolta dei testi: «Molto spesso fa notizia il gruppo che non indossa la mascherina. In realtà, ci sono tanti studenti coraggiosi, che stanno affrontando con forza questo difficile momento», il commento. Il testo, raccontato ieri in una videoconferenza online, verrà presentato, in un secondo tempo, nel **porto** di **Vado**, all'interno delle numerose imprese (le associazioni del cluster marittimo portuale di **Savona - Vado** Ligure, Isomar, Unione Utenti del **porto** Di **Savona-Vado** Ligure, Sezione Terminalisti) che hanno sostenuto economicamente la pubblicazione. E del **porto** di **Vado** si parla nella sezione del volume, dedicata al futuro e alle prospettive economiche del territorio. Il futuro, del resto, è il tema dominante del libro. Proprio come racconta, nel suo testo, la giovane liceale di **Savona** Bianca Maria Ruffino nell'ipotetico racconto, in veste di nonna, alla sua nipotina che non vuole studiare il Boccaccio. «L'anno della mia prima liceo - dice - se l'è portato via il Covid: quando pensavo che avrei conosciuto compagni nuovi, docenti, un mondo tutto da vivere, mi sono trovata costretta a casa, come i giovani del Decameron. Ma poi, i nostri prof. hanno fatto una magia: con la Dad ci hanno portato la scuola



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

a casa. E la vita è ripartita». --

Il Vostro Giornale

Savona, Vado

Scaletto di Savona a rischio trasferimento, Linea Condivisa: "Decisione che va concordata con tutti"

Il gruppo regionale di minoranza lancia l' allarme: "Messa a rischio della spiaggia libera attrezzata per persone disabili"

Savona. Lo Scaletto delle Fornaci, ovvero la spiaggia attrezzata per persone disabili gestita con passione da volontari e dalla cooperativa "L' Altromare" di Savona, rischia di essere trasferito. "Le ultime notizie di stampa autorizzano la preoccupazione - afferma Rita Lasagna di Linea Condivisa Savona - infatti L' **Autorità Portuale** avrebbe deciso di spostare i servizi a favore dei disabili in un' altra spiaggia, a Zinola. La motivazione è che lo Scaletto delle Fornaci sia privo di parcheggi e che la possibilità di sosta dei mezzi che trasportano i disabili stessi sia molto difficoltosa". "Il trasferimento, oltre agli evidenti costi connessi al 'trasloco' - prosegue Lasagna - comporterebbe un aumento del canone demaniale da 300 a 2500 euro". Anche per questa elemento di preoccupazione prendono posizione, oltre a Rita Lasagna, anche Rossella D' Acqui, presidente di Linea Condivisa, e Gianni Pastorino, capogruppo in Consiglio regionale: "Come Linea Condivisa riteniamo che lo Scaletto sia una delle esperienze di civiltà più belle che Savona abbia espresso negli ultimi anni: un esempio per molti, non solo in Liguria. Riteniamo che il trasferimento, che andrà comunque negoziato con tutti gli attori in campo, possa essere considerato a patto che i servizi e la fruibilità abbiamo effettivamente un miglioramento" scrivono Lasagna, D' Acqui e Pastorino. "Riteniamo - concludono i tre esponenti di Linea Condivisa - inaccettabile l' aumento del canone demaniale. Al di là di quanto dovuto per legge, riteniamo che gli enti territoriali, dal Comune all' **Autorità Portuale** stessa, debbano farsi carico del problema".



Il Vostro Giornale

Savona, Vado

Nessuno sfratto allo Scaletto senza Scalini. Vertice in Comune, Santi: "Notizia infondata e pretestuosa"

Autorità Portuale: "Abbiamo proposto un possibile spostamento per ampliare spazi, alla luce delle ultime problematiche riscontrate nel distanziamento da Covid"

Savona . " Lo Scaletto senza Scalini rimane nella spiaggia delle Fornaci ". A dichiararlo sono gli assessori del Comune di Savona Pietro Santi e Maria Zunato che si sono occupati della vicenda dopo la polemica che è sorta su un possibile spostamento del servizio balneare attrezzato per anziani e disabili gestito dalla cooperativa L' altromare . Per discutere sulla questione con i diretti interessati è stata indetta in tempi brevi anche una riunione, che si è svolta questa mattina con Comune, **Autorità Portuale** e il socio fondatore della cooperativa L' Altromare Ugo Cappello. " La notizia sullo spostamento del servizio è assolutamente infondata e pretestuosa - spiega Santi, a conclusione della riunione sul tema -. Nè **Autorità Portuale** nè il Comune di Savona hanno pensato di spostare lo Scaletto dalle Fornaci". " Non è mai stato messo in discussione dall' amministrazione di Savona e dall' **Autorità Portuale** il ruolo, la funzione e il luogo dello Scaletto senza Scalini . La nostra volontà non è solo quella di mantenerlo nel luogo che si ritiene più funzionale, ma che sia anche una storicità, una tradizione della zona da preservare" commenta l' assessore Zunato. Ed è così che si mette a tacere la polemica nata intorno al possibile spostamento dello Scaletto senza Scalini: sulla questione si è sollevata anche la minoranza proponendo una mozione . Dall' **Autorità Portuale** chiariscono che si è proposto un possibile spostamento dello Scaletto solo in "un' ottica di ampliamento degli spazi, alla luce delle ultime problematiche riscontrate nel distanziamento da Covid - affermano da **Autorità Portuale** - Non c' è stato alcuno sfratto ma solo una proposta, in quanto nella stagione balneare 2020 alcune persone che frequentavano Lo Scaletto non hanno potuto accedere alla spiaggia per la ristrettezza degli spazi, aggravata dai metri di distanza per evitare il contagio da Covid". " La spiaggia che si sta allestendo a Zinola avrebbe spazi più estesi e risolverebbe quindi questo problema, ma non si è messa in moto alcuna pretesa : l' ultima parola spetta alla cooperativa che gestisce il servizio di balneazione" concludono dall' **Autorità Portuale**. Anche l' assessore Santi non chiude comunque la proposta di ampliare gli spazi per il servizio dello Scaletto: " Se un domani la cooperativa L' Altromare chiedesse più spazio per accontentare altri disabili si possono trovare insieme altre collocazioni . Ad oggi comunque hanno confermato che il servizio va benissimo dove si trova ora ". L' assessore Zunato conclude dicendo che, per quanto riguarda il canone demaniale per l' utilizzo della spiaggia - che prevedrebbe un aumento nella spesa di 2200 euro - il Comune "sta lavorando come Anci a livello regionale e nazionale per eliminare l' aumento dei canoni demaniali". Se tuttavia non ci dovessero essere modifiche, il Comune assicura di "farsi carico dell' impegno di aiutare la cooperativa nel pagamento".



Scaletto di Savona a rischio trasferimento, Linea Condivisa: 'Decisione che va concordata con tutti'

Redazione IVG

Savona. Lo Scaletto delle Fornaci, ovvero la spiaggia attrezzata per persone disabili gestita con passione da volontari e dalla cooperativa 'L' Altromare' di Savona, rischia di essere trasferito. 'Le ultime notizie di stampa autorizzano la preoccupazione - afferma Rita Lasagna di Linea Condivisa Savona - infatti l'**Autorità Portuale** avrebbe deciso di spostare i servizi a favore dei disabili in un'altra spiaggia, a Zinola. La motivazione è che lo Scaletto delle Fornaci sia privo di parcheggi e che la possibilità di sosta dei mezzi che trasportano i disabili stessi sia molto difficoltosa'. ... » Leggi tutto.



Savona, vertice Comune-Autorità Portuale: lo Scaletto senza Scalini rimarrà alle Fornaci

Zunato e Santi: "Mai pensato di spostare il servizio". Il comune lavora per stoppare il maxi aumento del canone demaniale

Lo Scaletto senza Scalini non si sposterà a Zinola. Questa la decisione presa dopo la riunione che si è svolta nel primo pomeriggio tra gli assessori Maria Zunato e Pietro Santi, Paolo Canavese, direttore dell' ufficio territoriale di Savona dell' **Autorità di Sistema Portuale** e il presidente della Cooperativa l' Altromare Ugo Cappello. "Non è vero lo spostamento, né il comune né **Autorità Portuale** ha pensato di spostare il servizio per i disabili dallo Scaletto, anche quest' anno sarà alle Fornaci" il commento dell' assessore ai lavori pubblici Pietro Santi. "E' stata l' occasione per ribadire che non c' è nessun problema, mai messo in discussione il sito e il ruolo della cooperativa. E' un punto importante e necessario per far fronte ai problemi di chi ha disabilità, non capisco questo tentativo di fare polemiche soprattutto nei confronti di un' amministrazione che ha da sempre una forte condivisione soprattutto su questi temi. E' stata l' occasione per fare il punto della situazione e partire poi con il servizio" spiega l' assessore al demanio Maria Zunato. In merito all' aumento del canone demaniale, che passerebbe da 300 euro a 2500, il comune sta lavorando con Anci regionale e nazionale per presentare emendamenti per stopparlo. "In caso gli emendamenti non venissero accolti da parte nostra individualmente daremo un sostegno" ha continuato Zunato.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

genova, solo un no al piano

Ok dei camalli al risanamento dei conti La Culmv è salva

Il piano per la ristrutturazione finanziaria e organizzativa della Culmv è stato approvato dai camalli del porto di Genova con un solo voto contrario, nonostante un dibattito dai toni accesi. «Il nervosismo è comprensibile, la scelta era se approvare i sacrifici del piano o finire in un dirupo», ha detto il console Benvenuti. Gallotti e Margiocco / PAGINA 14.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Genova, svolta dei camalli Via al piano per il rilancio

I portuali approvano, quasi all'unanimità, il bilancio e il percorso di risanamento

Il bilancio approvato alla quasi unanimità, un voto contrario, e l'ovazione per il piano di ristrutturazione finanziaria e organizzativa, due soli astenuti, non devono trarre in inganno. La tensione all'interno della Culmv è alta e il suo console Antonio Benvenuti, all'uscita dall'assemblea, è il primo ad ammetterlo. «La scelta era tra approvare il bilancio o precipitare in un dirupo. Tra i nostri soci c'è un nervosismo comprensibile». L'assemblea di ieri mattina, la prima nella storia della Culmv ad essersi svolta non nella Sala Chiamata del Porto ma ai Magazzini del Cotone, per fare spazio a circa 400 persone nel rispetto delle misure anti-Covid, si è svolta a porte chiuse. Fonti vicine alla Compagnia raccontano di «urla che si sono alzate quando il console ha parlato di cinquanta soci invalidi da ricollocare. Si sono sentite voci contro i falsi invalidi. All'interno della Culmv c'è chi si ammazza di lavoro, e chi il lavoro lo schiva». Benvenuti non parla di quest'episodio, ma ammette la difficoltà. «Una cosa è l'esito del voto. Un'altra il clima dentro la compagnia, lì c'è molto da fare, e la parte difficile comincia ora». Il primo compito, per il console della Culmv, è il rinnovo degli accordi con i tredici terminal del porto di Genova. «Sono tutti scaduti». Sono gli accordi commerciali che regolano i rapporti tra la compagnia e le imprese portuali e che legano la tariffa di riferimento per ogni turno-uomo alla produttività, alle ore di lavoro e al numero di risorse necessarie per svolgerlo. La tariffa di riferimento, fissata dall'**Autorità portuale** nel 2015, è di 232 euro «ma dev'essere aggiornata», dice Benvenuti e invita l'**Autorità** a fare la sua parte nelle trattative che da oggi la Culmv dovrà affrontare coi terminalisti. «Dovrà dirimere questi accordi uno a uno e aiutarci a trovare un equilibrio, nell'interesse dei lavoratori e del porto». I lavoratori stanno pagando un conto salato. Ieri hanno votato la ricapitalizzazione della compagnia, per 250 euro a testa, e hanno approvato un piano di risanamento che taglia i costi al 2023 per oltre un milione di euro, e che ha nell'aggiornamento della tariffa uno dei suoi pilastri, un piano che arriva dopo un anno in cui le giornate di lavoro dei portuali sono crollate di cinquantamila unità. «Cinquantamila giorni in meno, su mille soci della Culmv, significa 50 giorni in meno a testa, cioè due mesi non lavorati. Mesi che l'indennità di mancato avviamento (l'integrazione salariale per le giornate non lavorate, ndr.) non basta a compensare», fa notare Enrico Ascheri, socio Culmv e sindacalista Cgil. «I nostri salari sono fermi da anni. I nostri soci più anziani devono essere accompagnati alla pensione. Dobbiamo ridare dignità al nostro lavoro, non possiamo accettare tariffe al ribasso. E l'organico porto deve essere aggiornato». L'organico porto è il documento con cui terminalisti, armatori e sindacati, sotto la regia dell'**Autorità**, dovrebbero programmare insieme il mercato del lavoro **portuale**. «Non può più aspettare, è fermo da tempo, deve essere aggiornato», dice Roberto Gulli, segretario generale Uiltrasporti. «Solo così sapremo qual è la domanda di lavoro per la Culmv». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

FRANCESCO MARGIOCCO



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Rinnovo cariche e sfida ai terminal Ora per la Culmv inizia la Fase B

SIMONE GALLOTTI

Non era scontato il via libera al piano di risanamento, ma non è neppure mai stato in seriamente in bilico. Perché in fondo, come ha spiegato il console Antonio Benvenuti, si è trattato solamente di una casella del "gioco del porto" e la pedina dei camalli è avanzata di una posizione. Ora però per continuare ad andare avanti, bisogna superare la prova forse più difficile. «Dobbiamo trovare un equilibrio. Per noi, ma soprattutto per tutto lo scalo di Genova» analizza il numero due della compagnia Silvano Ciuffardi. Le difficoltà interne sono state sterilizzate e trasformate in dialettica, così la Compagnia ha dato prova di compattezza. E il risultato di ieri rafforza la posizione della Culmv che adesso accetta la sfida. Il passaggio fondamentale è con i terminalisti. Tecnicamente si discuterà di tariffa, del valore cioè corrisposto ad ogni turno lavorato in banchina dai soci. È determinante per capire se il piano funzionerà e i conti andranno a posto. E come spesso accade, è sui soldi più che sull'ideologia che si consumerà lo scontro: da una parte la Culmv rivendicherà tariffe più alte; dall'altra i terminalisti chiederanno almeno una riduzione delle chiamate. Sarà difficile trovare un punto di caduta anche per il clima aspro, con polemiche a ripetizione, che è andato in scena tra novembre e dicembre. I terminalisti vogliono una tariffa più bassa anche per «dare maggiore competitività allo scalo», ma la Culmv sa che senza un aumento si rischia di vanificare il voto in assemblea di ieri. «Non possono pensare di continuare a macinare utili sulla schiena dei lavoratori del porto. E poi c'è un valore di riferimento, fissato per legge sotto il quale non si può andare» ribatte netto Ciuffardi. Ecco perché «siamo convinti che l' Authority dovrà giocare un ruolo determinante anche in questa trattativa». È la "fase B" della lunga marcia della Culmv («e del porto di Genova» specifica il vice console) verso l'equilibrio. E Paolo Signorini, presidente dell' Authority, è chiamato adesso a scendere (di nuovo) in campo. Niente trattative a due per ottenere lo stesso uguale quadro di riferimento. Perché se è vero che ieri l'assemblea è andata liscia, «il clima non è poi tanto positivo: il peso della crisi del Covid si fa sentire e non è il caso di tirare troppo la corda». Lo dimostra anche lo stato di agitazione dei sindacati al terminal San Giorgio, dove i rapporti tra Cgil, Cisl, Uil e azienda sono arrivati ai minimi. E ad aprile ci saranno le elezioni per il nuovo Console, dopo il via libera al bilancio del 2020: «Forse è giunta l'ora di approvare i bilanci nei tempi giusti dopo anni di fatiche» dice Ciuffardi. Benvenuti ha già detto che «dai problemi non scappo», lasciando intendere di essere pronto ad un altro mandato. È il traguardo del "gioco del porto", ma per arrivarci manca ancora una casella che rischia di essere la più temuta: «Riparti dal via».



I l porto Per la prima volta lontani dalla Chiamata, i soci approvano l' esercizio dopo l' accordo con i privati e progettano le prossime mosse

Compagnia, doppio via libera ai conti 2019 e al nuovo piano

di Massimo Minella Via libera al passato e al futuro della Compagnia Unica, in un presente ancora complicato, come emerge nelle oltre tre ore di assemblea per la prima volta distante dalla Chiamata e trasferita a porte chiuse ai Magazzini del Cotone. L' emergenza sanitaria, che si è trasferita nell' economia e nel lavoro non fa sconti, spinge al ribasso le giornate di lavoro e i conti e rende tutto più difficile. Lo certifica appunto questa assemblea anomala non solo nel luogo, ma anche nei contenuti e nella dialettica. Alla fine l' esercizio 2019 e il nuovo piano vengono approvati all' unanimità, ma il risultato è il frutto di un confronto molto acceso, a tratti anche aspro, prima della convergenza finale. "È stata difficile, sì, ma a tutti è chiaro che oggi non c' è stato alcun punto di arrivo, ma di partenza verso il nostro futuro » , commenta a fine assemblea il console della Compagnia Unica Antonio Benvenuti. Già il fatto che i conti del 2019 vengano approvati a gennaio del 2021 lascia intendere quanto sia stato complicato poter chiudere una partita che deve sempre essere presentata in pareggio, bilanciando le entrate e le uscite. Quanto al piano, va tradotto dalle carte ai fatti sempre in un contesto operativo reso critico dalla pandemia, che non taglia solo le occasioni di lavoro, ma sovente rende complesse anche le relazioni personali. Ai conti in pari, è cosa nota, si arriva alla fine di un' infinita trattativa con i terminalisti, sotto la regia dell' **autorità portuale**. Mesi e mesi passati a discutere attorno a un adeguamento tariffario che, applicato, fa crescere le entrate fino ai punti di bilanciare i costi. Ma non è soltanto su un esercizio contabile che verte il destino dei soci di San Benigno. La partita è molto più ampia e vede al tavolo del confronto attori diversi e di diverse vedute, anche dentro la compagine privata. La Culmv dovrà ora capitalizzare questo risultato per poter guardare più serenamente al suo futuro, risolvendo da subito le questioni interne e chiudendo nuovi accordi operativi con alcuni soggetti privati con cui il confronto è ancora aperto, come Gnv, Terminal San Giorgio, la stessa Psa di Pra'. Nel corso dell' assemblea disagi e malesseri si confrontano con la realtà e il tutto si traduce nel voto finale. « lo ascolto tutti e mi fa piacere che il nostro sforzo, in tutti questi mesi, sia stato apprezzato - continua Benvenuti - ma ammetto che sono state tre ore difficili, pesanti. Deve prevalere sempre il senso della realtà, questo consiglio di amministrazione non si è mai risparmiato, adesso inizia la parte più impegnativa, quella del piano. E inizia subito, da domani, anzi già da ora » . Gli strumenti partecipativi finanziari consentono di sanare questioni vecchie di decenni che, se irrisolte, avrebbero provocato danni gravissimi alla Compagnia Unica. Ma il piano impone anche un ulteriore sforzo di efficientamento e di contenimento dei costi. Come accettarlo con una pandemia che taglia il lavoro e penalizza i soci più di ogni altra componente del porto di Genova? Ciò che è certo, e che darà risposta anche a questo interrogativo, è che è necessario applicare un nuovo modello organizzativo che pone al centro sempre il ruolo della Compagnia, resa però più efficiente e non più gravata da conti sempre difficili da bilanciare. « Non abbiamo nessun timore ad aprire questa partita - chiude il console Benvenuti - Siamo qui, lo siamo sempre stati, non ci nascondiamo, chi vuole sa dove trovarci, ma chiediamo rispetto. Lo chiediamo come soci e anche come gruppo dirigente. Insieme possiamo lasciarci alle spalle questa fase così critica, che non è ancora finita, e guardare più serenamente al futuro » . Al centro resta sempre la Culmv, con la sua professionalità e la sua





La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

realtà. A Genova non è mai accaduto proprio in virtù del patto fra capitale e lavoro, con i privati che sanno di poter attingere ai soci della Compagnia per far fronte ai carichi di lavoro legati al ciclo della nave. Questo consente di non caricarsi di costi eccessivi che invece graverebbero se fossero fissi. Dall' altro lato, la Culmv è chiamata ad adeguarsi costantemente alle nuove tecnologie, a una formazione continua, arrivando quasi a raddoppiare l' offerta di turni ai privati. Una sintesi fra queste differenti esigenze, come peraltro prevede anche il piano della Compagnia, è la risposta adatta per governare al meglio il futuro. © RIPRODUZIONE RISERVATA

Porto Genova: Culmv, dall' assemblea sì unanime alla svolta

Benvenuti, ora accordi con i terminalisti, l' Adsp sia arbitro"

Via libera al bilancio e soprattutto al piano di riorganizzazione, con voto quasi unanime (3 astenuti su 400). Per la Compagnia Unica di Genova quella di oggi è stata un' assemblea di svolta, oltre che la prima fuori dal quartier generale di San Benigno per rispettare le distanze imposte dal Covid. "Uno di quei giorni storici in cui se non prendi la strada giusta vai nel dirupo, ma ad avere preso la strada giusta ti accorgi che è una salita" commenta al termine il console Antonio Benvenuti guardando alle prossime sfide per la storica compagnia portuale genovese. Oggi in gioco c' era la sopravvivenza: l' approvazione del bilancio e del pesante piano di riorganizzazione, coniugati con gli strumenti finanziari partecipativi firmati dall' **Autorità di sistema portuale** hanno messo in sicurezza la Culmv assicurandone la continuità per il futuro. "E' andata bene ma la tensione resta. Inizia un percorso in salita da monitorare bene: la trattativa con i terminalisti sulle tariffe - avverte Benvenuti -. E su questo rivendico un ruolo di regolatore e arbitro dell' **Autorità di sistema portuale** perché è impensabile che possa esserci un raffronto diretto al volo fra i terminal e noi come se fossimo una cooperativa mordi e fuggi. Come previsto dal regolamento l' **Autorità portuale** dovrà fare con noi e i terminalisti l' accordo quadro che stabilisce la tariffa di riferimento e poi faremo gli accordi operativi, ma nessun testa a testa, al tavolo deve esserci l' Adps che ti dice cartellino giallo, ammonizione, espulsione, fallo". Oltre al piano che cambia assetti interni e organizzazione del lavoro, tagli dei costi e più efficienza in un momento di calo del lavoro, segnato dall' emergenza Covid, i soci hanno votato una ricapitalizzazione della Compagnia con 250 euro a testa. Soddisfatto il viceconsole Silvano Ciuffardi: "La Compagnia ha capito il momento storico, era importante questa votazione fosse anche collegiale e di larghi numeri e lo è stata - dice -. Poi è vero che c' è un piano di risanamento che i soci vogliono conoscere ed è giusto che si apra un confronto interno per applicarlo". (ANSA).



La Culmv approva bilancio e piano, oggi inizia il futuro della Compagnia

di Matteo Cantile giovedì 21 gennaio 2021 GENOVA - La Compagnia Unica del porto di Genova ha approvato oggi il bilancio 2019 e il piano che renderà sostenibile la Culmv nel futuro : l' assemblea, composta da 250 'camalli', ha votato si con soli quattro astenuti. Il confronto è avvenuto, per le restrizioni imposte dal Covid, ai Magazzini del Cotone. L' ok al piano era la condizioni essenziale per poter beneficiare dei contributi previsti dall' **Autorità di sistema portuale** del mar ligure occidentale e dell' extra tariffa concordato con i terminalisti genovesi. Adesso per il console della Compagnia, Antonio Benvenuti , inizia un periodo di lavoro intenso: la Culmv deve infatti negoziare la tariffa di riferimento con ciascuno dei 13 terminal del porto di Genova e rispettare i vincoli imposti dal piano. Approfondimenti Culmv, la battaglia continua: terminalisti e Adsp non trovano l'accordo Terminalisti cocciuti cercano lo scontro con la Culmv Porto di Genova: terminalisti e Culmv, muro contro muro Culmv-terminalisti, tanto rumore per nulla: la Compagnia salva.



La Culmv approva il piano. Signorini: "Prova di maturità"

di Matteo Cantile giovedì 21 gennaio 2021 GENOVA - "Quella della Compagnia Unica è una prova di grande maturità": parola di Paolo Emilio Signorini, presidente del porto di Genova . Il risultato di questa mattina nell'assemblea dei camalli non era scontato e a Palazzo San Giorgio hanno tirato un sospiro di sollievo: "Questo è un passaggio storico - sostiene Signorini - che si poteva prestare a molte strumentalizzazioni, invece è prevalsa la consapevolezza che quello messo in atto è uno sforzo teso alla messa in sicurezza dei conti della Culmv. La Compagnia ha accettato la sfida, si è messa nella condizione di restare indipendente e di affrontare il mercato, seppure in una condizione di monopolio dettata da una gara d' appalto". Ora, per gli osservatori, iniziano le difficoltà: "Ma - precisa il presidente del porto - io credo che almeno un terzo della strada sia già stata percorsa. Abbiamo predisposto il piano, abbiamo selezionato gli strumenti idonei per attuarlo, abbiamo già messo in pratica alcune misure: adesso, naturalmente, sarà necessario trattare la tariffa e il modello operativo e, in casi come questo, sia dalla parte della Culmv che da quello dei terminalisti, è normale che ci siano diffidenze e preoccupazione. L' **Autorità portuale** sarà, come in passato, il luogo dove fare la sintesi delle diverse posizioni e, come abbiamo sempre fatto, trovare soluzioni che portino vantaggio a una sola delle parti costituirebbe una sconfitta per il porto nel suo complesso. Tenderemo sempre - insiste Signorini - a trovare il punto di equilibrio più equo". Il lavoro del Console della Compagnia, Antonio Benvenuti, è stato molto apprezzato da Signorini: "Lo ammiro molto, sta gestendo la Culmv in un momento di grande trasformazione e lo sta facendo guardando al futuro senza rinnegare la tradizione storica e ideologica della Compagnia. E' un compito difficile che sta svolgendo egregiamente". Per la Culmv resta il nodo degli interinali , che il piano approvato oggi limita fortemente: "Sono una vera risorsa per il porto - conclude Signorini - sono giovani e specializzati. Per le condizioni in cui ci troviamo, anche a causa dell'emergenza pandemica, non possiamo pensare di farli entrare stabilmente nell' organico porto ma dobbiamo, nel medio periodo, trovare altri strumenti per poterli utilizzare: una delle soluzioni potrebbe essere l' incentivo alla pensione per una parte degli attuali soci della Compagnia".



Shipping Italy

Genova, Voltri

I soci della Culmv votano sì al nuovo piano di sopravvivenza e rilancio

Via libera al bilancio e soprattutto al piano di riorganizzazione, con voto quasi unanime (3 astenuti su 400). Per la Culmv Paride Batini del porto di Genova quella di oggi è stata un'assemblea di svolta, oltre che la prima fuori dal quartier generale di San Benigno per rispettare le distanze imposte dal Covid (si è tenuta ai Magazzini del Cotone). Uno di quei giorni storici in cui se non prendi la strada giusta vai nel dirupo, ma ad avere preso la strada giusta ti accorgi che è una salita commenta al termine il console Antonio Benvenuti, guardando alle prossime sfide per la storica compagnia portuale genovese. In gioco c'era la sopravvivenza della Compagnia Unica: l'approvazione del bilancio e del pesante piano di riorganizzazione, coniugati con gli strumenti finanziari partecipativi firmati dall'Autorità di sistema portuale hanno messo in sicurezza la Culmv assicurandone la continuità per il futuro. E' andata bene ma la tensione resta. Inizia un percorso in salita da monitorare bene: la trattativa con i terminalisti sulle tariffe avverte Benvenuti. E su questo rivendico un ruolo di regolatore e arbitro dell'Autorità di sistema portuale perché è impensabile che possa esserci un raffronto diretto al volo fra i terminal e noi come se fossimo una cooperativa mordi e fuggi. Come previsto dal regolamento l'Autorità portuale dovrà fare con noi e i terminalisti l'accordo quadro che stabilisce la tariffa di riferimento e poi faremo gli accordi operativi, ma nessun testa a testa, al tavolo deve esserci l'AdSP che ti dice cartellino giallo, ammonizione, espulsione, fallo. Oltre al piano che cambia assetti interni e organizzazione del lavoro, tagli dei costi e più efficienza in un momento di calo del lavoro, segnato dall'emergenza Covid, i soci hanno votato una ricapitalizzazione della Compagnia con 250 euro a testa. Soddisfazione è stata espressa anche dal viceconsole Silvano Ciuffardi: La Compagnia ha capito il momento storico, era importante questa votazione fosse anche collegiale e di larghi numeri e lo è stata dice -. Poi è vero che c'è un piano di risanamento che i soci vogliono conoscere ed è giusto che si apra un confronto interno per applicarlo.



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

La Culmv approva il piano. "Ma il lavoro duro deve ancora arrivare..." / VIDEO

Assemblea Culmv: al voto il bilancio industriale Genova - Il bilancio e il piano di rilancio della Culmv sono stati approvati quasi all' unanimità: solo 4 gli astenuti. 'Ma la tensione rimane, così come la preoccupazione', le prime parole del console Antonio Benvenuti. LA CRONACA DELLA GIORNATA Per Antonio Benvenuti il momento più difficile non è oggi, 'comincia domani'. Il console della Culmv lo ha dichiarato all' ingresso dell' assemblea dei soci della compagnia unica, la più difficile della sua carriera, con l' apprensione per la ripresa dei traffici e per la crescente automazione e con i conti della compagnia in passivo. Oggi 250 delegati sono riuniti nella sala Grecale dei Magazzini del Cotone, per discutere e votare il Piano di risanamento al 2023. Domani comincerà il lavoro duro. "Dovremo cercare accordi di equilibrio con i terminalisti, per ciascuno dei 13 terminal. Non sarà semplice". Per Benvenuti la trattativa non potrà essere affidata alla mano invisibile del libero mercato e la politica dovrà fare la sua parte. ' L' **Autorità portuale** dovrà dirimere questi accordi '. L' obiettivo, dichiara il console, è 'garantire un futuro al porto e a noi stessi'.



Terminal San Giorgio, Genova- Sindacati sul piede di guerra, continua lo stato di agitazione

Genova, La maggior parte dei lavoratori non è stata messa in condizione di svolgere le proprie mansioni con la serenità dovuta per un lavoro gravoso ed impegnativo come quello portuale" lo scrivono i sindacati, Filt Cgil Fit Cisl e Uiltrasporti, in merito allo stato di agitazione che, dal 31 dicembre scorso, coinvolge i lavoratori del Terminal San Giorgio del porto di Genova - "Negli ultimi anni, all'interno del Terminal San Giorgio, si sono registrati un numero di licenziamenti nettamente superiori rispetto a tutte le altre realtà portuali. Anche dal punto di vista della sicurezza si sono resi necessari frequenti interventi dei rappresentanti sindacali per ricomporre situazioni di pericolo che, solo per casi fortuiti e per la responsabilità dei lavoratori, non sono sfociati in incidenti gravi. Secondo le organizzazioni sindacali, nonostante le azioni da loro svolte per superare i problemi, nel Terminal si respira un clima di malcontento, è quanto dichiarato da Fabio Ferretti, Massimo Rossi e Duilio Falvo, rispettivamente Filt Cgil Fit Cisl e Uiltrasporti. "Non sono comunque mancati infortuni di una certa gravità" - si legge nella nota sindacale - "Lo scorso anno si è reso indispensabile anche l'intervento dell'ADSP Mar Ligure Occidentale per riportare alla normalità una situazione che stava diventando insostenibile, culminata con l'episodio di una nave che, per la fretta di partire dopo aver effettuato operazioni irregolari in autoproduzione, ha mollato gli ormeggi quando ancora parte del personale del Terminal era a bordo". Inoltre i sindacati contestano atti unilaterali da parte dell'azienda: "l'imposizione di un orario di lavoro che l'azienda non ha comunicato nel dettaglio alle rappresentanze sindacali" - un'organizzazione del lavoro nuova sulla quale l'azienda ha voluto evitare il confronto e della quale non comprendiamo l'effettiva utilità concludono Ferretti, Rossi e Falvo - "Consideriamo l'attuale situazione inaccettabile e siamo pronti, come sempre, a intraprendere qualunque azione sindacale si renda necessaria per la tutela dei lavoratori del Terminal San Giorgio. Conclude la nota sindacale: "Il 15 gennaio 2021 si è tenuta, infatti, un'assemblea dei lavoratori che, nel confermare lo stato di agitazione, ha ribadito la necessità di mandare un segnale forte alla dirigenza dell'azienda in modo che questi atti unilaterali cessino: il clima all'interno del terminal non è più sostenibile".



Terminal San Giorgio, cresce la tensione: "Licenziamenti e rischio incidenti, situazione inaccettabile"

I sindacati dei portuali dichiarano lo stato di agitazione

Redazione

Genova . Si alza la tensione al terminal San Giorgio di Genova dove i lavoratori sono in stato di agitazione dal 31 dicembre 'a causa di una serie di una serie di forzature dall' azienda che hanno deteriorato le relazioni sindacali', si legge in una nota unitaria di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti. 'La maggior parte dei lavoratori non è stata messa in condizione di svolgere le proprie mansioni con la serenità dovuta per un lavoro gravoso ed impegnativo come quello portuale - dichiarano i sindacalisti Fabio Ferretti, Massimo Rossi e Duilio Falvo - Negli ultimi anni, all' interno del terminal San Giorgio, si è registrato un numero di licenziamenti nettamente superiore rispetto a tutte le altre realtà portuali . Anche dal punto di vista della sicurezza si sono resi necessari frequenti interventi dei rappresentanti sindacali per ricomporre situazioni di pericolo che, solo per casi fortuiti e per la responsabilità dei lavoratori, non sono sfociati in incidenti gravi'. Non sono comunque mancati infortuni di una certa gravità , ricordano i sindacati. 'Lo scorso anno si è reso indispensabile anche l' intervento dell' **Autorità portuale** per riportare alla normalità una situazione che stava diventando insostenibile, culminata con l' episodio di una nave che, per la fretta di partire dopo aver effettuato operazioni irregolari in autoproduzione, ha mollato gli ormeggi quando ancora parte del personale del terminal era a bordo '. Il secondo punto che le organizzazioni sindacali intendono segnalare riguarda 'gli atti unilaterali a cui l' azienda tende a ricorrere. Già in passato questa dirigenza aveva mostrato propensione ad imporre organizzazioni del lavoro senza concordarle, oppure a chiamare i singoli lavoratori per avanzare proposte organizzative ad personam - raccontano Cgil, Cisl e Uil -. Si sperava di aver superato quei momenti, ma non è così: è storia recente l' imposizione di un orario di lavoro che l' azienda non ha comunicato nel dettaglio alle rappresentanze sindacali'. 'Questa tipologia di orario deriva da un' organizzazione del lavoro nuova sulla quale l' azienda ha voluto evitare il confronto e della quale non comprendiamo l' effettiva utilità - concludono Ferretti, Rossi e Falvo - L' unica cosa certa è che con un atto simile, da verificare in alcuni punti anche dal punto di vista del rispetto contrattuale, si sono alimentate nuove tensioni e si è vanificato il lavoro fatto nell' ultimo periodo per cercare di instaurare le corrette relazioni sindacali. Consideriamo l' attuale situazione inaccettabile e siamo pronti, come sempre, a intraprendere qualunque azione sindacale si renda necessaria per la tutela dei lavoratori del terminal San Giorgio'. Il 15 gennaio si è tenuta un' assemblea dei lavoratori che, nel confermare lo stato di agitazione, ha ribadito 'la necessità di mandare un segnale forte alla dirigenza dell' azienda in modo che questi atti unilaterali cessino: il clima all' interno del terminal non è più sostenibile'.



Informare

Genova, Voltri

Filt, Fit e Uilt denunciano la presenza di un «clima irrespirabile» alla Terminal San Giorgio

Ferretti, Rossi e Falvo: serie di forzature attuate dall' azienda che hanno deteriorato le relazioni sindacali Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti lamentano la presenza di un «clima irrespirabile» alla Terminal San Giorgio, la società terminalista del gruppo Gavio che gestisce l' omonimo terminal multipurpose nel porto di Genova, con i lavoratori dell' azienda che dallo scorso 31 dicembre 2020 sono entrati in stato di agitazione a causa - hanno denunciato i sindacati - di una serie di forzature attuate dall' azienda che hanno deteriorato le relazioni sindacali. I rappresentanti di Filt, Fit e Uilt hanno affermato che le organizzazioni sindacali hanno cercato di costruire un percorso che potesse portare al superamento dei problemi che però non ha avuto esito a causa del comportamento messo in atto dall' azienda. «La maggior parte dei lavoratori - hanno lamentato i rappresentanti di Filt Cgil Fit Cisl e Uiltrasporti, Fabio Ferretti, Massimo Rossi e Duilio Falvo - non è stato messa in condizione di svolgere le proprie mansioni con la serenità dovuta per un lavoro gravoso ed impegnativo come quello portuale. Negli ultimi anni all' interno del Terminal San Giorgio si sono registrati un numero di licenziamenti nettamente superiori rispetto a tutte le altre realtà portuali. Anche dal punto di vista della sicurezza si sono resi necessari frequenti interventi dei rappresentanti sindacali per ricomporre situazioni di pericolo che, solo per casi fortuiti e per la responsabilità dei lavoratori, non sono sfociati in incidenti gravi». Ferretti, Rossi e Falvo hanno precisato che non sono mancati infortuni di una certa gravità e hanno ricordato che lo scorso anno si è reso indispensabile anche l' intervento dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per riportare alla normalità una situazione che stava diventando insostenibile, culminata con l' episodio di una nave che, per la fretta di partire dopo aver effettuato operazioni irregolari in autoproduzione, ha mollato gli ormeggi quando ancora parte del personale del terminal era a bordo. Inoltre i rappresentanti dei sindacati hanno denunciato che l' azienda tende a ricorrere ad atti unilaterali: «già in passato - hanno spiegato Ferretti, Rossi e Falvo - questa dirigenza aveva mostrato propensione ad imporre organizzazioni del lavoro senza concordarle, oppure a chiamare i singoli lavoratori per avanzare proposte organizzative ad personam». I rappresentanti di Filt, Fit e Uilt hanno sottolineato che l' azienda avrebbe anche imposto un orario di lavoro non comunicato nel dettaglio alle rappresentanze sindacali: «questa tipologia di orario - hanno specificato Ferretti, Rossi e Falvo - deriva da un' organizzazione del lavoro nuova sulla quale l' azienda ha voluto evitare il confronto e della quale non comprendiamo l' effettiva utilità. L' unica cosa certa è che con un atto simile, da verificare in alcuni punti anche dal punto di vista del rispetto contrattuale, si sono alimentate nuove tensioni e si è vanificato il lavoro fatto nell' ultimo periodo per cercare di instaurare le corrette relazioni sindacali. Consideriamo l' attuale situazione inaccettabile e siamo pronti, come sempre, a intraprendere qualunque azione sindacale si renda necessaria per la tutela dei lavoratori del Terminal San Giorgio». A tal proposito, Filt, Fit e Uilt hanno reso noto che lo scorso 15 gennaio si è tenuta un' assemblea dei lavoratori che, nel confermare lo stato di agitazione, ha ribadito la necessità di mandare un segnale forte alla dirigenza dell' azienda in modo che questi atti unilaterali cessino.



Genova, clima teso al terminal San Giorgio. I sindacati: Situazione insostenibile

Genova Dal giorno 31 dicembre 2020 i lavoratori del Terminal San Giorgio sono entrati in stato di agitazione a causa di una serie di forzature dall'azienda che hanno deteriorato le relazioni sindacali. Lo annunciano Cgil, Cisl e Uil in una nota. Con estrema difficoltà, le OO.SS hanno cercato di costruire un percorso che potesse portare al superamento dei problemi ma, a causa del comportamento messo in atto dall'azienda, si respira un clima di malcontento nel terminal continua il sindacato. La maggior parte dei lavoratori non è stata messa in condizione di svolgere le proprie mansioni con la serenità dovuta per un lavoro gravoso ed impegnativo come quello portuale dichiarano Fabio Ferretti, Massimo Rossi e Duilio Falvo, rispettivamente Filt Cgil Fit Cisl e Uiltrasporti Negli ultimi anni, all'interno del Terminal San Giorgio, si sono registrati un numero di licenziamenti nettamente superiori rispetto a tutte le altre realtà portuali. Non sono comunque mancati infortuni di una certa gravità. Lo scorso anno si è reso indispensabile anche l'intervento dell'**ADSP** Mar Ligure Occidentale per riportare alla normalità una situazione che stava diventando insostenibile, culminata con l'episodio di una nave che, per la fretta di partire dopo aver effettuato operazioni irregolari in autoproduzione, ha mollato gli ormeggi quando ancora parte del personale del Terminal era a bordo racconta il sindacato. Già in passato questa dirigenza aveva mostrato propensione ad imporre organizzazioni del lavoro senza concordarle, oppure a chiamare i singoli lavoratori per avanzare proposte organizzative ad personam, raccontano i sindacati. C'è poi la grana orario: Questa tipologia di orario deriva da un'organizzazione del lavoro nuova sulla quale l'azienda ha voluto evitare il confronto e della quale non comprendiamo l'effettiva utilità concludono Ferretti, Rossi e Falvo L'unica cosa certa è che con un atto simile, da verificare in alcuni punti anche dal punto di vista del rispetto contrattuale, si sono alimentate nuove tensioni e si è vanificato il lavoro fatto nell'ultimo periodo per cercare di instaurare le corrette relazioni sindacali. Consideriamo l'attuale situazione inaccettabile e siamo pronti, come sempre, a intraprendere qualunque azione sindacale si renda necessaria per la tutela dei lavoratori del Terminal San Giorgio. Il 15 gennaio 2021 si è tenuta, infatti, un'assemblea dei lavoratori che, nel confermare lo stato di agitazione, ha ribadito la necessità di mandare un segnale forte alla dirigenza dell'azienda in modo che questi atti unilaterali cessino: il clima all'interno del terminal non è più sostenibile.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Botta e risposta fra azienda e sindacati sullo stato di agitazione dei portuali al Terminal San Giorgio di Genova

Aumenta il nervosismo fra i lavoratori operativi in banchina al Terminal San Giorgio del porto di Genova. I sindacati confederali informano che dal giorno 31 dicembre scorso i lavoratori del terminal operator controllato dal gruppo Gavio sono entrati in stato di agitazione a causa di una serie di forzature dall'azienda che hanno deteriorato le relazioni sindacali. Le organizzazioni sindacali riferiscono di aver cercato con estrema difficoltà di costruire un percorso che potesse portare al superamento dei problemi ma, a causa del comportamento messo in atto dall'azienda, il clima di malcontento che si respira nel terminal sarebbe questo secondo il loro racconto: La maggior parte dei lavoratori non è stata messa in condizione di svolgere le proprie mansioni con la serenità dovuta per un lavoro gravoso e impegnativo come quello portuale dichiarano Fabio Ferretti, Massimo Rossi e Duilio Falvo, rispettivamente Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti. Che ancora aggiungono: Negli ultimi anni, all'interno del Terminal San Giorgio, si sono registrati un numero di licenziamenti nettamente superiori rispetto a tutte le altre realtà portuali. Anche dal punto di vista della sicurezza si sono resi necessari frequenti interventi dei rappresentanti sindacali per ricomporre situazioni di pericolo che, solo per casi fortuiti e per la responsabilità dei lavoratori, non sono sfociati in incidenti gravi. Non sono comunque mancati infortuni di una certa gravità secondo quanto riferiscono i sindacati. Lo scorso anno si è reso indispensabile anche l'intervento dell'AdSP Mar Ligure Occidentale per riportare alla normalità una situazione che stava diventando insostenibile, culminata con l'episodio di una nave che, per la fretta di partire dopo aver effettuato operazioni irregolari in autoproduzione, ha mollato gli ormeggi quando ancora parte del personale del terminal era a bordo. Il secondo punto che le organizzazioni sindacali intendono segnalare riguarda gli atti unilaterali a cui l'azienda tenderebbe a ricorrere. Già in passato questa dirigenza aveva mostrato propensione a imporre organizzazioni del lavoro senza concordarle, oppure a chiamare i singoli lavoratori per avanzare proposte organizzative ad personam raccontano i sindacati. Si sperava di aver superato quei momenti, ma non è così: è storia recente l'imposizione di un orario di lavoro che l'azienda non ha comunicato nel dettaglio alle rappresentanze sindacali si legge ancora nella nota. Questa tipologia di orario deriva da un'organizzazione del lavoro nuova, sulla quale l'azienda ha voluto evitare il confronto e della quale non comprendiamo l'effettiva utilità concludono Ferretti, Rossi e Falvo. L'unica cosa certa è che con un atto simile, da verificare in alcuni punti anche dal punto di vista del rispetto contrattuale, si sono alimentate nuove tensioni e si è vanificato il lavoro fatto nell'ultimo periodo per cercare di instaurare le corrette relazioni sindacali. Consideriamo l'attuale situazione inaccettabile e siamo pronti, come sempre, a intraprendere qualunque azione sindacale si renda necessaria per la tutela dei lavoratori del Terminal San Giorgio. Il 15 gennaio scorso si è tenuta un'assemblea dei lavoratori che, nel confermare lo stato di agitazione, ha ribadito la necessità di mandare un segnale forte alla dirigenza dell'azienda affinché questi atti unilaterali cessino: il clima all'interno del terminal non è più sostenibile secondo i sindacati. A SHIPPING ITALY Terminal San Giorgio ha fatto sapere di ritenere che la posizione espressa dalle organizzazioni sindacali non sia una corretta rappresentazione della reale situazione in essere presso la nostra azienda. Ci risulta infatti che lo stato di agitazione dichiarato dalle OO.SS. non sia condiviso dalla maggior parte dei lavoratori, tanto che si sono registrate numerose prese di distanza, tra le altre anche da parte di un delegato sindacale che si è dissociato dall'iniziativa. L'azienda prosegue la replica è orgogliosa di riferire che solo negli ultimi tre anni sono stati assunti ben 37 nuovi dipendenti (mentre i licenziamenti sono stati solo 4 e per gravissimi motivi, tanto



Shipping Italy

Genova, Voltri

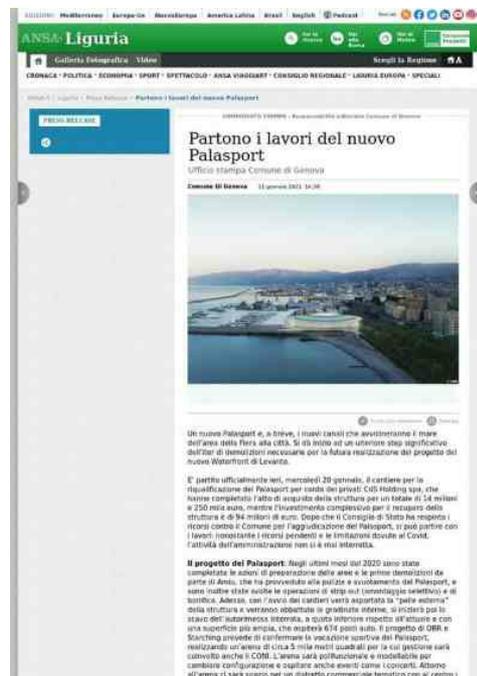
da essere ricondotti alla fattispecie di giusta causa'). Per quanto riguarda i presunti infortuni denunciati, l'azienda registra con stupore queste dichiarazioni dal momento che non risultano esserci stati gravi infortuni negli ultimi anni. A riprova di ciò si segnala che la Terminal San Giorgio, dal 2015, è certificata in materia di Sicurezza sul Lavoro (BS OHSAS 18001:2007) e, anche recentemente, ha ottenuto l'annuale rinnovo senza osservazioni da parte dell'Ente certificatore. Fatte queste il terminal portuale conferma la consueta disponibilità, più volte dimostrata, per la riapertura di un sereno confronto con le organizzazioni sindacali, e ciò al fine di ristabilire quanto prima corrette ed equilibrate relazioni industriali.

Partono i lavori del nuovo Palasport

Ufficio stampa Comune di Genova

Un nuovo Palasport e, a breve, i nuovi canali che avvicineranno il mare dell'area della Fiera alla città. Si dà inizio ad un ulteriore step significativo dell'iter di demolizioni necessarie per la futura realizzazione del progetto del nuovo Waterfront di Levante. E' partito ufficialmente ieri, mercoledì 20 gennaio, il cantiere per la riqualificazione del Palasport per conto dei privati CdS Holding spa, che hanno completato l'atto di acquisto della struttura per un totale di 14 milioni e 250 mila euro, mentre l'investimento complessivo per il recupero della struttura è di 94 milioni di euro. Dopo che il Consiglio di Stato ha respinto i ricorsi contro il Comune per l'aggiudicazione del Palasport, si può partire con i lavori: nonostante i ricorsi pendenti e le limitazioni dovute al Covid, l'attività dell'amministrazione non si è mai interrotta. Il progetto del Palasport: Negli ultimi mesi del 2020 sono state completate le azioni di preparazione delle aree e le prime demolizioni da parte di Amiu, che ha provveduto alla pulizia e svuotamento del Palasport, e sono inoltre state svolte le operazioni di strip out (smontaggio selettivo) e di bonifica. Adesso, con l'avvio dei cantieri verrà asportata la "pelle esterna" della struttura e verranno abbattute le gradinate interne, si inizierà poi lo scavo dell'autorimessa interrata, a quota inferiore rispetto all'attuale e con una superficie più ampia, che ospiterà 674 posti auto. Il progetto di OBR e Starching prevede di confermare la vocazione sportiva del Palasport, realizzando un'arena di circa 5 mila metri quadrati per la cui gestione sarà coinvolto anche il CONI. L'arena sarà polifunzionale e modellabile per cambiare configurazione e ospitare anche eventi come i concerti. Attorno all'arena ci sarà spazio per un distretto commerciale tematico con al centro i temi del turismo, dello sport, della produzione locale e della nautica. Nelle aree esterne sorgerà, sempre a carico di CdS Holding Spa, una parte del grande parco urbano che proseguirà negli altri lotti del Waterfront, con nuovi filari di alberi ad alto fusto e un tratto della pista ciclabile che attraverserà tutta l'area. CdS procederà poi, con inizio lavori sempre nel 2021, alla totale riconversione delle altre aree interessate dal progetto del Waterfront di Levante, per le quali ha firmato con il Comune un preliminare di acquisto da 20 milioni di euro. Verrà realizzato un nuovo quartiere che comprenderà residenziale, uffici, servizi, studentato e ospitalità. "L'obiettivo è quello di creare una nuova centralità urbana e una nuova destinazione attrattiva al di là dei confini regionali, per gli appassionati del mare e non - dicono dalla società CdS -. Due saranno le stelle polari del progetto: la qualità architettonica e la sostenibilità ambientale, con immobili di ultimissima generazione, realizzati con un'architettura bioclimatica c.d. nZEB (nearly Zero Energy Building)".

Via i padiglioni, arrivano i canali: Parallelamente ai cantieri del Palasport, iniziano proprio in questi giorni anche i lavori di demolizione dei padiglioni dell'ex Fiera di piazzale Kennedy: si tratta dei padiglioni C, D (quest'ultimo in uso alla Facoltà di Ingegneria fino a pochi anni fa) ed F. Un nuovo importante passo avanti dopo che, nei mesi scorsi, è stato completato il riempimento acqueo del primo tratto del canale navigabile sorto al posto dell'auditorium dell'edificio ex-Nira, con il ritorno dell'acqua in darsena prospiciente la fortificazione seicentesca della cerchia muraria genovese. Sempre nei mesi scorsi è stata demolita la Palazzina Uffici, ex centro direzionale della Fiera. I lavori di demolizione dei Padiglioni sono stati aggiudicati a un raggruppamento di imprese guidato da Daf Costruzioni stradali e composto dalle ditte Bazzani e Vico. Alla gara hanno partecipato dieci ditte, i vincitori sono stati scelti anche per la riduzione dei tempi del cantiere: a fronte dei 200 giorni previsti a bando, si sono impegnati a concludere i lavori entro



120 giorni . Sono previste penali di 10 mila euro per ogni giorno di ritardo. L' importo dei lavori,



Ansa

Genova, Voltri

a bando, era di oltre 11 milioni e 500 mila euro, poi scesi a 8 milioni e 700 mila euro più Iva. L' impegno complessivo del Comune per gli abbattimenti ammonta a circa 15 milioni. Le demolizioni dei padiglioni sono propedeutiche allo scavo dei canali, per la completa attuazione del Waterfront disegnato dall' architetto Renzo Piano e donato al Comune di Genova, alla Regione Liguria e all' Autorità di **Sistema Portuale** del **Mar Ligure Occidentale**. L' intenzione dell' amministrazione è procedere velocemente nell' attuazione delle opere previste dalla programmazione. La gara è prevista a febbraio, per aggiudicare i lavori entro aprile e far partire gli scavi dei canali non appena saranno finite le demolizioni dei padiglioni. L' obiettivo sfidante è di concludere i lavori di scavo e creazione dei nuovi canali entro la primavera del 2022 . Il canale principale avrà una lunghezza di 200 metri per 35 di larghezza, mentre il canaletto tra il Palasport e il Padiglione B (l' attuale edificio ad uso fieristico dal caratteristico colore blu, progettato dall' architetto Jean Nouvel) partirà con una larghezza minima di 10 metri che si estenderà fino a 40. Farà un percorso che dall' attuale marina di fianco alla tensostruttura salirà verso nord lambendo il Palasport. Come espressamente richiesto dall' architetto Piano le banchine saranno animate dalla presenza di locali destinati a connettivo urbano (negozietti, ristoranti, attività nautiche e così via), in parte di realizzazione pubblica e in parte privata. Su entrambi i lati dei canali sono previste ampie banchine pedonali ad uso pubblico, che avranno una larghezza compresa tra i 6 e i 18 metri lungo il canale principale e pari a 3 metri lungo il canaletto. Nel frattempo si realizzerà l' accesso all' area fieristica grazie alla nuova viabilità prevista dal progetto. Dopo lo scavo dei canali, si passerà alla realizzazione del parco urbano e dei ponti - con quello sul canaletto che sarà mobile per permettere l' ingresso delle imbarcazioni - e poi saranno allestiti gli spazi per i circoli nautici, le associazioni, gli esercizi commerciali legati agli sport nautici e alla ristorazione. « È una giornata storica per Genova - dichiara il sindaco di Genova Marco Bucci - e una tappa importante di un lavoro di enorme portata che ci ha visto impegnati sin dal primo giorno della nostra esperienza alla guida della città. Dopo l' abbattimento del Nira, assistiamo oggi all' avvio di altri lavori importanti che trasformeranno la zona fieristica, regalando un nuovo skyline al levante cittadino. Nasceranno spazi che ci permetteranno di organizzare esposizioni fieristiche di livello mondiale, eventi sportivi dedicati alla nautica e a tantissime altre discipline, grazie all' arena del Palasport. Potremo inoltre ospitare grandi concerti, avremo zone per uffici e, in generale, un migliore rapporto tra gli spazi della Fiera e la città. Siamo alla fase decisiva: nella primavera del 2022 avremo un' area del tutto nuova. Ancora una volta va ringraziato Renzo Piano per il dono fatto a Genova e per la continua collaborazione nell' affinamento dell' idea di waterfront. Grazie ai privati che hanno deciso di scommettere sulla città. Grazie a tutte le persone che, per la propria parte, hanno lavorato e stanno lavorando affinché Genova possa guardare al futuro!». Il vicesindaco e assessore ai Lavori pubblici del Comune di Genova Pietro Piciocchi dice : «Oggi è una giornata storica per Genova. Dopo anni di abbandono dell' area della Fiera partono finalmente in grande i lavori di riqualificazione del Palasport e le demolizioni dei Padiglioni C e D propedeutiche alla realizzazione del Waterfront di Levante donato dall' Architetto Renzo Piano. Ogni cittadino genovese è fortemente legato al Palasport e noi oggi vediamo concretizzarsi il sogno della sua restituzione alla Città secondo un progetto di altissimo livello che ne esalterà la vocazione sportiva e lo trasformerà in uno degli impianti più innovativi ed attrattivi del nostro Paese. Ho vissuto da vicino l' intenso e complesso lavoro amministrativo che si è reso necessario per arrivare alla giornata odierna e che ha coinvolto aspetti di bilancio, di patrimonio, di urbanistica, di commercio, di sport, di lavori pubblici - solo per citarne alcuni - e mi sento in dovere di ringraziare la grande squadra del Comune di Genova che ha lavorato e continua a lavorare su questa operazione, non solo dimostrando grande preparazione tecnica ma anche encomiabile slancio ideale. Voglio ringraziare la società CDS che, immedesimandosi non di rado nelle esigenze della pubblica amministrazione, ha voluto cogliere la grande sfida di questa opera che, tra finanziamenti pubblici e privati, farà calare sulla nostra Città, nei prossimi due anni, quasi 350 milioni di euro di investimenti e sarà portatrice di nuovi

posti di lavoro. Credo, in conclusione, che ancora una volta Genova stia dando all' Italia e al mondo un segnale di speranza, di fiducia nel futuro, di coraggio, nonostante il momento difficile che stiamo attraversando. E io sono particolarmente orgoglioso di fare parte di questa squadra e di questa avventura». « Le demolizioni



Ansa

Genova, Voltri

degli ex padiglioni fieristici ormai in disuso da anni sono le evidenze oggettive dell' attuazione del progetto di rigenerazione urbana più importante degli ultimi decenni per Genova - dichiara Simonetta Cenci, assessore all' Urbanistica del Comune di Genova -. Dopo la demolizione, si passerà alla costruzione dei nuovi edifici del progetto del Waterfront di Levante, che concluderanno il disegno del nuovo quartiere fieristico e del futuro polo della nautica». Archiviato in.

Waterfront Genova, al via i lavori per il nuovo Palasport: dall' arena al parco. Quando aprirà

Genova - Waterfront di Levante : partono i lavori per il nuovo Palasport negli spazi della Fiera di Genova. Un nuovo Palasport e, a breve, i nuovi canali che avvicineranno il mare dell' area della Fiera alla città. Si dà inizio, mercoledì 20 gennaio 2021, ad un ulteriore step significativo dell' iter di demolizioni necessarie per la futura realizzazione del progetto del nuovo Waterfront di Levante . L' obiettivo è avere pronto almeno il piano terra del nuovo Palasport di Genova nella primavera del 2022 : Genova, come annunciato dal sindaco Bucci, avrà un' area del tutto nuova . Parte ufficialmente il cantiere per la riqualificazione del Palasport per conto dei privati CdS Holding spa, che hanno completato l' atto di acquisto della struttura per un totale di 14 milioni e 250 mila euro , mentre l' investimento complessivo per il recupero della struttura è di 94 milioni di euro. Dopo che il Consiglio di Stato ha respinto i ricorsi contro il Comune per l' aggiudicazione del Palasport, si può partire con i lavori. Negli ultimi mesi del 2020 sono state completate le azioni di preparazione delle aree e le prime demolizioni da parte di Amiu, che ha provveduto alla pulizia e svuotamento del Palasport , e sono inoltre state svolte le operazioni di strip out (smontaggio selettivo) e di bonifica . Adesso, con l' avvio dei cantieri, è asportata la "pelle esterna" della struttura e verranno abbattute le gradinate interne . Si inizia poi lo scavo dell' autorimessa interrata , a quota inferiore rispetto all' attuale e con una superficie più ampia, che ospiterà 674 posti auto . Il progetto di OBR e Starching prevede di confermare la vocazione sportiva del Palasport , realizzando un' arena di circa 5 mila metri quadrati per la cui gestione sarà coinvolto anche il CONI. L' arena sarà polifunzionale e modellabile per cambiare configurazione e ospitare anche eventi come i concerti . Attorno all' arena ci sarà spazio per un distretto commerciale tematico con al centro i temi del turismo , dello sport , della produzione locale e della nautica . Nelle aree esterne sorgerà, sempre a carico di CdS Holding Spa, una parte del grande parco urbano che proseguirà negli altri lotti del Waterfront , con nuovi filari di alberi ad alto fusto e un tratto della pista ciclabile che attraverserà tutta l' area. CdS procederà poi, con inizio lavori sempre nel 2021 , alla totale riconversione delle altre aree interessate dal progetto del Waterfront di Levante, per le quali ha firmato con il Comune un preliminare di acquisto da 20 milioni di euro. Verrà realizzato un nuovo quartiere che comprenderà residenziale , uffici , servizi , studentato e ospitalità . "L' obiettivo è quello di creare una nuova centralità urbana e una nuova destination attrattiva al di là dei confini regionali , per gli appassionati del mare e non - dicono dalla società CdS - Due saranno le stelle polari del progetto: la qualità architettonica e la sostenibilità ambientale, con immobili di ultimissima generazione, realizzati con un' architettura bioclimatica c.d. nZEB (nearly Zero Energy Building)".

Waterfront di Levante: via i padiglioni, arrivano i canali
Parallelamente ai cantieri del Palasport , iniziano proprio in questi giorni anche i lavori di demolizione dei padiglioni dell' ex Fiera di piazzale Kennedy : si tratta dei padiglioni C, D (quest' ultimo in uso alla Facoltà di Ingegneria fino a pochi anni fa) ed F. Un nuovo importante passo avanti dopo che, nei mesi scorsi, è stato completato il riempimento acqueo del primo tratto del canale navigabile sorto al posto dell' auditorium dell' edificio ex-Nira , con il ritorno dell' acqua in darsena prospiciente la fortificazione seicentesca della cerchia muraria genovese. Sempre nei mesi scorsi è stata demolita la Palazzina Uffici, ex centro direzionale della Fiera. I lavori di demolizione dei Padiglioni sono stati aggiudicati a un raggruppamento di imprese guidato da Daf Costruzioni stradali e composto dalle ditte Bazzani e Vico



. L'obiettivo sfidante è di concludere i lavori di scavo e creazione dei nuovi canali entro la primavera del 2022 . Il canale principale avrà una lunghezza di



MenteLocale Milano

Genova, Voltri

200 metri per 35 di larghezza , mentre il canaletto tra il Palasport e il Padiglione B (l' attuale edificio ad uso fieristico dal caratteristico colore blu, progettato dall' architetto Jean Nouvel) partirà con una larghezza minima di 10 metri che si estenderà fino a 40. Farà un percorso che dall' attuale marina di fianco alla tensostruttura salirà verso nord lambendo il Palasport. Come espressamente richiesto dall' architetto Piano le banchine saranno animate dalla presenza di locali destinati a connettivo urbano (negozietti, ristoranti, attività nautiche e così via), in parte di realizzazione pubblica e in parte privata. Su entrambi i lati dei canali sono previste ampie banchine pedonali ad uso pubblico, che avranno una larghezza compresa tra i 6 e i 18 metri lungo il canale principale e pari a 3 metri lungo il canaletto. Nel frattempo si realizzerà l' accesso all' area fieristica grazie alla nuova viabilità prevista dal progetto. Dopo lo scavo dei canali, si passerà alla realizzazione del parco urbano e dei ponti - con quello sul canaletto che sarà mobile per permettere l' ingresso delle imbarcazioni - e poi saranno allestiti gli spazi per i circoli nautici, le associazioni, gli esercizi commerciali legati agli sport nautici e alla ristorazione. Alla gara hanno partecipato dieci ditte , i vincitori sono stati scelti anche per la riduzione dei tempi del cantiere: a fronte dei 200 giorni previsti a bando, si sono impegnati a concludere i lavori entro 120 giorni . Sono previste penali di 10 mila euro per ogni giorno di ritardo. L' importo dei lavori, a bando, era di oltre 11 milioni e 500 mila euro, poi scesi a 8 milioni e 700 mila euro più Iva. L' impegno complessivo del Comune per gli abbattimenti ammonta a circa 15 milioni. Le demolizioni dei padiglioni sono propedeutiche allo scavo dei canali , per la completa attuazione del Waterfront disegnato dall' architetto Renzo Piano e donato al Comune di Genova, alla Regione Liguria e all' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale**. L' intenzione dell' amministrazione è procedere velocemente nell' attuazione delle opere previste dalla programmazione. La gara è prevista a febbraio 2021 , per aggiudicare i lavori entro aprile e far partire gli scavi dei canali non appena saranno finite le demolizioni dei padiglioni. « È una giornata storica per Genova - dice il sindaco di Genova Marco Bucci - e una tappa importante di un lavoro di enorme portata che ci ha visto impegnati sin dal primo giorno della nostra esperienza alla guida della città. Dopo l' abbattimento del Nira , assistiamo oggi all' avvio di altri lavori importanti che trasformeranno la zona fieristica, regalando un nuovo skyline al levante cittadino . Nasceranno spazi che ci permetteranno di organizzare esposizioni fieristiche di livello mondiale, eventi sportivi dedicati alla nautica e a tantissime altre discipline, grazie all' arena del Palasport. Potremo inoltre ospitare grandi concerti, avremo zone per uffici e, in generale, un migliore rapporto tra gli spazi della Fiera e la città. Siamo alla fase decisiva: nella primavera del 2022 avremo un' area del tutto nuova . Ancora una volta va ringraziato Renzo Piano per il dono fatto a Genova e per la continua collaborazione nell' affinamento dell' idea di waterfront. Grazie ai privati che hanno deciso di scommettere sulla città. Grazie a tutte le persone che, per la propria parte, hanno lavorato e stanno lavorando affinché Genova possa guardare al futuro». Il vicesindaco e assessore ai Lavori pubblici del Comune di Genova Pietro Picocchi dice : «Oggi è una giornata storica per Genova. Ogni cittadino genovese è fortemente legato al Palasport e noi, oggi, vediamo concretizzarsi il sogno della sua restituzione alla Città secondo un progetto di altissimo livello che ne esalterà la vocazione sportiva e lo trasformerà in uno degli impianti più innovativi ed attrattivi del nostro Paese. Ho vissuto da vicino l' intenso e complesso lavoro amministrativo che si è reso necessario per arrivare alla giornata odierna e che ha coinvolto aspetti di bilancio, di patrimonio, di urbanistica, di commercio, di sport, di lavori pubblici - solo per citarne alcuni - e mi sento in dovere di ringraziare la grande squadra del Comune di Genova che ha lavorato e continua a lavorare su questa operazione, non solo dimostrando grande preparazione tecnica ma anche encomiabile slancio ideale. Voglio ringraziare la società CDS che, immedesimandosi non di rado nelle esigenze della pubblica amministrazione, ha voluto cogliere la grande sfida di questa opera che, tra finanziamenti pubblici e privati, farà calare sulla nostra Città, nei prossimi due anni, quasi 350 milioni di euro di investimenti e sarà portatrice di nuovi posti di lavoro. Credo, in conclusione, che ancora una volta Genova stia dando all' Italia e al mondo

un segnale di speranza, di fiducia nel futuro, di coraggio , nonostante il momento difficile che stiamo attraversando. E io sono particolarmente orgoglioso di fare parte di questa squadra e di questa avventura». «Le demolizioni degli ex padiglioni fieristici ormai in disuso da anni sono le evidenze



MenteLocale Milano

Genova, Voltri

oggettive dell' attuazione del progetto di rigenerazione urbana più importante degli ultimi decenni per Genova - dichiara Simonetta Cenci , assessore all' Urbanistica del Comune di Genova - Dopo la demolizione, si passerà alla costruzione dei nuovi edifici del progetto del Waterfront di Levante, che concluderanno il disegno del nuovo quartiere fieristico e del futuro polo della nautica». [Fotogallery Scopri cosa fare oggi a Genova consultando la nostra agenda eventi. Hai programmi per il fine settimana? Scopri gli eventi del weekend a Genova .](#)

l'INTERVISTA Raffaella Paita (Iv)

«Un decreto da integrare su compensi, fondi e opere»

G.Sa.

«Ho molti dubbi sul decreto che il governo ci ha trasmesso e li sollevo con scopo costruttivo perché dobbiamo essere certi che l'atto sia davvero capace di far partire i cantieri. Non c'è cosa più odiosa di promettere che si sbloccano i lavori se poi un'opera rimane al palo, per esempio perché non sono chiariti i temi del finanziamento». La renziana Raffaella Paita, presidente della commissione Trasporti della Camera, promette battaglia sullo schema di Dpcm su cui dovrà essere espresso il parere parlamentare.

Presidente Paita, quali sono le sue osservazioni critiche? Mi faccia dire, prima di risponderle, che Italia Viva era stata la prima a proporre commissari modelli **Genova**, già nel novembre 2019, più di sei mesi prima dell'arrivo del decreto semplificazioni. L'articolo 9 è uscito dal Parlamento in questo modo anche grazie alle nostre proposte. Veniamo alle obiezioni al Dpcm. La prima è questa. Non contesto la scelta di nominare tecnici, per altro di alto livello e con una storia valida, ma credo che in alcuni casi, per esempio per opere circoscritte a una città o a una regione, si poteva pensare di nominare sindaci e presidenti di regioni. Quello è il modello

Genova. Ma non è questa la parte più preoccupante. E quale? Innanzitutto, il decreto rischia di risultare non definitivo. Per le opere comprese nel territorio di una sola regione è previsto infatti che si faccia un'intesa con la Regione sul nome del commissario. Qui non c'è. Rischiamo di perdere altro tempo. È questa l'obiezione più forte? No, l'obiezione più forte è che il decreto non chiarisce aspetti fondamentali. Il compenso dei commissari, per esempio. Non se ne fa parola. Significa che lavoreranno gratuitamente? Me lo auguro ma non c'è scritto. E poi l'aspetto davvero più preoccupante, che rischia di impedire la reale partenza delle opere, è che non si affrontano e tanto meno risolvono problemi relativi alle opere come i finanziamenti o i progetti. Ci sono nell'elenco opere che non hanno ancora finanziamenti e spesso neanche il progetto. Dove prende i fondi il commissario? Potrei citare due opere che conosco bene, la diga foranea del **porto** di **Genova** e la Pontremolese, che hanno fondi insufficienti e progetti da fare. **Oltre alle obiezioni tecniche, non ne ha di strettamente politiche?** L'obiezione che faccio è che la lista delle opere era stata discussa nella maggioranza già a luglio, ce n'erano cento, alla fine sono rimaste poco più di 50. Di queste quasi una metà sono caserme, importanti ma non grandi opere. Si sono persi sei mesi. E perché si è deciso di lasciare fuori opere strategiche come la Tirrenica? © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Sole 24 Ore

Genova, Voltri

INFRASTRUTTURE

Terzo Valico nel 2024 ma con rischi imbuto

Rfi: «Pronti a investire 156 milioni per velocizzare la Tortona-Milano» Meistro (Cociv): «Il valico procede, è stato eseguito il 60% degli scavi»

Raoul de Forcade

Il Terzo valico ferroviario dei Giovi è previsto operativo per il 2024, con circa un anno di ritardo (al quale ha contribuito anche l'emergenza Covid) rispetto agli otto preventivati in origine; ma ormai l'opera dovrebbe procedere senza intoppi, se non ci saranno imprevisti. A spiegarlo è Nicola Meistro, direttore generale di Cociv, il general contractor del progetto, e operations director di Webuild, la società che controlla il consorzio. Quando, tra tre anni, la tratta sarà pronta, si innesterà, come previsto sulla linea storica Tortona-Milano. E su questo passaggio alcuni operatori della logistica temono si possa creare, per il traffico merci, un collo di bottiglia. Il dubbio nasce dal fatto che il progetto di quadruplicamento della linea non sarà ancora operativo per il 2024. Resteranno a due binari, infatti, la tratta Tortona-Voghera e una parte della Pavia-Milano. Per quanto riguarda la prima delle due, spiegano a Rfi, gli eventi alluvionali che hanno interessato l'area presso Tortona nel 2014 e 2019 hanno imposto la completa revisione, attualmente in corso, del progetto definitivo di quadruplicamento (del 2010), che consentirebbe un aumento della capacità complessiva offerta dall'infrastruttura. Per quanto riguarda la Pavia-Milano, l'intervento prevede due lotti funzionali che saranno realizzati separatamente (nel 2019 è stato avviato l'iter autorizzativo). Sono già disponibili, spiegano a Rfi, i 264 milioni di euro di finanziamenti per il primo (Pieve Emanuele-Milano) e la sua realizzazione è prevista nel 2024. Resterà, invece, provvisoriamente a due binari il tratto Pavia-Pieve Emanuele. Ma Rfi intende fugare i dubbi sulla possibilità che, una volta fatto il valico, si crei un imbuto. Grazie a un progetto di velocizzazione della attuale linea Tortona-Milano, per il quale è previsto un investimento complessivo di 156 milioni, infatti, l'azienda intende ridurre i tempi di percorrenza tra Milano Rogoredo e Tortona e adeguare l'infrastruttura alla circolazione di treni lunghi 750 metri, in coerenza con quanto previsto per «l'upgrade prestazionale» del Corridoio Reno-Alpi. Prevista anche la soppressione di tutti i passaggi a livello. «È in corso - spiegano i tecnici di Rfi - la realizzazione del nuovo apparato centrale computerizzato di comando e controllo della circolazione ferroviaria (Accm) nella tratta Pavia-Voghera che sarà attivato per fasi dal 2022 e, dal 2023, verrà esteso a Sud di Voghera nella tratta Voghera-Tortona». Anche per la Pavia-Milano, assicurano i tecnici di Rfi saranno realizzati gli interventi di velocizzazione «comprensivi di estensione dell'Accm» e includeranno il tratto Pavia-Pieve Emanuele che, al 2024, sarà ancora escluso, invece, dal quadruplicamento della linea. Per quanto riguarda il Terzo valico, la tratta (ad alta capacità e velocità, per merci e passeggeri), destinata a collegare il porto di Genova con Rotterdam, «è interamente finanziata - ricorda Meistro - per tutti i sei lotti previsti (il valore totale del contratto Cociv è di 4,35 miliardi, ndr) e sta procedendo spedita. Abbiamo eseguito il 60% degli scavi». Nonostante il Covid, prosegue Meistro, «ci sono stati quattro abbattimenti di diaframma negli ultimi mesi del 2020: due a settembre sul tronco piemontese, nella galleria di valico, che coi suoi 27 chilometri sarà la più lunga d'Italia, e nella galleria di Serravalle, e due abbattimenti a dicembre, uno in Liguria e uno in Piemonte. Inoltre sono ripartiti i lavori di riassetto del nodo ferroviario di Genova», una parte dei quali, quella di Voltri, è collegata al Terzo





Federlogistica: presidenti porti-commissari,rotta da seguire

Merlo, un segnale per sbloccare le grandi infrastrutture

(ANSA) - GENOVA, 21 GEN - La nomina dei tre presidenti dei porti di Genova, Livorno e Palermo a commissari delle grandi opere da realizzare nei loro scali può "diventare un segnale di svolta" e "tracciare la rotta per sbloccare la realizzazione delle grandi infrastrutture indispensabili per il Paese". E' il commento del presidente di Federlogistica Confrasporto Luigi Merlo, dopo che il presidente del consiglio Conte ha inviato nella bozza di Dpcm sulle opere infrastrutturali la lista dei commissari proposti per 53 opere, che contiene anche i nomi del presidente del porto di Genova e Savona Vado ligure, Paolo Emilio Signorini, come commissario per la realizzazione della nuova diga del porto di Genova, Luciano Guerrieri che guiderà l' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale come commissario per la Darsena Europa di Livorno e Pasqualino Monti presidente dell' Adsp di Palermo commissario per il rilancio del polo della cantieristica navale del porto di Palermo e la riqualificazione fra porto e città. "Le nomine e l' attribuzione ai presidenti già nominati, e a quelli che lo saranno, di un ruolo specifico e definito per la realizzazione delle nuove opere, che sono strategiche non solo per i porti stessi ma per l' intero sistema economico, fornisce una chiave di lettura per il futuro - dichiara Merlo -. L' auspicio è che con i presidenti commissari queste opere vengano realizzate celermente e che poi si superino le gestioni commissariali attraverso una semplificazione di leggi e di quelle procedure che sino a oggi hanno rallentato tutte le opere a partire dai dragaggi". (ANSA).



Merlo (Federlogistica): bene la nomina dei commissari per la realizzazione di opere portuali strategiche

Finalmente - ha sottolineato Merlo - un indicatore in controtendenza il presidente di Federlogistica-Confrtrasporto, Luigi Merlo, plaude alla decisione del governo, formalizzata in uno schema di decreto del presidente del Consiglio dei ministri, di nominare commissari straordinari per la realizzazione di specifiche opere strategiche, individuando - relativamente alle opere infrastrutturali in ambito portuale - i presidenti delle Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, del Mar Tirreno Settentrionale e del Mare di Sicilia Occidentale, Paolo Emilio Signorini, Luciano Guerrieri e Pasqualino Monti, quali commissari straordinari per l' esecuzione dei progetti relativi alla realizzazione della nuova diga foranea di Genova, della Darsena Europa di Livorno e del rilancio del polo della cantieristica navale nel porto di Palermo. «Finalmente - ha esultato Merlo - un indicatore in controtendenza, con i tre porti citati che rappresentano solo i primi esempi in cui al presidente è stato conferito un espresso incarico commissariale rispetto alle nuove infrastrutture; una formula questa che può funzionare legittimando gli enti preposti al governo dei nostri porti che troppo spesso sono stati spesso bistrattati e condizionati dalla burocrazia nonché da norme inadeguate». Secondo Merlo, «le nomine e l' attribuzione ai presidenti già nominati e a quelli che lo saranno di un ruolo specifico e definito per la realizzazione delle nuove opere, che sono strategiche non solo per i porti stessi ma per l' intero sistema economico, fornisce una chiave di lettura per il futuro. L' auspicio - ha concluso il presidente di Federlogistica-Confrtrasporto - è che con i presidenti commissari queste opere vengano realizzate celermente e che poi si superino le gestioni commissariali attraverso una semplificazione di leggi e di quelle procedure che sino a oggi hanno rallentato tutte le opere a partire dai dragaggi».



Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Guerrieri, Signorini e Monti candidati commissari per 1,7 miliardi di opere portuali

Inclusi nella "lista dei 59" inviata al Parlamento, potrebbero guidare l' ultimazione della Darsena Europa, la costruzione della diga foranea di Genova e il rilancio dei cantieri navali di Palermo

Porti, dighe, ferrovie, strade, edifici pubblici. Sono in tutto trenta i commissari scelti dal governo per la realizzazione di 59 opere pubbliche strategiche. Il premier Giuseppe Conte ha inviato al Parlamento una lista tra cui figurano tre presidenti dei porti che, se verranno confermati e inseriti nel prossimo dpcm, guideranno la realizzazione o l' ultimazione di importanti strutture strategiche dei loro scali. Si tratta (ex articolo 9 DL 76/2020) di Luciano Guerrieri , prossimo presidente dell' Autorità portuale che fa capo a Livorno, per l' ultimazione del grande terminal container Darsena Europa; Paolo Emilio Signorini , presidente del **porto** di **Genova**, per la costruzione della nuova diga foranea; infine, Pasqualino Monti , presidente a Palermo, per il rilancio del polo della cantieristica navale e la riqualificazione delle cerniere urbane tra **porto** e città. Opere che tutte insieme hanno un costo stimato complessivo di 1,7 miliardi di euro. Per il **Porto** di Livorno , le opere principali per l' ultimazione della Darsena Europa riguardano la diga foranea, l' imboccatura e i dragaggi, per un costo complessivo stimato di 860 milioni, di cui 200 milioni dallo Stato, 250 milioni dalla Regione Toscana, 60 milioni dall' Adsp e 50 milioni dal CIPE; Una nuova diga foranea per il **porto** di **Genova** sarebbe una svolta, perché allargherebbe sensibilmente il bacino di accesso, permettendo l' ingresso di navi più grandi, con ricadute positive sul traffico merci, soprattutto quello contenitori. Costo stimato complessivo, 700 milioni ma al momento sono finanziati appena 13,5 milioni, in parte con risorse statali e in parte dall' Adsp. Per il **porto** di Palermo l' intervento principale, stimato in 155 milioni, prevede la messa in sicurezza del bacino di carenaggio da 150 mila di tonnellate di portata, oltre alla rifunzionalizzazione di altre aree portuali.



Grandi opere, Conte svela la lista dei commissari: 30 nomi per 59 opere

di Mauro Salerno

Ci sono voluti quasi due anni e (forse) una crisi di governo con l' accusa bruciante di immobilismo, ma alla fine la lista dei commissari delle grandi opere da gestire in deroga al codice appalti è saltata fuori dai cassetti di Palazzo Chigi. Il premier Giuseppe Conte ha inviato proprio ieri alla Camera il nuovo testo del Dpcm con le opere da commissariare, in base all' articolo 4 del decreto Sblocca-cantieri (DI 32/2019). Rispetto al testo inviato lo scorso 7 dicembre, che conteneva già la lista di 59 grandi opere da mettere subito in produzione grazie alle deroghe, la principale novità è proprio l' aggiunta dei nomi dei commissari che dovranno occuparsi di far marciare i cantieri. Nel discorso tenuto in Parlamento per garantire di nuovo la fiducia al Governo, proprio Conte aveva annunciato che la lista dei commissari era pronta. Allora i nomi ancora non erano stati svelati. Ora invece ci sono. Nella nota che accompagna il Dpcm inviato ieri alla Camera per il parere, Conte chiarisce che decreto e allegati sostituiscono «integralmente» quelli inviati il 7 dicembre. Tra le opere non sembrano esserci novità di rilievo. A essere commissariate saranno 15 infrastrutture stradali, 16 opere ferroviarie, una metropolitana (la Metro C di Roma che vedrà in campo l' ex Ad di Rfi Maurizio Gentile), 12 opere idriche (soprattutto dighe), tre porti, 12 interventi di edilizia statale (in particolare caserme). A gestirle saranno in tutto 30 commissari, che a volte vestiranno più ruoli. I commissari per le strade Sulle strade a fare la parte del leone sarà l' Anas guidata da Massimo Simonini. Proprio l' Ad sarà il commissario incaricato di velocizzare i cantieri della Statale Jonica in Calabria dove sono in ballo lavori per almeno tre miliardi di euro. Simonini si occuperà anche della E78 Grosseto-Fano. Per le infrastrutture di respiro più locale scenderanno in campo una serie di dirigenti della Spa delle strade. I nomi più ricorrenti sono quelli di Raffaele Celia, Aldo Castellari, Vincenzo Marzi. Mentre l' Ad di Astral Antonio Mallamo si occuperà del collegamento Cisterna-Valmontone e delle opere connesse. mancano invece ancora i nomi dei commissari per le strade regionali di Sicilia e Sardegna, per cui il decreto Sblocca-cantieri prevedeva un percorso normativo a parte. I commissari per le ferrovie Anche per le ferrovie la nomina dei commissari segue un po' lo schema messo in campo sulle strade. A gestire la partita saranno tutti dirigenti (in un caso ex) del gruppo ferrovie, in particolare di Rfi. Il nuovo amministratore delegato Vera Fiorani si occuperà di quattro progetti su 16, tra cui il potenziamento della linea Salerno-Reggio Calabria, la nuova linea Ferrandina-Matera in Basilicata e la chiusura dell' anello ferroviario di Roma. Cinque i progetti di cui si occuperà Vincenzo Macello (responsabile della direzione Investimenti di Rfi). Tra questi la linea Av Brescia-Verona-Padova, il raddoppio Genova-Ventimiglia, la linea Roma-Pescara. Gentile alla linea C della metropolitana di Roma Alla fine sarà Maurizio Gentile a svolgere il delicatissimo compito di commissario per il completamento dei lavori della metro C di Roma. Gentile che in qualità di Ad di Rfi ha svolto il ruolo di commissario della Napoli-Bari, progetto assunto a modello di una gestione efficiente di opere in deroga, al momento svolge il ruolo di commissario straordinario per la messa in sicurezza delle autostrade A24 e A25 tra Lazio e Abruzzo. I commissari per le opere idriche I nomi dei commissari per le opere idriche vengono tutti da Porta Pia. Si tratta di Lucia Conti (esperta della struttura tecnica di missione e dirigente Mit in quiescenza), Massimo Sessa (presidente del Consiglio superiore dei Lavori pubblici), Angelica Catalano (responsabile della direzione



generale Dighe) e Ornella Segnalini, dirigente Mit in quiescenza. I commissari per i porti e caserme per i porti scenderanno in campo Luciano Guerrieri (darsena Livorno), **Paolo Signorini** (diga foranea di Genova) e Pasqualino Monti (rilancio della cantieristica navale nel porto di Palermo). Per le 12 grandi opere di edilizia



NT+ Enti Locali & Edilizia

Genova, Voltri

statale (in gran parte caserme) i nomi sono quelli di Gianluca Ievolella (provveditore interregionale di Sicilia e Calabria, di cui si era parlato anche come commissario alle strade siciliane), Giuseppe D'Addato (provveditore interregionale per la Campania, Molise, Puglia e Basilicata), Fabio Riva (provveditore interregionale per la Lombardia e l'Emilia Romagna), Roberto Ferrazza (provveditore interregionale per il Piemonte, la Valle d'Aosta e la Liguria) e Vittorio Rapisarda (provveditore interregionale per il Lazio, l'Abruzzo e la Sardegna). Validità delle nomine Le nomine entreranno in vigore al momento dell'approvazione definitiva del Dpcm, «fatta salva la nomina del Commissario straordinario Luciano Guerrieri che decorre dalla data di insediamento quale Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, ove successiva alla data del presente decreto». Il Governo chiarisce inoltre che per alcune opere «di rilevanza esclusivamente regionale o locale» ci sarà bisogno di ottenere l'intesa con i singoli Governatori dopo il parere parlamentare.

Signorini nominato commissario della nuova diga di Genova

di M.C. giovedì 21 gennaio 2021 **GENOVA** - Paolo Emilio Signorini è stato nominato commissario della nuova diga foranea di **Genova**: la decisione, assunta dal ministero alle Infrastrutture e trasporti, è in coerenza con quelle stabilite nel resto del Paese, i presidenti delle autorità portuali sono stati infatti anche nominati commissari alle grandi opere che riguardano i loro bacini. Questo venerdì, intanto, è previsto il terzo appuntamento con il dibattito pubblico sulla diga: in questo incontro saranno spiegate e valutate nel dettaglio le tre diverse soluzioni progettuali. I lavori saranno trasmessi in diretta su Telecittà e in streaming su primocanale.it e sulle pagine Facebook e Youtube del **porto** di **Genova**. Approfondimenti Signorini confermato al vertice dell' Autorit portuale del Mar Ligure Occidentale Terrazza Incontra Paolo Emilio Signorini: il futuro del **porto** su Primocanale.



Luigi Merlo: "Grandi opere e commissari, i porti tracciano la rotta"

Luigi Merlo: Grandi opere e commissari, i porti tracciano la rotta

GENOVA - Come sbloccare e realizzare le grandi infrastrutture indispensabili per avviare il rilancio del Paese? Una prima risposta può arrivare attraverso le **Autorità di Sistema Portuale** che, come accaduto a Genova, Palermo e Livorno, se riconosciute nel ruolo commissariale di realizzazione delle nuove opere e liberate dai vincoli della burocrazia e dotate di strumenti normativi efficaci, sono in grado di fornire una prima prova tangibile che le grandi opere possono essere sbloccate e avviate a realizzazione. Non casualmente nello schema di decreto del Presidente del Consiglio relativo alla gestione commissariale di infrastrutture strategiche nei porti figurano la Diga di Genova, le opere a mare della Darsena Europa di Livorno e il Polo cantieristico di Palermo. "Finalmente un indicatore in controtendenza - sottolinea Luigi Merlo, Presidente di Federlogistica- Confraspporto - con i tre porti citati che rappresentano solo i primi esempi in cui al Presidente è stato conferito un espresso incarico commissariale rispetto alle nuove infrastrutture; una formula questa che può funzionare legittimando gli Enti preposti al governo dei nostri porti che troppo spesso sono stati spesso bistrattati e condizionati dalla burocrazia nonché da norme inadeguate". Secondo Merlo "Le nomine e l'attribuzione ai presidenti già nominati e a quelli che lo saranno di un ruolo specifico e definito per la realizzazione delle nuove opere, che sono strategiche non solo per i porti stessi ma per l'intero **sistema** economico, fornisce una chiave di lettura per il futuro: l'auspicio è che con i presidenti commissari queste opere vengano realizzate celermente e che poi si superino le gestioni commissariali attraverso una semplificazione di leggi e di quelle procedure che sino a oggi hanno rallentato tutte le opere a partire dai dragaggi".



Grandi opere portuali: i commissari saranno Signorini, Monti e Guerrieri / Il testo

Roma Paolo Emilio Signorini commissario alla diga foranea del porto di Genova, Luciano Guerrieri alla Darsena di Livorno e Pasqualino Monti al rilancio del polo della cantieristica navale nel porto di Palermo e relativo interfaccia porto-città. Sono le proposte inviate dal premier Giuseppe Conte nella bozza del Dpcm su opere e infrastrutture, disponibile qui sotto.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Signorini, Guerrieri e Monti commissari straordinari per nuova diga, Piattaforma Europa e cantieri navali

Sono in tutto 30 i commissari straordinari che il Governo ha scelto per realizzare o completare 59 opere pubbliche considerate strategiche e riguardanti strade, ferrovie, dighe, porti e caserme. I nomi figurano nella lista che il presidente del Consiglio Giuseppe Conte ha inviato al Parlamento per raccogliere il parere delle commissioni competenti in materia. Fra questo figurano tre presidenti di Autorità di sistema portuale per le opere previsti negli scali di loro competenza. Più precisamente Paolo Emilio Signorini sarà il commissario straordinario per la realizzazione della nuova diga foranea del porto di Genova; Luciano Guerrieri, già annunciato successore di Stefano Corsini al vertice dell'AdSP del Mar Tirreno settentrionale, per la Darsena Europa; Pasqualino Monti, presidente della port authority di Palermo, per il piano di Rilancio del polo della cantieristica navale nel Porto di Palermo e interfaccia porto-città. Nel documento si legge: Sono stati identificati i seguenti interventi di sviluppo delle infrastrutture portuali, funzionali alla navigazione in sicurezza e ad assicurare un efficace raccordo fra i nodi portuali e le reti terrestri: Darsena Europa (LI) Si interviene con la realizzazione di opere foranee di protezione e di nuova imboccatura portuale. Diga Foranea di Genova Si prevede la realizzazione della nuova diga foranea per consentire condizioni di sicurezza per l'accesso delle grandi navi portacontaineri. Porto di Palermo. Rilancio del polo cantieristico Si prevedono diversi interventi per messa la in sicurezza, la compatibilità e la sostenibilità delle differenti funzioni portuali nell'area palermitana. La relazione illustrativa allegata al decreto ricorda infine che L'articolo 9 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, ha previsto una serie di disposizioni finalizzate alla revisione, all'ampliamento e alla proroga della disciplina dei commissari straordinari previsti dall'articolo 4 del decreto-legge 32/2019 c.d. Sblocca cantieri. In particolare, oltre a disciplinare la procedura per l'individuazione degli interventi ritenuti prioritari da effettuarsi con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze viene superato il concetto di opera prioritaria della normativa previgente per introdurre invece criteri più compositi di individuazione delle opere. Si fa infatti riferimento agli interventi caratterizzati da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico amministrative ovvero che comportano un rilevante impatto sul tessuto socio economico a livello nazionale, regionale o locale. I suddetti criteri rendono la scelta delle opere da commissariare particolarmente complessa e significativa in termini di riflessi per il Paese.



Giachino: nuova diga di Genova serve a tutta Italia

'Non ripetiamo i gravi errori fatti con la Tav e con la Gronda'

Redazione

GENOVA Dal 2000 al 2019 il Pil italiano è cresciuto del 7,7 rispetto al 30,6 della Germania e al 32 della Francia. La minore crescita di questi ultimi vent'anni la pagano i disoccupati e i giovani che sono costretti ad andare a cercare lavoro all'estero. La minore crescita ha impoverito notevolmente le classi più umili e le piccole aziende. Così inizia una nota di Mino Giachino presidente di Saimare. I No Tav, i No a tutto! e i Governi, che invece di destinare maggiori risorse agli investimenti li hanno diminuiti, hanno una grave responsabilità politica e storica. Ma ora la situazione, dopo le nostre grandi manifestazioni torinesi SiTav, è decisamente migliorata. Sta alla classe politica avere lo stesso nostro coraggio e lavorare per il futuro. L'occasione dei grandi fondi del Recovery Fund non può andare persa, lo dobbiamo alle nuove generazioni cui consegneremo un debito pubblico enorme. Il dibattito sulle opere inserite nel Recovery Plan italiano deve partire con questa consapevolezza. Ecco perché è un errore limitare il dibattito sulla nuova diga foranea per il porto alla sola città di Genova. L'ampliamento della capacità operativa del primo porto d'Italia avrà ricadute economiche e occupazionali importanti anche nelle regioni del Nord. Secondo uno studio di Nomisma dei 120mila posti di lavoro originati dal porto di Genova, 20mila sono localizzati in Lombardia, 17.000 in Piemonte, 7.000 in Emilia e 10.000 in Veneto. La nuova diga foranea consentendo l'arrivo delle meganavi, continua la nota di Giachino, aumenterà di quasi il doppio la capacità di ricezione dei terminali genovesi e di conseguenza genererà un aumento dei posti di lavoro ai terminali genovesi ma anche nei magazzini logistici delle regioni del Nord oltreché il lavoro per le società di spedizione. Se le attuali Autorità portuali venissero trasformate come auspicato da molti in Spa, come i porti del Nord Europa, io proporrei alla Amministrazione Comunale di Torino di acquisire almeno il 20% delle azioni del Porto di Genova spa. D'altronde fu il torinese Cavour a favorire il ruolo commerciale dello scalo della Lanterna spostando l'arsenale militare dal capoluogo ligure alla Spezia. Cavour, come riporta Rosario Romeo a pag.202 del suo libro sul grande statista piemontese, immaginava che lo scalo genovese con il collegamento ferroviario verso la Svizzera e la Germania avrebbe potuto contendere i traffici agli altri porti europei. E ciò che potrà capitare con la realizzazione del Terzo Valico, con la costruzione della nuova diga e con la introduzione dello sportello unico dei controlli. Con la Tav, con il Terzo Valico e con la nuova diga foranea le Regioni del triangolo industriale che negli ultimi anni hanno perso slancio potranno acquisire una centralità logistica nei traffici della Europa del Sud strategica nella economia globale. Genova, conclude Giachino, ha dimostrato al mondo che l'Italia è capace a realizzare le infrastrutture in tempi veloci, con la nuova diga farà capire al nostro Paese che le grandi infrastrutture sono uno dei più importanti motori di crescita dell'economia, del lavoro e di futuro. Sarebbe il modo migliore di utilizzare i fondi europei e soprattutto si uscirà dalla pesante crisi da Covid che ha semidistrutto il sistema commerciale del nostro Paese.



Diga di Genova, raddoppio ponente e pontremolese: ecco i commissari delle opere liguri

GENOVA - Diga di Genova, raddoppio ponente, pontremolese. Ecco i commissari delle opere in Liguria Il presidente del Porto Signorini per la diga del porto di Genova, Vincenzo Macello per il completamento del raddoppio ferroviario del ponente, Mariano Cocchetti per la Pontremolese. Sono i nomi indicati dal Governo nell' atto spedito al Parlamento nella lista delle 53 opere infrastrutturali italiane da commissariare con i nomi dei relativi commissari. Oggi il Governo ha protocollato e spedito al Parlamento il documento, che ora dovrà essere sottoposto ad un parere in sede di commissioni parlamentari, in cui sono individuate tutte le opere che necessitano di essere commissariate. Per la diga di Genova sarà dunque direttamente il presidente del porto Paolo Emilio Signorini a dover seguire l' iter: "Aspettiamo le commissioni - ha commentato il numero uno dell' **Autorità di Sistema Portuale** - ringrazio la ministra che ha proposto il mio nome, prima mi ha confermato presidente e poi mi ha conferito questo importante incarico, trovo sia giusto perché a Genova abbiamo un forte impianto commissariale, lavoriamo a stretto contatto con la struttura del Morandi e con la regione, è giusto mantenere il **sistema**, è un riconoscimento al nostro livello locale, la ministra ha creduto nei presidenti che lei stessa ha nominato". Sono invece dirigenti di Rfi a doversi occupare del completamento delle opere ferroviarie. Vincenzo Macello (responsabile della direzione investimenti) per il raddoppio del ponente , Mariano Cocchetti referente per il completamento della Pontremolese , inclusa la galleria di valico. Tra le opere incluse nell' elenco che comprende 53 opere ritenute strategiche dal Governo , ci sono anche altre opere che interessano la Liguria: i lavori sulla statale 20 del colle di tenda (commissario indicato Nicola Prisco, Anas Lombardia) e la realizzazione del ponte Lenzino, provvisorio e poi definitivo, sul Trebbia, lungo la statale 45 (Aldo Castellari, Anas Emilia Romagna).



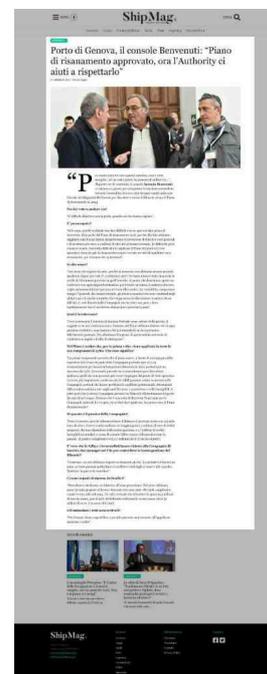
Diga foranea di Genova, le strade alternative al centro del prossimo dibattito pubblico

di M.C. giovedì 21 gennaio 2021 GENOVA - La diga foranea di Genova, il suo futuro, le fasi della progettazione e le strade alternative al centro del dibattito pubblico che si tiene nella sede all' **Autorità** portuale di Genova questo venerdì 22 gennaio. Un incontro che sarà trasmesso in diretta alle 17 su Telecittà e in streaming sul sito primocanale.it (CLICCA QUI) e in replica alle 21 sempre su Telecittà e alle ore 23 su Primocanale. Sarà inoltre possibile seguirlo sulle pagine Facebook e Youtube del porto di Genova (CLICCA QUI) . Durante l' incontro saranno affrontati temi quali le fasi della progettazione, le caratteristiche tecniche e funzionali delle alternative progettuali, le protezioni dei terminali dal moto ondoso, i test di navigazione e simulazioni di manovra e ancora e manovre portuali e le alternative di progetto. Poi spazio al dibattito pubblico. Diversi i protagonisti istituzionali e di settore che partecipano all' incontro pubblico , il sindaco di Genova Marco Bucci; Marco Vaccari, Dirigente Direzione Tecnica AdSP e RUP della nuova diga foranea del porto di Genova; Antonio Lizzadro, Project Manager di Technital SpA e Responsabile della progettazione; Paolo De Girolamo, Dipartimento di Ingegneria Civile Edile e Ambientale, Università di Roma "La Sapienza"; Roberto Riva, HR Wallingford; il comandante Alberto Battaglini, Capitaneria di Porto di Genova. Modera Andrea Pillon. Approfondimenti Nuova diga, aperto il 'debat public'. Le istituzioni: "Momento storico" Dibattito nuova diga: "L' opera economicamente sostenibile" Nuova diga, proposta choc del comitato di Multedo: "Delocalizzare I Porto Petroli" Signorini nominato commissario della nuova diga di Genova Diga di Genova, raddoppio ponente e pontremolese: ecco i commissari delle opere liguri.



Porto di Genova, il console Benvenuti: Piano di risanamento approvato, ora l'Authority ci aiuti a rispettarlo

"Per essere stato un voto (quasi) unanime, non è stato semplice. Ad un certo punto, ho pensato di andare via. Dopo tre ore di confronto, il console Antonio Benvenuti ci scherza su, giusto per stemperare la tensione accumulata durante l'assemblea dei soci: 250 delegati riuniti nella sala Grecale dei Magazzini del Cotone per discutere e votare il Bilancio 2019 e il Piano di risanamento al 2023. Perché voleva andare via? E' difficile dibattere con la gente, quando sai che hanno ragione. E' preoccupato? Si lo sono, perché si chiude una fase difficile e se ne apre un'altra piena di incertezze. Non parlo del Piano di risanamento in sé, perché alla fine abbiamo raggiunto una buona sintesi. Rispetteremo la previsione di ridurre i costi generali e di struttura per circa 1,1 milioni di euro nel prossimo triennio. Le difficoltà però stanno a monte, cioè nella difficoltà di applicare il Piano dal punto di vista operativo visto che già da domani dovremmo cercare accordi di equilibrio con i terminalisti, per ciascuno dei 13 terminal. In che senso? Nel senso che si parte da zero, perché al momento non abbiamo nessun accordo quadro in vigore per l'art.17, scaduto nel 2017. Né tanto meno è stata rinnovata la tariffa di riferimento prevista in quell'accordo. Al punto che dovremmo aprire un confronto con ogni singolo terminalista per trovare un'intesa. Confronto che non voglio nemmeno iniziare per non arrivare allo scontro. Le variabili in campo sono troppe: il periodo che stiamo vivendo, gli attori economici che sono cambiati negli ultimi anni e il rischio concreto che venga messa in discussione la natura stessa dell'art.17, cioè il ruolo della Compagnia che ha vinto una gara e deve legittimamente fare il suo lavoro almeno per i prossimi 5 anni. Qual è la soluzione? Deve intervenire l'Autorità di Sistema Portuale come arbitro della partita, il soggetto a cui noi rendiamo conto. Intanto, nel Piano abbiamo chiesto che in ogni prossima trattativa, con ciascuno dei 13 terminalisti, ci sia la presenza dell'Autorità portuale. Poi, ribadiamo l'urgenza di aprire subito un tavolo di confronto su regole e tariffe di riferimento. Nel Piano è scritto che, per la prima volta, viene applicato in tutte le sue componenti il 15 bis. Che cosa significa? La prima componente prevede che ci possa essere, a fronte di un impegno della copertura del lavoro da parte della Compagnia portuale (art .17), un riconoscimento per la nostra formazione attraverso le tasse portuali per un massimo del 15%. La seconda prevede un riconoscimento per i lavoratori inidonei, quelli che non possono più essere impiegati dal punto di vista operativo. La terza, più importante, conferma che le **AdSp** possano venire in soccorso alle Compagnie portuali che hanno problemi di squilibrio patrimoniali, determinati dalle trasformazioni avute negli anni Novanta, e possiedono crediti inesigibili. A patto però che la stessa Compagnia presenti un Piano di efficientamento in grado di coprirli nel tempo. Diciamo che è una sorta di Recovery Fund mini per le Compagnie portuali. Io ti copro, tu mi devi dare qualcosa. In questo caso, il Piano di risanamento. Di quanto è il passivo della Compagnia? Non c'è passivo, perché abbiamo chiuso il Bilancio di gestione 2019 con 135 mila euro di attivo. Certo i conti cambiano se si aggiungono i 5 milioni di euro di debiti pregressi, che non dipendono dalla nostra gestione, e 1,7 milioni di crediti inesigibili accumulati a causa di aziende fallite con cui abbiamo lavorato in passato. Il passivo complessivo è di 6,7 milioni che il 15 bis ha coperto. E' vero che la **AdSp** e i terminalisti hanno chiesto alla Compagnia di inserire due manager nel Cda per controllare la vostra gestione del Bilancio? Confermo, ma noi abbiamo risposto ovviamente picche. La trattativa è durata un anno, se fosse passata quella linea ci sarebbero stati tagli ai salari e alle squadre. Tradotto: la guerra in banchina. Ci sono segnali di ripresa dei traffici? Prevediamo che il 2021 sia identico all'anno precedente. Nel 2020 abbiamo perso 50 mila giornate di lavoro. Giornate che sono state 180 mila complessive contro le



Ship Mag

Genova, Voltri

223 mila nel 2019. Un calo verticale che si traduce in quasi 12,5 milioni di euro in meno, pari al 24% del fatturato realizzato lo scorso anno: circa 52 milioni di euro, 6 in meno del 2019. Gli indennizzi Covid sono arrivati? Per il 2020, siamo coperti fino a 39 mila giornate non lavorate. All'appello ne mancano 11 mila.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Si alla nuova diga di Genova, no a questa analisi costi benefici

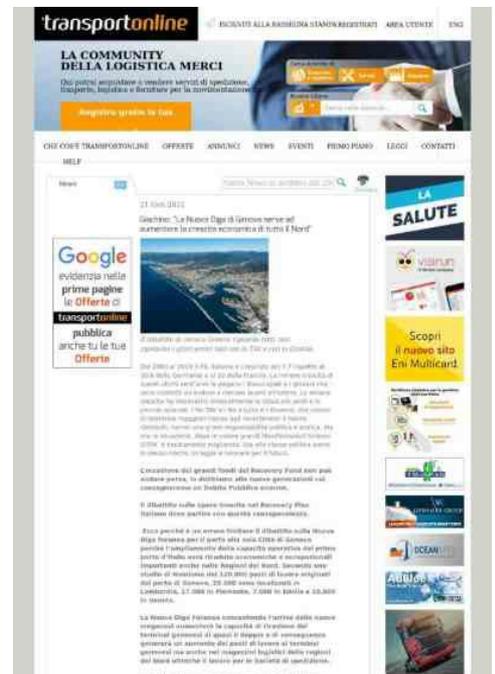
* Comitato per il Dibattito pubblico nel porto di Genova La nuova diga è un'«opera fredda» nel lessico della finanza di progetto, il cui costo non può che gravare sul pubblico perché non dà ricavi economici diretti da parte dell'utenza, ma solo indiretti e marginali come, per esempio, la rivalutazione dei canoni o l'IVA dei traffici aumentati. Questo rende l'Analisi Costi Benefici (ACB) un documento essenziale nella decisione dell'opera e la vincola a analizzare tutti i costi e i benefici possibili collegabili alla nuova diga, direttamente o indirettamente, sino alle cosiddette esternalità nei confronti di coloro (lavoratori, cittadini, imprese, territori) che, nello stesso porto e nella città, subendo una qualche conseguenza negativa o positiva possano ricevere una compensazione o pagare un prezzo corrispondenti. L'ACB presentata nel corso del Dibattito pubblico dai progettisti incaricati dall'**AdSP** è molto carente sotto questi profili e per questo da rifare. Probabilmente i progettisti hanno ricevuto dall'**AdSP** una consegna di incarico così priva della menzione di variabili che il risultato non poteva che essere questo, ma gli stessi progettisti hanno altresì sottovalutato che siamo un Paese che ha sperimentato la discussione sulle grandi opere, in particolare le TAV, che a prescindere dal merito è servita a diffondere un'attenzione critica circa l'ACB. D'altro canto, la mancanza di variabili non è dovuta alla scarsa fantasia dell'**AdSP** ma alla sua dipendenza culturale e politica da un modello unico di sviluppo del porto, figlio delle strategie dei grandi player del trasporto marittimo. Dipendenza non scalfita, nemmeno avvertita, dalle note conseguenze della crisi del 2008 e dai possibili effetti della pandemia. Da parte dell'**AdSP** si è data consegna ai progettisti di misurare l'impatto della diga in una logica unidimensionale, mentre la portualità genovese spicca per la varietà produttiva e di funzioni: impatto su un solo bacino portuale, omettendo gli altri bacini e gli altri porti che insistono sulla stessa area geografica di utenza. Solo su un traffico, i container, omettendo gli altri traffici e attività del porto e dello stesso bacino. Solo sulla funzione commerciale del porto, omettendo quella industriale. In conseguenza di questa unidimensionalità, l'ACB stecca i due concetti portanti: 1) guarda ai costi come se fossero le spese, trascurando il consumo di risorse scarse sottratte a un uso alternativo e non contabilizzando le variazioni che avverrebbero in alternativa al solo traffico di container; 2) non considera tra i benefici quelli della merce e della pluralità dei servizi ad essa dedicati territorialmente, ma solo quelli degli armatori di norma in conflitto con i primi, assecondandone il disegno oligopolistico e offrendo il porto di Sampierdarena come terminal full container dominato da un unico operatore che mira alla completa integrazione verticale dei suoi servizi logistici (il SECH scompare nell'analisi pure ospitando da tempo navi da 360m !). Così riduttiva l'ACB dovrebbe indurre il decisore a recedere alla inopportunità dell'opera, all'opzione No Project, mentre sono evidenti le ragioni di sicurezza della navigazione e di finalizzazione del terminal Bettolo che rendono indispensabile una nuova diga a difesa dell'avamposto e un allargamento del canale di Sampierdarena. Paradossalmente è la lettura di questa ACB che fa innalzare il cartello NO DIGA, non un qualsiasi altro gruppo sociale o ambientalista di opposizione. Così facendo, si rischia di buttare via il bambino della diga con l'acqua sporca di un'ACB limitata negli strumenti metodologici e incapace di prospettive progettuali. SI alla diga, dunque, ma con una nuova ACB degna di questo nome.



Giachino: "La Nuova Diga di Genova serve ad aumentare la crescita economica di tutto il Nord"

Il dibattito in corso a Genova riguarda tutti, non ripetiamo i gravi errori fatti con la TAV e con la Gronda. Dal 2000 al 2019 il PIL italiano è cresciuto del 7,7 rispetto al 30.6 della Germania e al 32 della Francia. La minore crescita di questi ultimi vent'anni la pagano i disoccupati e i giovani che sono costretti ad andare a cercare lavoro all'estero. La minore crescita ha impoverito notevolmente le classi più umili e le piccole aziende. I No TAV e i No a tutto e i Governi, che invece di destinare maggiori risorse agli investimenti li hanno diminuiti, hanno una grave responsabilità politica e storica. Ma ora la situazione, dopo le nostre grandi Manifestazioni torinesi SITAV, è decisamente migliorata. Sta alla classe politica avere lo stesso nostro coraggio e lavorare per il futuro. L'occasione dei grandi fondi del Recovery Fund non può andare persa, lo dobbiamo alle nuove generazioni cui consegneremo un Debito Pubblico enorme. Il dibattito sulle opere inserite nel Recovery Plan italiano deve partire con questa consapevolezza. Ecco perché è un errore limitare il dibattito sulla Nuova Diga foranea per il porto alla sola Città di Genova perché l'ampliamento della capacità operativa del primo porto d'Italia avrà ricadute economiche e occupazionali importanti anche nelle Regioni del Nord. Secondo uno studio di Nomisma dei 120.000 posti di lavoro originati dal porto di Genova, 20.000 sono localizzati in Lombardia, 17.000 in Piemonte, 7.000 in Emilia e 10.000 in Veneto. La Nuova Diga Foranea consentendo l'arrivo delle nuove meganavi aumenterà la capacità di ricezione dei terminal genovesi di quasi il doppio e di conseguenza genererà un aumento dei posti di lavoro ai terminal genovesi ma anche nei magazzini logistici delle regioni del Nord oltretutto il lavoro per le Società di spedizione. Se le attuali Autorità portuali venissero trasformate come auspicato da molti in Spa, come i porti del Nord Europa, io proporrei alla Amministrazione Comunale di Torino di acquisire almeno il 20% delle azioni del Porto di Genova spa. D'altronde fu il torinese Cavour a favorire il ruolo commerciale del porto di Genova spostando l'arsenale militare da Genova alla Spezia. Cavour, come riporta Rosario Romeo a pag.202 del suo libro sul grande statista piemontese, immaginava che il porto di Genova con il collegamento ferroviario verso la Svizzera e la Germania avrebbe potuto contendere i traffici agli altri porti europei. E ciò che potrà capitare con la realizzazione del Terzo Valico, con la costruzione della Nuova Diga e con la introduzione dello sportello unico dei controlli. Con la TAV, con il Terzo Valico e con la Nuova Diga foranea al porto di Genova, le Regioni del Vecchio triangolo industriale che negli ultimi anni hanno perso slancio potranno acquisire una centralità logistica nei traffici della Europa del Sud strategica nella economia globale. Genova ha dimostrato al mondo che l'Italia è capace a realizzare le infrastrutture in tempi veloci, con la Nuova Diga farà capire al nostro Paese che le grandi Infrastrutture sono uno dei più importanti motori di crescita della economia, del lavoro e di futuro. Sarebbe il modo migliore di utilizzare i fondi europei e soprattutto di uscire dalla pesante crisi da COVID che sta penalizzando il nostro Paese più di tutti gli altri in Europa.

Mino Giachino Presidente di Saimare spa



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Authority sanificata

Chiusa fino al 26 gennaio la sede di via del Molo dell' **Autorità portuale** e personale in quarantena a causa di un caso di positività. L' edificio è stato sottoposto a sanificazione.



Il caso

Un positivo in Authority Tutti in smart

LA SPEZIA È scattata ieri la chiusura della sede dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale della Spezia: una misura arrivata in seguito al contagio di uno dei membri dello staff dell' ente, adottata tempestivamente per scongiurare la formazione di un nuovo focolaio di Coronavirus. Dopo l' esito positivo del tampone, sia lo storico palazzo di via del Molo, al confine fra il quartiere del Canaletto e quello di Fossamastra, sia l' auditorium sono stati interdetti al pubblico e ai dipendenti dell' ente. Immedie le procedure anticontagio attivate: la sanificazione degli ambienti è stata affidata alla ditta So.Ge.S.P.E. di Vezzano Ligure, mentre sul fronte del personale, verranno sottoposti al tampone i dipendenti. Se non ci saranno imprevisti, la sede dell' **Autorità Portuale** rimarrà chiusa fino a martedì 26 gennaio compreso e riaprirà i battenti il giorno successivo. L' ente, nella prima fase dell' emergenza Covid, aveva già provveduto a disporre la chiusura al pubblico delle sedi della Spezia e Carrara. Il personale dell' **Autorità Portuale** Spezzina, comunque, non si fermerà: è stata, infatti, predisposta la prosecuzione del lavoro dei cinquantuno dipendenti in modalità smartworking. C.T. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il caso La Spezia, Autorità Portuale chiusa fino a martedì per Covid

La sede dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale della Spezia chiude per Covid. Il provvedimento, scattato ieri, si è reso necessario in seguito al contagio di uno dei membri dello staff, accertato dopo l' esito positivo del tampone a cui è stato sottoposto; il palazzo di via del Molo e l' auditorium attiguo, a cui non potranno accedere né i dipendenti né il pubblico, saranno sottoposti a breve alla sanificazione a cura di una ditta specializzata di Vezzano Ligure. La riapertura, salvo cambiamenti dell' ultima ora, è stata fissata per mercoledì 27 gennaio. Le attività del personale non sono, comunque, interrotte: il lavoro continuerà, infatti, in modalità smart working. I dipendenti della sede del Levante ligure dell' **Autorità**, che unisce gli scali della Spezia e di Marina di Carrara, sono al momento 51 e verranno sottoposti anch' essi ad accertamenti. Già nel mese di marzo, in piena emergenza, entrambe le sedi istituzionali erano state chiuse al pubblico.



Sommersibile, ferri corti tra il sindaco e Lazio

Peracchini non gradisce il tono con lui l' ammiraglio 'butta la palla' nel campo del Comune: «Sono stati loro a cambiare le carte in tavola»

LA SPEZIA L' incontro era di pura cortesia istituzionale, eppure quel faccia a faccia fra il neo presidente dell' **Autorità di sistema portuale** Mario Sommariva e il comandante marittimo Nord della Marina Giorgio Lazio rischia di infiammare i rapporti fra la stessa Marina e l' amministrazione comunale. O per meglio dire, quelli fra il sindaco Pierluigi Peracchini e l' ammiraglio Lazio. Colpa dell' ormai annoso tema della musealizzazione del sommersibile Leonardo Da Vinci, rispetto alla quale Adsp ha ribadito il proprio contributo, anche finanziario. Quello che però il sindaco non ha gradito è la dichiarazione fatta da Lazio a 'La Nazione' dopo l' incontro con Sommariva, e cioè che per il sommersibile «la palla ora passa all' amministrazione comunale». «Da tre anni l' amministrazione, la Marina e l' **Autorità portuale** - scrive Peracchini in una nota da cui traspare una forte irritazione - hanno lavorato a un progetto definitivo per la musealizzazione del sommersibile Da Vinci grazie al grande contributo dell' ammiraglio Nascetti, progetto che è stato concordato e consegnato alla Marina a luglio. Purtroppo, il 26 novembre l' ammiraglio al Comando Marittimo Nord, Giorgio Lazio, con una lettera indirizzata al Comune della Spezia, ha modificato nettamente le condizioni che stavano portando a un passo dalla realizzazione dell' opera. In questa lettera, l' ammiraglio Lazio scrive che il luogo dove avrebbe dovuto essere ubicato il sommersibile non era più disponibile e opportuno, e che permangono alcuni aspetti ancora da approfondire da parte della Marina sul progetto, finora mai pervenuti. Inoltre, soltanto in quell' ultima lettera e per la prima volta, l' ammiraglio ha dichiarato la disponibilità a cedere gratuitamente il sommersibile per la musealizzazione: tutte condizioni nuove e inedite che mettono completamente in discussione il lavoro svolto, insieme, da oltre tre anni». Insomma se non è un incidente diplomatico fra le maggiori istituzioni spezzine, poco ci manca. «Da parte del Comune della Spezia c' è sempre stata, e sempre ci sarà, la disponibilità in bilancio di 750mila euro destinati al Da Vinci - l' affondo di Peracchini - come anche nelle intenzioni dell' **Autorità di sistema portuale** tramite le dichiarazioni del nuovo presidente Sommariva c' è la conferma della disponibilità di risorse dell' Authority. L' unica istituzione, al momento, che, con sorpresa, ha cambiato le carte in tavola è stato proprio il Comando Marittimo Nord, la cui polemica sul giornale rammarica perché è semplicemente inopportuna e non costruttiva». E' su queste premesse che il sindaco, auspicando la «massima collaborazione fra gli enti», intende invitare l' ammiraglio Lazio e il presidente Sommariva a un incontro proprio sul Da Vinci. E chiosa: «E' passato il tempo in cui ci si chiedeva che cosa la città potesse fare per le istituzioni, questo è il tempo in cui bisogna chiedersi cosa possono fare le istituzioni per la città. Anche la stessa Marina militare. » F.A.



Protezione acque marine, riciclo scarti, recupero energetico

GAM EDITORI

21 gennaio 2021 - L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale supporta, come partner del progetto IMPATTI-NO, l' iniziativa della Camera di Commercio Maremma e Tirreno relativa al contest "CircularPorts" - IMPATTINO. Il contest ha come obiettivo quello di premiare idee innovative in tema di economia circolare rigenerativa, in particolare per progetti di gestione dei rifiuti più comunemente generati in ambito portuale: rifiuti da imballaggio, rifiuti biodegradabili, acque di lavaggio delle cisterne, oli esausti ecc. Il contest fa parte di un progetto finanziato dal Programma di Cooperazione territoriale Interreg Italia-Francia Marittimo 2014/2020, denominato IMPATTI-NO (IMpianti Portuali trAnsfrontalieri di gesTione dei rifiuTI Navali e pOrtuali). I partner coinvolti insieme all' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ed alla Camera di Commercio Maremma e Tirreno sono l' Università degli Studi di Cagliari (capofila), le Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, del Mar Ligure Occidentale, la CCI Haute Corse e la CCI Var. Il progetto vuole sviluppare una catena di valore che preveda il trattamento degli scarti attraverso operazioni di riciclo o di recupero energetico: un ciclo virtuoso che proteggerebbe l' ambiente, e in particolare le acque marine, dalle sostanze inquinanti e otterrebbe materie in grado di produrre valore, nell' ottica del riuso in ambito portuale ed urbano. Il contest si propone di valorizzare e sostenere progetti imprenditoriali che, dopo la fase dell' idea, si facciano impresa; e dare spazio alla creatività dei più giovani, coinvolgendo le scuole superiori. I premi per il territorio ligure sono tre del valore di 4mila euro ciascuno per la categoria "persone fisiche" (singoli o gruppi che vogliono avviare un' attività di impresa e che la attivino entro il mese di aprile 2021); e due del valore di 2mila euro ciascuno per la categoria "istituti scolastici". Le idee dovranno prevedere attività da realizzarsi entro l' area di cooperazione transfrontaliera del Progetto. Il termine per la presentazione delle domande è il 30 marzo 2021.



Porti, la stretta di Bruxelles preoccupa lo scalo ravennate

La procedura di infrazione Ue sulle Autorità portuali preoccupa il sistema della portualità italiana e il presidente dell' Adsp ravennate e presidente di

Redazione Web

La procedura di infrazione Ue sulle Autorità portuali preoccupa il sistema della portualità italiana e il presidente dell' Adsp ravennate e presidente di **Assoporti**, 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 pubblicitario 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».





Percorso alternativo per i trasporti eccezionali dal Porto di Ravenna. Ok da ANAS a proposta di TEA

(FERPRESS) - Padova, 21 GEN - Non più bloccati dal divieto di transito sulla SS309 Romea per i lavori di ripristino urgente di due ponti, i trasporti eccezionali in uscita dal **Porto di Ravenna** e diretti verso nord, in particolare i numerosi trasporti di coils al servizio dell' industria siderurgica e meccanica. 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.



TEA -TRASPORTATORI ECCEZIONALI ASSOCIATI: OTTIENE AUTORIZZAZIONE A ITINERARIO ALTERNATIVO DAL PORTO DI RAVENNA

Redazione

TEA - Trasportatori Eccezionali Associati risolve in tempi rapidi il divieto di transito ai trasporti eccezionali sulla SS309 Romea ottenendo da Anas e Provincia di Ferrara un itinerario alternativo. Sbloccato così il traffico di coils verso le industrie siderurgiche dal **porto di Ravenna** Padova -Non più bloccati dal divieto di transito sulla SS309 Romea per i lavori di ripristino urgente di due ponti, i trasporti eccezionali in uscita dal **Porto di Ravenna** e diretti verso nord, in particolare i numerosi trasporti di coils al servizio dell' industria siderurgica e meccanica. Grazie all' intervento di TEA (Trasportatori Eccezionali Associati) e alla disponibilità della Provincia di Ferrara e di Anas, è stato individuato un percorso alternativo che permette, fino alla fine dei lavori per ora fissata al 31 gennaio prossimo) ai mezzi di massa complessiva eccedente le 56 ton e il carico massimo per asse superiore le 13 ton di circolare (in deroga temporanea) sulle strade provinciali e sul raccordo autostradale RA8 Ferrara-**Porto** Garibaldi. I lavori sulla Romea riguardano il tratto compreso tra i km 18 e 23 in entrambe le direzioni per un intervento di somma urgenza di ripristino del ponte sul Canale 'Confina'. I mezzi diretti a nord in uscita da **Ravenna**, imboccano la SS16 anziché la Romea ed escono all' altezza di Portomaggiore imboccando (appunto in deroga) la SP 68 in direzione Codigoro, per circa 12 km, poi percorrono un breve tratto della SP1 in direzione Ferrara, entrano nel Raccordo Autostradale Ferrara -**Porto** Garibaldi, ovviamente in direzione del capoluogo. Ne escono all' uscita Gualdo sulla SP 29 e SP 2 fino a Copparo, poi sulla SP 5 fino a Ro Ferrarese e finalmente innestarsi nuovamente sulla SS16 dopo il pine sul Po a Polesella. Il presidente di TEA Luca Civolani sottolinea: 'Si tratta di un grande risultato per tutte le imprese di trasporto interessate, ma anche per le industrie alle quali i prodotti siderurgici sono diretti e che rischiavano di rimanere senza materia prima. Ringrazio la Provincia di Ferrara ed Anas e il Ministero dei Trasporti e delle infrastrutture per la rapidità con cui hanno trovato una soluzione e superato le complesse questioni burocratiche che normano i trasporti eccezionali e che non rendevano per nulla facile arrivare ad una soluzione in tempi brevi. E' un risultato concreto che la nostra Associazione porta a casa con un intervento rapido e autorevole presso le autorità preposte alla circolazione dei nostri mezzi e che riguarda davvero una vasta platea di imprese. Per dare un' idea le autorizzazioni in deroga per questo percorso riguardano circa 400 mezzi, dei quali ogni giorno circa 200 sono fisicamente sulla strada impegnati in un trasporto'.



Sbloccato traffico coils dal porto di ravenna

Trovato la soluzione al divieto di transito sulla ss 309 Romea

Redazione

PADOVA Sbloccato il traffico di coils verso le industrie siderurgiche dal porto di Ravenna, grazie all'Associazione TEA (Trasportatori Eccezionali Associati) aderente a Confetra Nord Est, che in tempi brevi ha trovato la soluzione al divieto di transito dei trasporti eccezionali sulla ss 309 Romea. Non sono più bloccati quindi dal divieto di transito sulla SS309 Romea per i lavori di ripristino urgente di due ponti, i trasporti eccezionali in uscita dal porto di Ravenna e diretti verso nord, in particolare i numerosi trasporti di coils al servizio dell'industria siderurgica e meccanica. Grazie all'intervento di TEA (Trasportatori Eccezionali Associati) e alla disponibilità della Provincia di Ferrara e di Anas, è stato individuato un percorso alternativo che permette, fino alla fine dei lavori per ora fissata al 31 Gennaio prossimo) ai mezzi di massa complessiva eccedente le 56 ton e il carico massimo per asse superiore le 13 ton di circolare (in deroga temporanea) sulle strade provinciali e sul raccordo autostradale RA8 Ferrara-Porto Garibaldi. I lavori sulla Romea riguardano il tratto compreso tra i km 18 e 23 in entrambe le direzioni per un intervento di somma urgenza di ripristino del ponte sul Canale Confina. I mezzi diretti a nord in uscita da Ravenna, imboccano la SS16 anziché la Romea ed escono all'altezza di Portomaggiore imboccando (appunto in deroga) la SP 68 in direzione Codigoro, per circa 12 km, poi percorrono un breve tratto della SP1 in direzione Ferrara, entrano nel Raccordo Autostradale Ferrara Porto Garibaldi, ovviamente in direzione del capoluogo. Ne escono all'uscita Gualdo sulla SP 29 e SP 2 fino a Copparo, poi sulla SP 5 fino a Ro Ferrarese e finalmente innestarsi nuovamente sulla SS16 dopo il ponte sul Po a Polesella. Il presidente di TEA, Luca Civolani (nella foto) sottolinea: Si tratta di un grande risultato per tutte le imprese di trasporto interessate, ma anche per le industrie alle quali i prodotti siderurgici (coils) sono diretti e che rischiavano di rimanere senza materia prima. Ringrazio la Provincia di Ferrara ed Anas e il Ministero dei Trasporti e delle infrastrutture per la rapidità con cui hanno trovato una soluzione e superato le complesse questioni burocratiche che normano i trasporti eccezionali e che non rendevano per nulla facile arrivare ad una soluzione in tempi brevi. E' un risultato concreto che la nostra Associazione porta a casa con un intervento rapido e autorevole presso le autorità preposte alla circolazione dei nostri mezzi e che riguarda davvero una vasta platea di imprese. Per dare un'idea le autorizzazioni in deroga per questo percorso riguardano circa 400 mezzi, dei quali ogni giorno circa 200 sono fisicamente sulla strada impegnati in un trasporto.



Il Sole 24 Ore

Livorno

intervista Maurizio Bigazzi. Per il presidente degli industriali toscani bisogna accelerare sulle infrastrutture

«Velocizzare le ferrovie, investire su interporti, porti e sulla fibra»

Silvia Pieraccini

Che regione sarebbe oggi la Toscana se avesse avuto le strade, le autostrade, le ferrovie, i porti e gli aeroporti che aspetta - sempre gli stessi - da 30 anni? Che forza avrebbe l' economia regionale (e che prospettive di ripresa post-Covid) se i trasporti, la logistica e le reti informatiche fossero sviluppati e "moderni", e non relegati a proclami buoni per ogni campagna elettorale? «Quando parliamo di migliorare la produttività non significa pensare solo al lavoro, ma a tutti i fattori: vuol dire anche avere le infrastrutture materiali e immateriali adeguate» afferma il presidente di Confindustria Toscana, Maurizio Bigazzi (che guida anche Confindustria Firenze). Sono ancora le infrastrutture, dunque, la priorità degli industriali, che indicano come opere da completare subito la stazione dell' Alta velocità di Firenze, l' adeguamento delle linee ferroviarie lente (e ancora non elettrificate) come la Faentina, la Firenze-Siena e la Firenze-Grosseto, lo sviluppo del **porto** di **Livorno** e degli aeroporti di Firenze e Pisa, il completamento del "Corridoio tirrenico" e della superstrada "Due Mari" Grosseto-Fano, e poi la diffusione della rete in fibra ottica. «Facciamola

finita col campanilismo», dice Bigazzi a poche settimane dall' ennesimo scontro Pisa-Firenze sullo sviluppo dei due aeroporti: il fatto di essere gestiti dalla stessa società, Toscana Aeroporti, avrebbe dovuto facilitare il superamento delle antiche ostilità tra territori, ma così non sembra. «E poi va migliorata la logistica, elemento fondamentale per stare sui mercati; siamo rimasti indietro», aggiunge Bigazzi pensando all' interporto di Prato che è un insieme di magazzini-deposito piuttosto che un vero centro intermodale di smistamento merci. Il fatto che tutti questi progetti siano di grande complessità non deve scoraggiare: «Da anni ci dicono che ci sono 100 miliardi di investimenti finanziati e non realizzati: facciamo intanto quelli. E snelliamo le burocrazie che impediscono di passare dalla progettazione ai cantieri in tempi industriali. Ci vuole un cambiamento profondo, radicale». I fondi Ue del Recovery Plan prevedono il completamento delle opere finanziate entro il 2026, che per la Toscana significa correre un grande rischio: «In sei anni non si riesce a fare neppure la progettazione, e questo ci fa capire che il nostro sistema sia arretrato, abbiamo una burocrazia borbonica». Nella svolta attesa c' è un attore strategico: «Alla Regione chiediamo di realizzare gli investimenti di competenza, e chiediamo una formazione che serva alle imprese e non guardi alle esigenze dei formatori. Finora le risorse sono state in gran parte sprecate. Oggi le aziende hanno bisogno di nuove figure perché la pandemia cambierà non solo i modi di vendere ma anche i prodotti: il capitale umano deve essere in grado di guidare macchine sempre più complesse, dobbiamo formare il personale per essere al passo con le tecnologie. Bisogna potenziare gli istituti tecnici, non bisogna vergognarsi del lavoro manuale, abbiamo bisogno di manutentori e non solo di impiegati». E l' industria può dare un contributo: «Possiamo indicare le figure di cui abbiamo bisogno, e lo stiamo facendo a partire dall' orientamento - afferma -. Anche negli enti bilaterali, formati da noi e dai sindacati, è arrivato il momento di cambiare: bisogna partire dalle esigenze delle imprese». Accanto a infrastrutture e formazione, la terza priorità della Toscana, secondo Bigazzi, è data dalle opere per ridurre il rischio idrogeologico (la Regione ha in bilancio da anni più di 150 milioni di euro che non riesce a spendere). «Appena piove andiamo sott'



acqua ma anche se passare ai cantieri è molto complesso, insistiamo: il pubblico deve avere i tempi dell' industria. Il codice degli appalti prevede che i lavori fino a 1 milione possano essere assegnati



Il Sole 24 Ore

Livorno

senza gara, perché nessun dirigente si assume la responsabilità di farlo?». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Darsena Europa e Due Mari, nominati i commissari

M.B.

Palazzo Chigi mercoledì ha inviato alla Camera il nuovo testo del Dpcm con le opere da commissariare in base al decreto Sblocca-cantieri e con i nomi dei commissari. Per la Toscana le opere che potranno accelerare sono la Darsena Europa del porto di Livorno (860 milioni di finanziamento) e la E78 Grosseto-Fano (costo totale 1,9 miliardi). Commissario della Darsena è Luciano Guerrieri, presidente dell' **Autorità portuale** del Tirreno settentrionale, la cui nomina è in corso, e della Grosseto-Fano è Massimo Simonini, amministratore delegato di Anas. Non c'è nell'elenco la Tirrenica, come noto da giorni, dato che ancora non è stato definito il rapporto tra Sat, la società che doveva realizzare l'adeguamento della Tirrenica e ne detiene la concessione, e Anas, il soggetto che la realizzerà. Anas dovrà acquistare la concessione e l'esecutivo ha stanziato 50 milioni di euro per l'acquisto del progetto di proprietà della Sat e il perfezionamento della fase progettuale e ci vorrà qualche mese per chiudere questa partita. «La nomina del commissario di governo per il completamento della Due Mari è un'ottima notizia per la Toscana del Sud: si creano finalmente le premesse per accelerare il completamento del raddoppio del tratto da Siena e Grosseto - afferma Luca Sani, deputato Pd - Ora è necessario un intervento analogo per la Tirrenica, infrastruttura decisiva per la Toscana, per il Paese ed anche per lo sviluppo di tutta la Costa».



Il Tirreno

Livorno

Tirrenica, altra bugia Niente commissario

Salta ancora la nomina che può aprire la strada ai finanziamenti europei

GUIDO FIORINI

Segnatevi questa data: 20 gennaio 2021. Perché ne parleremo a lungo. È il giorno in cui il presidente del consiglio, Giuseppe Conte, ha inviato al presidente della Camera, Roberto Fico, lo schema del nuovo Dpcm sulle infrastrutture, comprensivo dell'elenco di quelle da finanziare e da commissariare. Ci sono anche tutti i nomi dei commissari. Nello schema, per la Toscana, ci sono la E78 "Due mari" e la Darsena Europa. Ma, un po' come in un gioco delle tre carte o come la favola di Pinocchio, la Tirrenica non c'è. Sparita. Si obietterà che ancora c'è il problema dell'"indennizzo" (160 milioni per le opere già realizzate, 40 per il progetto) da versare a Sat per il passaggio della concessione ad Anas, ma il problema è noto da quasi un anno e non è stato ancora risolto. E solo una settimana fa, dal Pd, facevano sapere che «La Tirrenica è fra le opere da commissariare». Invece serviranno altro tempo, un altro Dpcm e, soprattutto, i soldi, visto che fra quelli stanziati per tutte le opere (circa 200 miliardi) e quelli necessari (273), la differenza non è poca. La Tirrenica, quindi, se tutto va bene, andrà in coda. Una coda lunghissima, visto che se ne parla dal 1968. E già si sono scatenate le proteste del territorio, in particolare da parte del presidente della Camera di Commercio di Grosseto e Livorno, Riccardo Breda, e del sindaco di Grosseto, Antonfrancesco Vivarelli Colonna, che hanno scritto una dura lettera congiunta al ministro delle infrastrutture Paola De Micheli e al presidente della Regione, Eugenio Giani: «Sono settimane che i giornali - ci ha detto Breda - e Il Tirreno in particolare, segnalano i problemi per un'opera fondamentale per il territorio. Non abbiamo visto una presa di posizione da parte delle istituzioni regionali, così abbiamo preso carta e penna. Non si può più rinviare». Il decreto individua Luciano Guerrieri come commissario straordinario per la Darsena Europa di Livorno, scelta che ha un senso, visto che sta per insediarsi come presidente dell'**Autorità portuale**. Dovrebbe succedere a marzo, la nomina a commissario scatterà in quel momento. Si tratta di un'opera decisiva per la città, dal costo complessivo di 860 milioni. Al momento ne sono stanziati 250 dalla Regione, 60 dall'**Autorità portuale**, altri 250 dal ministero, già approvati dal Cipe. Per la E78 il commissario straordinario individuato è l'amministratore delegato di Anas Massimo Simonini, la società che dovrà realizzare i tratti ancora mancanti. Il costo complessivo è di 1921 milioni di euro. Al momento, su vari capitoli, ne sono stanziati quasi 520. Restano da realizzare, fra Grosseto e Siena, il lotto 4 (2,8 km, 105 milioni, gara già fatta), il lotto 9 (11,8 km, 180 milioni, al progetto esecutivo), la seconda galleria di Pari (33 milioni, in progettazione) e, oltre Siena, 84 km divisi in 14 lotti (1707 milioni, in progettazione). I commissari straordinari, nell'intenzione del decreto che li ha istituiti, hanno la funzione di accentrare su di sé tutte le decisioni, superando i numerosi lacci e laccioli che, nel tempo, hanno fermato molte grandi opere in Italia. Un po' come è successo a Genova, con il nuovo ponte Morandi. La Tirrenica è fuori dal decreto, nonostante le promesse non ci sono né il commissario né i soldi necessari (un miliardo di euro): questi ultimi al momento sono solo un numero su un foglio. Sono stati stanziati solo 50 milioni per acquisire il progetto da Sat, poi si pensa di andare avanti per "lotti funzionali", cercando i finanziamenti un pezzo alla volta. Come è successo per la Grosseto-Siena (25 lotti) che,



Il Tirreno

Livorno

da trent' anni, è ancora incompleta. C' è il rischio, quando e se saranno aperti, di convivere con i cantieri a lungo, passando ogni pochi km da un pezzo di strada nuovo a uno vecchio. Speriamo di essere smentiti. Intanto il presidente della Camera di Commercio di Livorno e Grosseto, Riccardo Breda, e il sindaco di Grosseto, Antonfrancesco Vivarelli Colonna, hanno preso carta e penna e scritto alla ministra De Micheli e al presidente Giani. «L' intero territorio - scrivono - sta seguendo le notizie di questi giorni sul completamento del Corridoio tirrenico con sgomento, delusione e perplessità. In merito alla messa in sicurezza di un' arteria fondamentale per lo sviluppo della Maremma, della Toscana e dell' Italia tutta sono state date negli scorsi mesi precise rassicurazioni da parte vostra e dei vostri rappresentanti istituzionali. Dopo proteste e molte richieste il ministro, in visita sul territorio pochi mesi fa, aveva garantito personalmente, la realizzazione del Corridoio Tirrenico, accelerandone al massimo l' iter. Il presidente della Regione Toscana Giani, nel corso della campagna elettorale, aveva promesso al territorio che questo argomento sarebbe stato al centro della sua azione di governo. Le notizie hanno invece confermato l' assenza dell' opera tra quelle a cui è stato assegnato un commissario straordinario. Si apprende dalla stampa, anziché per le vie istituzionali, che la causa dell' ennesimo ritardo sarebbe il passaggio della concessione da Sat ad Anas. Quindi? Come e in quali tempi il governo pensa di risolvere la questione, non nuova peraltro? Questo è intollerabile. Con questa lettera chiediamo quindi al ministro tempi certi e modalità per la realizzazione della Tirrenica. Chiediamo inoltre la stessa cosa al presidente e all' assessore ai Trasporti della Regione Toscana». Posizione che prende anche l' onorevole Luca Sani che si dice soddisfatto per il commissario per la E78 ma dice: «È ora necessario un intervento analogo per promuovere la realizzazione della Tirrenica, sburocratizzando l' iter e utilizzando i fondi europei: è un' infrastruttura viaria indispensabile». --(15_continua)© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Tirreno

Livorno

opere pubbliche

Porto, il governo nomina Guerrieri commissario della Darsena Europa

Ma l'incarico partirà da quando sarà completato l'iter per portarlo alla presidenza dell' Authority

MAURO ZUCHELLI

livorno. Il governo del premier Giuseppe Conte ha messo nero su bianco l'indicazione di Luciano Guerrieri come commissario straordinario per la realizzazione della Darsena Europa. L'ha fatto a pochissime ore dal voto thrilling al Senato sulla fiducia al governo: Conte ha trasmesso al presidente della Camera Roberto Fico perché metta all'ordine del giorno le 48 pagine del provvedimento per l'acquisizione del parere delle commissioni parlamentari. Il nome di Guerrieri rientra in un pacchetto di trenta nomi sui quali Palazzo Chigi punta per riuscire a costruire o a portare a termine poco meno di una sessantina di opere pubbliche che vengono considerate strategiche per il sistema-Paese. C'è da dire però che il mandato di Stefano Corsini scade a metà marzo e dunque per ora resta lui a Palazzo Rosciano, sede dell'istituzione portuale livornese, ma nella settimana prima di Natale giocando in anticipo di tre mesi la ministra delle infrastrutture Paola De Micheli aveva indirizzato al presidente della Regione Toscana la richiesta di intesa sul nome di Guerrieri e l'aveva ottenuta a stretto giro in neanche 48 ore. Dunque, la designazione è stata formalizzata ma l'iter di nomina è ancora in corso, dunque là dove viene segnalato il nome del futuro numero uno di Palazzo Rosciano lo schema di decreto precisa che l'incarico a Guerrieri decorrerà dal giorno in cui si siederà al timone dell'Authority. È stato scelto proprio in quanto (futuro) presidente dell'ente portuale. Non è una supposizione, lo si capisce chiaramente dal fatto che l'incarico entra in vigore dal momento in cui sarà perfezionata la procedura di nomina a Palazzo Rosciano (avrebbe potuto benissimo essere diversamente). Ma soprattutto lo spiega il fatto che nell'elenco dei commissari straordinari prescelti figurano i nomi di altri due presidenti di Autorità di sistema portuale riguarda a opere che ricadono sotto la loro sfera di competenza: stiamo parlando di Paolo Emilio Signorini (che a Genova si occuperà della costruzione della nuova diga foranea del porto) e di Pasqualino Monti (che a Palermo sarà alla guida del piano che ha il compito di far ripartire la cantieristica navale). È da ricordare che anche **Assoporti**, l'organizzazione di categoria delle istituzioni portuali, aveva spinto nel senso dei presidenti-commissari: una «rotta da seguire» anche per Federlogistica per bocca di Luigi Merlo. -© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Dpcm commissari opere, nella lista porti: Guerrieri a Livorno, Signorini e Monti: Genova e Palermo

Il premier Conte ha inviato al presidente della Camera, Roberto Fico, la bozza del Dpcm delle opere e delle nomine dei commissari straordinari. Si avvia così l'ultima fase dell'iter di nomina dei 52 commissari a cui verranno affidati i più ampi poteri per accelerare le progettazioni e i lavori delle opere di interesse strategico (59 in tutto) e per un valore complessivo di 60 miliardi di euro. Per ciascuna delle Opere previste nei porti - ovvero nei porti di Livorno, Genova e Palermo - sono stati indicati, come commissari straordinari, i presidenti dell'**AdSP**, nel caso di Livorno viene indicato Luciano Guerrieri - "presidente **AdSP** Mar Tirreno Settentrionale in corso nomina" - Pertanto per la Diga Foranea del Porto di Genova, sarà commissario Paolo Emilio Signorini e per il Rilancio del polo della cantieristica navale nel porto di Palermo e interfaccia Porto-Città, commissario straordinario Pasqualino Monti (presidente **AdSP** Mare di Sicilia Occidentale) Nel dettaglio gli elementi contenuti nella nuova bozza al DPCM Elenco delle Opere (ex art. 4, DL 32/ 2019) e Commissari straordinari (ex art. 9 DL 76/2020) della sezione PORTI DARSENA Europa

porto di Livorno : DESCRIZIONE dell'Opera: Realizzazione delle opere foranee di protezione e della nuova imboccatura portuale con approfondimento dei fondali e realizzazione del terminal contenitori COSTO STIMATO 860 milioni di euro FONTI DI FINANZIAMENTO 250 milioni Regione Toscana - 60 milioni Fondi propri **AdSP** - 50 milioni CIPE - Delibera 1.5.2016 n. 5 FSC Competenza MIT 200 milioni MIT - Fondo infrastrutture di cui alla legge di stabilità 2018 COMMISSARIO STRAORDINARIO : Luciano Guerrieri (Presidente **AdSP** Mar Tirreno Settentrionale. (In corso nomina) DIGA FORANEA del porto di Genova DESCRIZIONE dell'Opera: L'obiettivo principale dell'intervento di realizzazione della nuova diga foranea è di consentire l'operatività portuale dei terminali del bacino di Sampierdarena in condizioni di sicurezza in relazione all'accesso delle grandi navi portacontenitori. L'iter realizzativo della nuova diga foranea sia organizzato in due fasi funzionali: la prima fase di costruzione (fase a) deve assicurare l'operatività del terminale di Calata Bettolo garantendo l'accesso alle navi più grandi di progetto nel breve termine, mantenere e se possibile migliorare l'operatività degli altri terminali che si affacciano sul canale di Sampierdarena, nel rispetto dei vigenti vincoli aeroportuali; COSTO STIMATO 700 milioni di euro FONTI DI FINANZIAMENTO L'importo finanziato al momento ammonta a 13,564 milioni di euro finanziati in parte con risorse statali e in parte con risorse dell'Ente COMMISSARIO STRAORDINARIO Paolo Emilio Signorini (Presidente **AdSP** Mar Ligure occidentale) RILANCIO DEL POLO DELLA CANTIERISTICA NAVALE NEL PORTO DI PALERMO E INTERFACCIA PORTO-CITTA' DESCRIZIONE DELL'OPERA: Le lavorazioni oggetto dell'intervento di completamento per la messa in sicurezza del Bacino da 150TPL nel Porto di Palermo garantiscono funzionalità al bacino di carenaggio e alla sicurezza delle operazioni di varo, in un contesto nazionale normativo in continua evoluzione che, allo stato attuale, non consentono a questa funzione portuale di svilupparsi adeguatamente rispetto al target atteso di riferimento. Si prevede in particolare la realizzazione di diversi interventi rivolti a lavori di realizzazione e completamento di opere per messa in sicurezza di specifiche opere infrastrutturali, e stante il notevole impegno economico già profuso, ripone particolare attenzione per l'impatto economico derivante dalla definizione di un'opera, che consentirà il mantenimento dell'impianto industriale nel punto più adeguato per assicurare la compatibilità, la sicurezza e la sostenibilità delle differenti funzioni portuali nell'area palermitana. Al progetto che prevede la sistemazione del water front portuale del Porto di Palermo(sistema interfaccia) è demandata la funzione di aumentare il grado di permeabilità tra porto e città, riducendo la separazione





Corriere Marittimo

Livorno

Piano Operativo del Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020, a valere sulle risorse di quest'ultimo, ai sensi della legge 23 dicembre 2014, n. 190, art. 1, comma 703, e della delibera CIPE del 10 agosto 2016, n. 25, nonché della delibera CIPE 1 dicembre 2016, n. 54 e della Del. CIPE del 28 febbraio 2018 n. 12 Fondo sviluppo e coesione 2014 - 2020. Secondo Addendum Piano operativo infrastrutture (articolo 1, comma 703, lettera c) della legge n. 190/2014) Decreto ministeriale n.353 del 13/08/2020 Fondo Infrastrutture Mutuo CDP in attesa della risoluzione sulla candidatura PAC del PON Infrastrutture e Reti 2014- 2020 COMMISSARIO STRAORDINARIO: Pasqualino Monti (Presidente **ADSP** Mare di Sicilia Orientale)

Guerrieri sarà commissario della darsena Europa

Scelto il criterio di far coincidere la funzione con quella di presidente

Renato Roffi

LIVORNO È rimbalzata questa mattina in tutti gli ambienti in qualunque modo interessati alla portualità livornese, la notizia che il presidente designato della **AdSp** del mar Tirreno settentrionale, Luciano Guerrieri sarà anche commissario per la realizzazione della darsena o piattaforma Europa. In verità non è scritto da alcuna parte che la funzione di commissario per eventuali grandi opere debba coincidere con quella di presidente dell'Autorità di Sistema, ma nel caso di Guerrieri, come in altri, si è giustamente ritenuto che unire le due funzioni in un unico soggetto possa velocizzare il raggiungimento degli obiettivi. E quanto meno prevedibile, infatti, che nel caso di attribuzione dei due importanti ruoli a personalità diverse avrebbe inevitabilmente determinato come è naturale che ciascuno dei due sarebbe stato portato ad esprimere la propria personalità andando così a gravare sul piatto già abbastanza oberato della nostra bilancia burocratica. Lo stesso criterio è stato applicato anche per i presidenti delle Autorità di Sistema del mar Ligure occidentale, Paolo Emilio Signorini e del mar di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, che sono stati nominati commissari per la costruzione della diga di Genova il primo e per tutte le opere in corso nell'ambito della propria giurisdizione il secondo.

The screenshot shows the website 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICHI RE' with a navigation bar including 'MAGAZINE', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'AUTOTRAFFICO'. The main headline reads 'Guerrieri sarà commissario della darsena Europa' with a sub-headline 'Scelto il criterio di far coincidere la funzione con quella di presidente'. The article text is partially visible, starting with 'LIVORNO - È rimbalzata questa mattina in tutti gli ambienti in qualunque modo interessati alla portualità livornese...'. A sidebar on the right contains a newsletter sign-up form and a list of 'ULTIME' news items, including 'Morto sbloccare grandi opere con AdSp' and 'Sbloccato traffico colts dal porto di Livorno'.

Centro Pagina

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Infrastrutture Marche, 3 opere verso lo sblocco: Fano-Grosseto, Salaria e Orte- Falconara

Annalisa Appignanesi

ANCONA - Sono stati nominati i commissari per le tre infrastrutture strategiche delle Marche che procedono verso la realizzazione, dopo decenni di pantano, sulla scia del "Modello Genova". Fra le infrastrutture che si avviano verso lo sblocco, ci sono due opere stradali, la E78 Fano-Grosseto e Strada Statale 4 Salaria, e una opera ferroviaria, la Orte-Falconara. Commissario per la Fano-Grosseto è stato nominato l' amministratore delegato Anas Massimo Simonini, Fulvio Soccodato (Anas) per la Salaria e Vincenzo Macello (RFI, Rete Ferroviaria Italiana) per la Orte-Falconara. Il parere delle commissioni competenti è stato trasmesso ieri (mercoledì 20 gennaio) al Parlamento con il primo elenco di opere infrastrutturali strategiche e le relative nomine dei commissari. «Un segnale importante in questo momento così difficile - dichiara il sottosegretario al Mise, Alessia Morani - , sono soddisfatta. Il "Modello Genova" ci consente di proseguire spediti con la realizzazione di strade e ferrovie fondamentali per lo sviluppo del paese e della regione». Morani sottolinea poi che si tratta di «infrastrutture attese da anni dai nostri cittadini che favoriranno lo sviluppo economico dei nostri

territori e che renderanno le nostre imprese più competitive e capaci di creare lavoro». Alessia Morani Altra opera fondamentale per le Marche è il porto di Ancona , snodo strategico sia dal punto di vista commerciale che turistico: in ballo c' è la nomina della presidenza dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale**, con **Rodolfo Giampieri** che ha guidato l' Authority dal 2016. «Abbiamo fatto pressing per la riconferma di **Rodolfo Giampieri** con un documento sottoscritto dalle istituzioni locali - spiega Alessia Morani - , mi auguro che la prossima buona notizia sia proprio questa». A sottolineare l' importanza del prossimo avvio delle opere infrastrutturali per le Marche è il presidente della Commissione Lavori pubblici e Infrastrutture del Senato Mauro Coltorti : «Dopo decenni si sblocca una delle più antiche "incompiute" del Centro Italia che conetterà Toscana, Umbria e Marche. La Fano Grosseto, anche nota come E78, la cui progettazione risale agli inizi degli anni '80, potrà finalmente essere completata con somma soddisfazione dei parlamentari del Movimento 5 Stelle e di tutti i cittadini che vivono o lavorano nei comuni che gravitano intorno a questa direttrice». Mauro Coltorti, presidente della Commissione Lavori Pubblici del Senato Uno dei nodi più critici di questa tratta, per la quale il senatore aveva eseguito anche dei sopralluoghi, era proprio la viabilità a senso unico alternato. «La Galleria della Guinza , inizialmente progettata a doppio senso di circolazione, fu realizzata prima della tragedia della Galleria del Monte Bianco che determinò una revisione delle normative di sicurezza per i tracciati in galleria europei - spiega il senatore Coltorti - decretando l' inutilizzo del tunnel che non rispondeva più agli aggiornati standard». Il senatore annuncia che la prossima settimana il progetto preliminare andrà al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del Mit dopodiché Anas realizzerà quello definitivo che sarà appaltato entro l' anno. «I lavori, che ammontano a 86 milioni di euro, riguardano anche l' adeguamento delle due corsie dei lotti 2 e 3 già finanziati (59,3 milioni di euro da Anas e 26,7 dal Mit)».



Infrastrutture Marche, 3 opere verso lo sblocco: Fano-Grosseto, Salaria e Orte- Falconara

Sono stati nominati i commissari per le tre infrastrutture strategiche delle Marche che procedono verso la realizzazione, dopo decenni di pantano, sulla scia del "Modello Genova". Fra le infrastrutture che si avviano verso lo sblocco, ci sono due opere stradali, la E78 Fano-Grosseto e Strada Statale 4 Salaria, e una opera ferroviaria, la Orte-Falconara.



ANCONA - Sono stati nominati i commissari per le tre infrastrutture strategiche delle Marche che procedono verso la realizzazione, dopo decenni di pantano, sulla scia del "Modello Genova". Fra le infrastrutture che si avviano verso lo sblocco, ci sono due opere stradali, la E78 Fano-Grosseto e Strada Statale 4 Salaria, e una opera ferroviaria, la Orte-Falconara. Commissario per la Fano-Grosseto è stato nominato l' amministratore delegato Anas Massimo Simonini, Fulvio Soccodato (Anas) per la Salaria e Vincenzo Macello (RFI, Rete Ferroviaria Italiana) per la Orte-Falconara.

Il parere delle commissioni competenti è stato trasmesso ieri (mercoledì 20 gennaio) al Parlamento con il primo elenco di opere infrastrutturali strategiche e le relative nomine dei commissari. «Un segnale importante in questo momento così difficile - dichiara il sottosegretario al Mise, Alessia Morani - , sono soddisfatta. Il "Modello Genova" ci consente di proseguire spediti con la realizzazione di strade e ferrovie fondamentali per lo sviluppo del paese e della regione». Morani sottolinea poi che si tratta di «infrastrutture attese da anni dai nostri cittadini che favoriranno lo sviluppo economico dei nostri territori e che renderanno le nostre imprese più competitive e capaci di creare lavoro».



Banda larga, Its porti e ferrovie: le priorità per ripartire

Allarme dell'industria. Le imprese preoccupate dalla crisi chiedono di accelerare gli investimenti su scuola, infrastrutture e transizione digitale

Subito investimenti. Per sbloccare opere e risorse capaci di creare posti di lavoro e rilanciare l'economia dei territori piegati dal Covid. Che sia il nodo del Passante di Bologna o la tratta ferroviaria tra Roma e Pescara o, ancora, il rilancio del porto di Civitavecchia e di Gaeta, di Livorno, le imprese delle regioni del Centro Italia chiedono alla politica centrale e locale di accelerare. Un colpo di reni sul fronte delle infrastrutture, anche quelle digitali (in primis la banda larga). Anche perché questo inizio 2021 sarà ancora sconvolto dalla crisi economica causata dalla pandemia: solo prima dell'estate, nelle previsioni più ottimistiche, si potrà iniziare a parlare di ripresa. Nel mezzo, il 31 marzo, scadrà il blocco dei licenziamenti, con il rischio di un bagno di sangue sul fronte dell'occupazione. L'industria fa pressing per cogliere l'occasione del Recovery Plan e risolvere alcuni nodi strutturali dei territori, a cominciare dal mancato collegamento tra il mondo del lavoro, la scuola e l'università. Con le aziende di Roma che lanciano l'idea di ospitare nella capitale l'Expo 2035.



Trasversale, completamento più celere con il commissario

INFRASTRUTTURE Finalmente si vede uno spiraglio di luce per il completamento della statale 675 Umbro-Laziale, meglio conosciuta come trasversale per Orte. Alle 19 di mercoledì, infatti, è stato ufficialmente reso noto a tutti i parlamentari l'elenco completo con le 58 opere strategiche di interesse nazionale e i relativi commissari che era stato messo nero su bianco nel primo pomeriggio con un Dpcm firmato dal premier Giuseppe Conte. Una notizia accolta con grande soddisfazione dal territorio e dai rappresentanti istituzionali (come nel caso dell'onorevole Alessandro Battilocchio, che nel 2020 ha presentato tre interrogazioni sul completamento della trasversale e del collega Mauro Rotelli) che si sono battuti per quei 16 chilometri di una strada attesa da 40 anni. «Una bella notizia per tutto il Paese e per il Lazio ha commentato anche il presidente della Regione Nicola Zingaretti ma soprattutto l'occasione per far ripartire cantieri e dare nuova occupazione». Ora la parola d'ordine è spingere sull'acceleratore per avviare la fase di cantiere dell'ultimo tratto della trasversale per il quale ci sono già i 476 milioni di euro finanziati dal Cipe e la cui progettazione è stata sponsorizzata dall'**Autorità portuale**. Un compito che spetta all'ingegner Ilaria Coppa, dirigente di Anas e fino a 4 anni fa responsabile unico del procedimento proprio dell'arteria, che è stata nominata commissario straordinario. Sul modello di quanto accaduto per il ponte Morandi di Genova, il Governo ha provveduto a nominare dei commissari straordinari che «seguono l'andamento delle opere e provvedono alle opportune azioni di indirizzo e supporto promuovendo le occorrenti intese tra soggetti pubblici e privati». In parole povere, l'ingegner Coppa avrà poteri simili a quelli del ministro ai Trasporti, un compito che il dirigente di Anas proprio per i suoi trascorsi che la legano a quest'opera è intenzionata a svolgere fino in fondo. I prossimi giorni, appena incassato l'ok delle commissioni parlamentari, saranno decisivi per stilare una sorta di cronoprogramma, ma prima sono indispensabili alcuni passaggi preliminari. Innanzitutto l'ingegner Coppa, lontana dalle vicende della superstrada da 4 anni, dovrà essere messa al corrente di quanto fatto nell'ultimo periodo in termini di sondaggi nel terreno e passaggi burocratici. E soprattutto dovrà confrontarsi con i legali di Anas per capire come procedere in attesa del pronunciamento del Tar previsto il 26 maggio. O meglio se la pubblica utilità dell'opera riconosciuta sia dalla Corte di Giustizia che dallo stesso Governo (che ha inserito la superstrada tra le infrastrutture strategiche) possa dare comunque il via libera alla gara per l'assegnazione dell'ultimo tratto tra Monte Romano e lo svincolo con l'Aurelia, senza dover rivedere il tracciato dell'ormai famoso percorso verde. Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Affari Italiani

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Governo: Zingaretti, 'bene nomina commissari grandi opere, ripartire subito' (2)

(Adnkronos) - "Sono infatti 8 le opere individuate che hanno ricevuto il via libera nella nostra regione, quasi tutte attese da anni. Stiamo parlando di una grandissima occasione per lo sviluppo di infrastrutture di carattere strategico per il nostro territorio e per la creazione di nuovi servizi che andranno a semplificare la vita di chi viaggia e si sposta quotidianamente. Un investimento imponente, di oltre 10 miliardi di euro, che si tradurrà anche nell'apertura di nuovi cantieri e in una sicura opportunità di lavoro e occupazione", spiega Zingaretti. Le opere del Lazio interessate sono: 1) Strada Umbro Laziale. Sistema stradale di collegamento del porto di Civitavecchia con il nolo intermodale di Orte, tratta Monte Romano Est-Civitavecchia. 2) Cisterna Valmontone con relative opere connesse. 3) Strada statale 4 Salaria. 4) Linea ferroviaria Roma-Pescara. 5) Chiusura anello ferroviario di Roma. 6) Metropolitana di Roma Linea C. 7) Messa in sicurezza del sistema acquedottistico del Peschiera. 8) Riorganizzazione dei presidi interventi di ristrutturazione di alcuni commissariati romani, compresi un immobile comunale a Genzano e l'immobile 'Tommaso Campanella' per la realizzazione del Polo Cibernetico. Per l'autostrada Roma-Latina è stato individuato un percorso normativo e amministrativo che non richiede commissariamento e si è costituito il consiglio di amministrazione della nuova società autostradale, con soci Anas e Regione Lazio, che provvederà alla realizzazione dell'opera, spiega la regione Lazio.



21 gennaio 2021 - 12:48
Governo: Zingaretti, 'bene nomina commissari grandi opere, ripartire subito' (2)
 (Adnkronos) - "Sono infatti 8 le opere individuate che hanno ricevuto il via libera nella nostra regione, quasi tutte attese da anni. Stiamo parlando di una grandissima occasione per lo sviluppo di infrastrutture di carattere strategico per il nostro territorio e per la creazione di nuovi servizi che andranno a semplificare la vita di chi viaggia e si sposta quotidianamente. Un investimento imponente, di oltre 10 miliardi di euro, che si tradurrà anche nell'apertura di nuovi cantieri e in una sicura opportunità di lavoro e occupazione", spiega Zingaretti. Le opere del Lazio interessate sono: 1) Strada Umbro Laziale. Sistema stradale di collegamento del porto di Civitavecchia con il nolo intermodale di Orte, tratta Monte Romano Est-Civitavecchia. 2) Cisterna Valmontone con relative opere connesse. 3) Strada statale 4 Salaria. 4) Linea ferroviaria Roma-Pescara. 5) Chiusura anello ferroviario di Roma. 6) Metropolitana di Roma Linea C. 7) Messa in sicurezza del sistema acquedottistico del Peschiera. 8) Riorganizzazione dei presidi interventi di ristrutturazione di alcuni commissariati romani, compresi un immobile comunale a Genzano e l'immobile 'Tommaso Campanella' per la realizzazione del Polo Cibernetico. Per l'autostrada Roma-Latina è stato individuato un percorso normativo e amministrativo che non richiede commissariamento e si è costituito il consiglio di amministrazione della nuova società autostradale, con soci Anas e Regione Lazio, che provvederà alla realizzazione dell'opera, spiega la regione Lazio.



politica

Anm, Mostra, Bagnoli, porto, stadio Per il prossimo sindaco perimetro d' azione molto ristretto

Molte scelte già fatte per i prossimi anni. Difficile lo Spoil system

Paolo Cuzzo

È il caso della Mostra d' Oltremare e dell' Anm, due partecipate del Comune nelle quali de Magistris sta definendo in questi giorni i rispettivi Cda, che però rimarranno in carica tre anni, fino al 2024. E siccome gli organi amministrativi sono regolati dal Codice civile, chi verrà dopo l' ex pm non potrà sostituire chi viene nominato oggi. Salvo che, ovviamente, questo o quel consigliere, non abbia volontà politica di fare un passo indietro consentendo al sindaco del futuro di procedere con il «fisiologico» c' è da attendere che il processo di fusione con Napoli holding si completi, prima di sostituire la figura dell' amministratore unico con quella del Consiglio di amministrazione - cosa che avverrà comunque prima della fine del mandato di de Magistris - per la Mostra d' Oltremare, già in giornata, il Comune di Napoli deciderà chi nominare in quanto ieri è scaduto il termine per presentare i curricula degli aspiranti presidente e consigliere delegato. Ma se sulla presidenza sembrerebbero esserci pochi dubbi sulla riconferma di Remo Minopoli, solo stamattina de Magistris deciderà per il ruolo di consigliere delegato finora ricoperto da Valeria De Sieno. Funzione che, per rispetto della parità di genere, dovrà essere assegnata ad una donna. Tutto già deciso invece all' Anm dove Amedeo Manzo, oggi amministratore unico della Napoli holding e presidente della Bcc, sarà presidente del Cda. Mentre Nicola Pascale, attuale amministratore unico di Anm, diventerà l' amministratore delegato con Donatella Chiodo, ex presidente della Mostra d' Oltremare e «arancione» della primissima ora, sarà il terzo consigliere di amministratore. In entrambi i casi, però, Mostra e Anm, i Cda scadranno nel 2024, e quindi il prossimo sindaco potrà collaborare solo con chi è stato nominato da de Magistris. Ma il perimetro per il futuro primo cittadino di Napoli, che sia di centrodestra o di centrosinistra, sarà comunque molto ma molto stretto anche su altri fronti. Perché ad esempio, il presidente dell' **Autorità portuale**, nomina che però compete al ministero dei trasporti d' intesa con la Regione Campania, è Andrea Annunziata - ex sottosegretario ai Trasporti del governo Prodi ed ex presidente dell' **Autorità portuale** di Salerno, da poco nominato ed in carica un quadriennio - ed è l' unica **Autorità** cittadina totalmente autonoma, che risponde allo Stato, in grado di decidere in totale autonomia cosa accade nella parte a mare della città, lungo 23 chilometri di costa, dalla Pietra a Pietrarsa. E che dire di Bagnoli, dove dal 24 settembre 2015 è stato nominato un commissario straordinario e c' è un soggetto attuatore per le opere? Classificata come Sin (sito di interesse nazionale) l' intera area dell' ex Italsider è sostanzialmente «sottratta» alle competenze comunali. E anche in questa vasta area della città il sindaco può poco o nulla, contrariamente a Francesco Floro Flores, commissario di governo, e Domenico Arcuri, amministratore unico di Invitalia. Come poco o nulla il futuro primo cittadino può se si parla dello Stadio «Diego Armando Maradona», con la struttura data in concessione decennale al Calcio Napoli; o al teatro San Carlo, dove alla luce dell' ultima revisione statutaria sugli enti lirici, il sindaco «pro-tempore» presiede il Consiglio di indirizzo, ma può poco rispetto al «potere» d.



Informazioni Marittime

Napoli

Porti di Napoli e Salerno, il 2020 si chiude recuperando le perdite

Il calo complessivo, tra gennaio e novembre, è di circa il 7 per cento. Crescono le rinfuse solide, resistono i container, spariscono i crocieristi

La situazione dei traffici dell' **Autorità di sistema** portuale del Tirreno Centrale al mese di novembre è abbastanza confortante, in un anno complessivamente molto difficile per l' effetto della pandemia sui traffici. Lo scrive l' Adsp di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia a commento dell' ultimo bollettino statistico aggiornato. Leggi le statistiche nel dettaglio Il traffico complessivo è in calo del 6,9 per cento, pari a 28,36 milioni di tonnellate, circa due milioni di tonnellate in meno rispetto ai primi dieci mesi del 2019. In particolare, nel settore delle rinfuse solide e delle rinfuse liquide diminuisce sempre più il divario rispetto ai primi undici mesi del 2019. Tra gennaio e novembre 2020 si è movimentato il 12 per cento in meno delle rinfuse liquide, mentre le rinfuse solide sono cresciute del 3 per cento. Nel settore dei container si registra un calo del 7 per cento, «un buon risultato considerando la forte contrazione che ha subito la domanda a causa della pandemia del Covid-19», scrive l' Adsp. Complessivamente, fino al mese di novembre sono stati movimentati 941,307 TEU (1.010.881 TEU nello stesso periodo del 2019). Il traffico rotabili è in calo a Napoli e in ripresa a Salerno, cosa che permette di recuperare in attivo complessivamente: il -13,1 per cento del primo semestre 2020 si ridotto a un -5,6 per cento, pari a con 11,84 milioni di tonnellate movimentate, rispetto alle 10,912.696 tonnellate dei primi undici mesi del 2019. Il settore passeggeri resta quello maggiormente colpito, anche se si è un po' accorciato il forte divario rispetto all' anno precedente registrato ad inizio pandemia: da -68,6 per cento del primo semestre a -55,2 per cento a novembre 2020. Il traffico crocieristico è sparito, come in tutti gli altri porti italiani, con movimenti passeggeri inferiori del 95 per cento. - credito immagine in alto.



Porti: audizione Annunziata (Mar Tirreno Centrale). ZES, interporti e retroporti, piano energetico e industriale

(FERPRESS) - Roma, 21 GEN - Audizione presso la IX Commissione Trasporti della Camera di Andrea Annunziata, nell' ambito dell' esame della proposta di nomina a presidente dell' Autorità di **sistema portuale del Mar Tirreno centrale**. 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.



PORTO IL PARLAMENTARE AZZURRO CHIEDE LA NOMINA

D' Attis: «Commissario straordinario per i ritardi sulle infrastrutture»

Chiede la nomina di un commissario straordinario per il porto di Brindisi, per superare le lungaggini autorizzate ve relative alla cassa di colmata e Capobianco il parlamentare brindisino Mauro D' Attis (F.I.). Già la scorsa settimana il parlamentare aveva annunciato una serie di esposti contro quanti remerebbero contro lo sviluppo del porto messapico. «Il porto di Brindisi - dice D' At tis - continua a far registrare notevoli ritardi nel completamento infrastrutturale che consentirebbe un reinserimento nei traffici commerciali del Mediterraneo. Un ritardo dovuto a complessi iter burocratici, così come a ben individuabili atteggiamenti ostruzionistici. Due infrastrutture, in particolare, risentono di tale situazione: la cassa di colmata e il banchinamento di Capo bianco. Si tratta di opere che rientrano nella programmazione del Recovery Plan e per le quali è necessaria la nomina di un commissario straordinario, così come già previsto per le principali opere programmate dal Governo per i prossimi anni. È l' unico sistema per evitare che anche questa volta vadano in fumo finanziamenti e speranze di rinascita del porto di Brindisi». La battaglia sul fronte del porto da parte di Forza Italia prosegue.



Brindisi Report

Brindisi

Porto: "Un commissario straordinario per sbloccare le infrastrutture"

BRINDISI - Mauro D' Attis chiede la nomina di un commissario straordinario per il porto di Brindisi. Questa la proposta avanzata dal deputato di Forza Italia per sbloccare le infrastrutture impantanate da anni nei meandri della burocrazia. Il riferimento è in particolar modo alla cassa di colmata per la realizzazione di nuovi approdi a Sant' Apollinare e al banchinamento della colmata di Capobianco: opere per le quali sono previsti dei finanziamenti nella bozza del recovery plan. "Il porto di Brindisi - afferma il parlamentare - continua a far registrare notevoli ritardi nel completamento infrastrutturale che consentirebbe un reinserimento nei traffici commerciali del Mediterraneo. Un ritardo dovuto a complessi iter burocratici, così come a ben individuabili atteggiamenti ostruzionistici". Per la cassa di colmata è previsto un finanziamento da circa 39 milioni. E' pari a 20 milioni, invece, la somma stanziata dal governo per dotare di banchine la colmata di Capobianco. Si tratta di opere di vitale importanza per lo sviluppo dei traffici portuali, "e per le quali - afferma D' Attis - è necessaria la nomina di un commissario straordinario, così come già previsto per le principali opere programmate dal Governo per i prossimi anni". "E' l' unico sistema - prosegue - per evitare che anche questa volta vadano in fumo finanziamenti e speranze di rinascita del porto di Brindisi". Nel corso di una conferenza stampa convocata lo scorso 14 gennaio, il deputato azzurro manifestò l' intenzione di depositare un' interrogazione parlamentare sui ritardi che si stanno accumulando nell' iter autorizzativo del progetto della vasca di colmata, che da tre anni è in fase di valutazione. Il parlamentare riferì inoltre di voler vagliare la possibilità di un esposto presso la Procura della Repubblica per i reati di abuso d' ufficio o omissione di atti di ufficio, nei confronti degli uffici che seguono il procedimento. D' Attis parlò infatti dell' interesse di qualcuno, da individuare, a boicottare il porto.



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Autorità portuale nuovo incontro oggi a Golfo Aranci

Dopo le feste di fine anno riparte il negoziato tra il Comune di Golfo Aranci e l' **Autorità portuale** sulle autorizzazioni richieste dalla compagnia di navigazione Grendi per un approdo di un suo cargo nel porto gallurese. Questa mattina, alle 12 nell' aula consiliare del Comune, si svolgerà un nuovo incontro tra l' amministrazione comunale e Massimo Deiana, presidente dell' Authority. Si tratta di aggiornare il tavolo tecnico aperto ai primi di dicembre per discutere della richiesta di concessione demaniale marittima presentata dalla compagnia di navigazione per una linea merci da Marina di Carrara a Golfo Aranci. Il Comune si era opposto rivendicando la vocazione turistica del centro gallurese, che vuole investire su crociere e nautica da diporto. Come già accaduto nel primo incontro, anche oggi sarà presente l' assessore regionale alla Programmazione ed ex sindaco di Golfo Aranci, Giuseppe Fasolino. Si parlerà anche del futuro di Golfo Aranci in virtù delle indicazioni contenute nel Piano operativo triennale varato dall' **Autorità portuale**. «Vogliamo costruire un percorso di sviluppo condiviso per Golfo Aranci - ha già spiegato più volte spiega il sindaco Mario Mulas -. L' incontro con l' **Autorità portuale** servirà a discutere di temi che successivamente andranno sempre concertati».



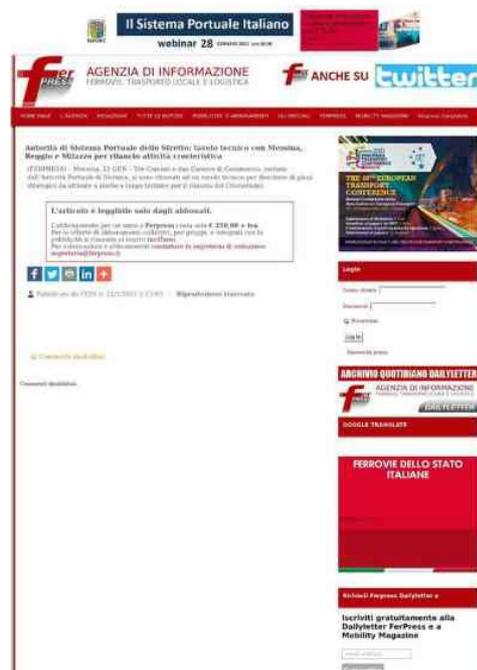
Un tavolo comune per il vero rilancio del crocierismo

Tre Comuni e due Camere di commercio, invitate dall' **Autorità Portuale di Sistema**, si sono ritrovati ad un tavolo tecnico per discutere di piani strategici da attivare a medio e lungo termine per il rilancio del crocierismo. Convocati dal presidente dell' Authority Paolo Mega, erano presenti in videoconferenza, oltre alla responsabile del servizio Promozione dell' **Autorità di Sistema** Maria Cristina Laurà, gli assessori dei comuni di Messina Enzo Caruso, e di Reggio Calabria Rosanna Scopelliti, il sindaco di Milazzo Pippo Midili (con delega al Turismo), insieme ai presidenti delle Camere di commercio di Messina Ivo Blandina, di Reggio Calabria Antonino Tramontana, e Paola Sabella, segretaria generale dell' ente camerale di Messina. Obiettivo dell' incontro, avviare un piano strategico di rilancio del crocierismo che, a seguito della pandemia, rende necessario rivedere le canoniche modalità delle compagnie di navigazione. Da una crisi ad un' opportunità. L' invito, del presidente Mega, che ha citato il virtuoso percorso già messo in atto dal Comune di Messina, grazie al lavoro dell' assessorato al Turismo, con la messa a **sistema** di percorsi nel centro storico ed escursioni nell' hinterland messinese, è quello di creare un protocollo tra amministrazioni, operatori e agenzie marittime per una peculiare offerta culturale-turistica rivolta ai passeggeri che sbarcano, condivisa con le Camere di Commercio e le attività produttive del territorio. In prospettiva di una nuova rimodulazione delle visite e delle escursioni a terra, sarà possibile chiedere alla compagnie di navigazione soste più lunghe nei porti, anche serali, per i loro passeggeri, con la partecipazione ad eventi culturali programmati e l' accoglienza negli esercizi commerciali. Sentita la piena disponibilità e i contributi degli intervenuti, l' incontro si è concluso con l' impegno di lavorare sin da subito ad una programmazione progettuale, finalizzata alla formazione all' accoglienza del personale e ad una serie di servizi di qualità da offrire a coloro che sceglieranno di viaggiare per nave, conoscendo già di potere godere delle peculiarità delle città che visiteranno, anche attraverso mezzi di trasporto capaci di garantire una mobilità veloce verso le eccellenze della provincia, tra le quali Milazzo e il suo comprensorio. «Lo Stretto, come unicum dal punto di vista storico e ambientale - dichiara l' assessore Caruso -, capace di creare **sistema** e sinergia tra istituzioni e operatori di settore, a beneficio delle comunità, dell' economia, della promozione dei territori. Immaginare si può!».



Autorità di Sistema Portuale dello Stretto: tavolo tecnico con Messina, Reggio e Milazzo per rilancio attività crocieristica

(FERPRESS) - Messina, 21 GEN - Tre Comuni e due Camere di Commercio, invitate dall' **Autorità Portuale di Sistema**, si sono ritrovati ad un tavolo tecnico per discutere di piani strategici da attivare a medio e lungo termine per il rilancio del Crocierismo. 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.



Assoporto Augusta incontra il sindaco Di Mare e l'assessore Patania

(FERPRESS) Augusta, 21 GEN Perplexità sul deposito di Gnl che l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale sta valutando, poca chiarezza sugli altri progetti e mancanza di coraggio nelle scelte per lo sviluppo del porto di Augusta. Questi i temi più importanti affrontati durante l'incontro che Assoporto Augusta ha avuto, nei giorni scorsi, con il sindaco Giuseppe Di Mare e l'assessore al Porto Tania Patania nella sede del gruppo Ormeggiatori di Augusta con l'obiettivo di fornire suggerimenti e proposte utili per la portualità. Proposte che non possono non partire dal deposito di Gnl, una grande opportunità non soltanto perché fondamentale per i porti delle reti Ten-T, ma anche in prospettiva futura in quanto è ormai necessario cominciare a pensare ad una diversificazione del settore energetico presente oggi nel porto megarese con l'utilizzo di tutte le tecnologie possibili, dal Gnl, all'idrogeno, alle rinnovabili. Come Assoporto Augusta da tempo chiediamo che venga strutturato un deposito di Gnl nel porto, oggi suoniamo però un campanello d'allarme: E' proprio questo il progetto utile ed adatto al porto megarese? si

chiede il presidente dell'associazione dei portuali megaresi Marina Noè. Basta guardare a quelle realtà già organizzate per rendersi conto che, probabilmente, il progetto è sottodimensionato rispetto alle necessità esistenti. Come esempio per tutti, nel porto industriale di Marghera, nella vicina splendida Venezia si sta progettando un impianto di deposito per di 32.000 m3 mentre ad Augusta si pensa ad un deposito di appena 4800 m3, anche se lo scalo megarese per la sua posizione geografica al centro del Mediterraneo potrà rappresentare un passaggio obbligato per le tante imbarcazioni a Gnl, per i giganti del mare sia per il settore croceristico che per le navi containers. Inoltre il progetto prevede l'investimento privato di circa 50 milioni per l'utilizzo di una porzione di pontile e più precisamente quella adiacente alla terraferma e Assoporto si chiede cosa succederà alla rimanente parte del pontile, come potrà essere utilizzata e mantenuta in presenza di una stazione di Gnl e come si concilia la presenza di un impianto di Gas naturale liquefatto con la zona cantieristica adiacente identificata nel piano strategico. Forse occorre ripensare ad un deposito a terra di maggiori dimensioni, nella zona industriale dismessa (ex fertilizzanti) o totalmente offshore considerato che l'impianto che si sta valutando adesso, oltre ad essere sottodimensionato per le reali necessità, è anche di fatto un impianto a terra -aggiunge Noè che si interroga, inoltre, su quale esperienza abbia nel settore il gruppo che sta presentando il progetto, considerato che è solo una società di consulenza aziendale, mentre nulla si sa dei 6 progetti che hanno partecipato alla manifestazione d'interesse bandita dall'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale. Una mancanza di informazioni che riguarda non solo il Gnl, ma diversi progetti e per questo Assoporto tiene a ringraziare il sindaco Di Mare che ha voluto, sin dal suo insediamento, operare per il tramite del suo assessore Patania, convocando tavoli tecnici tematici che danno agli operatori l'opportunità di partecipare attivamente alle scelte, con il loro contributo di opinioni e di progetti che solo gli imprenditori sanno dare. E mentre ad Augusta si elabora, ogni anno, un Piano triennale delle opere che sembra essere un copia incolla di quelli precedenti non realizzati, altrove si compiono scelte coraggiose. E' di qualche giorno fa, infatti, la notizia che il presidente dell' Adsp di Sicilia occidentale ha firmato un accordo con Fincantieri per la realizzazione di un polo della cantieristica per la costruzione di grandi dimensioni, spostando il traffico commerciale dei container da Palermo a Termini Imerese e, di fatto, decongestionando il traffico. E' stata compiuta una scelta strategica, come pure ha fatto Messina che ha spostato il maggior traffico su Tremestieri,





FerPress

Catania

di un enorme bacino galleggiante di carenaggio per le riparazioni navali. Ad Augusta l'Adsp sta realizzando un intervento di rafforzamento delle testate della diga foranea, di cui siamo lieti, ma afferma ancora Assoporto Augusta che è sì un'opera necessaria ma da intendersi come manutenzione straordinaria. Qui ci perdiamo nella realizzazione di centinaia di metri di banchina e nel frattempo tutto tace. E quei pochi spazi nel porto commerciale spesso sono inutilizzati o utilizzati come depositi e non consentono lo sviluppo. Abbiamo appreso durante l'ultimo tavolo tecnico sul Recovery plan che tutti i progetti esecutivi del porto di Augusta sono regolarmente finanziati e che non c'è nessun problema, ma ribadiamo che si tratta di ordinaria amministrazione, ad esclusione dell'investimento per l'ultimo miglio della rete ferroviaria. Forse non c'è coraggio, ormai non è d'interesse o peggio ancora l'interesse è che tutto rimanga così come è, in modo da non dare fastidio. Manca per il porto di Augusta una visione più lungimirante, il progetto significativo di svolta. E sembra esserci, invece, più attenzione per il porto di Catania, e gli operatori di Assoporto Augusta, che in passato hanno denunciato di star perdendo la guerra dopo aver vinto la battaglia per il mantenimento ad Augusta della sede dell'Adsp, sottolineano che con i fondi che arrivano dal porto di Augusta e su circa 300 milioni di somme previste per investimenti, i due terzi sono stati destinati dall'Adsp al territorio di Catania. Eppure le idee di investimenti non mancano. Abbiamo proposto di riprendere il progetto di massima, già presentato all'Unione europea, dell'ex presidente Garozzo relativo alla costruzione di una banchina di notevoli dimensioni collocata nella zona della diga che spiega Noè- verrebbe incontro a diverse esigenze, tra cui quella la più importante di favorire la penetrazione del mercato del gigantismo navale. E' tempo di regole, di piani regolatori, di verifica dei singoli progetti in un quadro d'insieme, che deve dare certezza di sviluppo per i prossimi cinquant'anni. E fondamentale diventa allora il ruolo della politica in un contesto più ampio possibile e in quella unione d'intenti che, finora, è mancata. Abbiamo denunciato come fino ad ora ci siamo sentiti orfani di rappresentanza politica e ai siracusani conclude la presidente degli operatori portuali gridiamo di svegliarsi. Non c'è più tempo, oggi si decidono le sorti dei maggiori investimenti e lo sviluppo dei nostri territori, già è arrivata la prima penalizzazione sul ponte sullo stretto di Messina, domani ci accorgeremo che il nostro territorio non avrà ne rappresentanti capaci e coraggiosi nè sviluppo. Occorre unire le forze e il nostro capoluogo di provincia con i suoi parlamentari deve considerare Augusta ed il suo porto una cosa propria. Ringraziamo quei deputati che si sta occupando del nostro porto, considerandolo il vero volano di sviluppo, l'unico porto hub della nostra terra.

Assoporto Augusta incontra il sindaco Di Mare e l' assessore Patania

Augusta, 21 Gennaio 2021 - Perplessità sul deposito di Gnl che l' Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale sta valutando, poca chiarezza sugli altri progetti e mancanza di coraggio nelle scelte per lo sviluppo del porto di Augusta. Questi i più importanti temi affrontati durante l' incontro che Assoporto Augusta ha avuto, nei giorni scorsi, con il sindaco Giuseppe Di Mare e l' assessore al Porto Tania Patania nella sede del gruppo Ormeggiatori di Augusta con l' obiettivo di fornire suggerimenti e proposte utili per la portualità. Proposte che non possono non partire dal deposito di Gnl, una grande opportunità non soltanto perché fondamentale per i porti delle reti Ten-T, ma anche in prospettiva futura in quanto è ormai necessario cominciare a pensare ad una diversificazione del settore energetico presente oggi nel porto megarese con l' utilizzo di tutte le tecnologie possibili, dal Gnl, all' idrogeno, alle rinnovabili. " Come Assoporto Augusta da tempo chiediamo che venga strutturato un deposito di Gnl nel porto, oggi suoniamo però un campanello d' allarme: "E' proprio questo il progetto utile ed adatto al porto megarese?" - si chiede il presidente dell' associazione dei portuali megaresi Marina Noè - Basta guardare a quelle realtà già organizzate per rendersi conto che, probabilmente, il progetto è sottodimensionato rispetto alle necessità esistenti. Come esempio per tutti, nel porto industriale di Marghera, nella vicina splendida Venezia si sta progettando un impianto di deposito per di 32.000 m3 mentre ad Augusta si pensa ad un deposito di appena 4800 m3, anche se lo scalo megarese per la sua posizione geografica al centro del Mediterraneo potrà rappresentare un passaggio obbligato per le tante imbarcazioni a Gnl, per i giganti del mare sia per il settore croceristico che per le navi containers". Ma c' è di più. Il progetto prevede l' investimento privato di circa 50 milioni per l' utilizzo di una porzione di pontile e più precisamente quella adiacente alla terraferma e Assoporto si chiede cosa succederà alla rimanente parte del pontile, come potrà essere utilizzata e mantenuta in presenza di una stazione di Gnl e come si concilia la presenza di un impianto di Gas naturale liquefatto con la zona cantieristica adiacente identificata nel piano strategico. "Forse occorre ripensare ad un deposito a terra di maggiori dimensioni, nella zona industriale dismessa (ex fertilizzanti) o totalmente offshore considerato che l' impianto che si sta valutando adesso, oltre ad essere sottodimensionato per le reali necessità, è anche di fatto un impianto a terra" -aggiunge Noè che si interroga, inoltre, su quale esperienza abbia nel settore il gruppo che sta presentando il progetto, considerato che è solo una società di consulenza aziendale, mentre nulla si sa dei 6 progetti che hanno partecipato alla manifestazione d' interesse bandita dall' Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale. Una mancanza di informazioni che riguarda non solo il Gnl, ma diversi progetti e per questo Assoporto tiene a ringraziare il sindaco Di Mare che ha voluto, sin dal suo insediamento, operare per il tramite del suo assessore Patania, convocando tavoli tecnici tematici che danno agli operatori l' opportunità di partecipare attivamente alle scelte, con il loro contributo di opinioni e di progetti che solo gli imprenditori sanno dare. E mentre ad Augusta si elabora, ogni anno, un Piano triennale delle opere che sembra essere un copia incolla di quelli precedenti non realizzati, altrove si compiono scelte coraggiose. E' di qualche giorno fa, infatti, la notizia che il presidente dell' Adsp di Sicilia occidentale ha firmato un accordo con Fincantieri per la realizzazione di un polo della cantieristica per la costruzione di grandi dimensioni, spostando il traffico commerciale dei container da Palermo a Termini Imerese e, di fatto, deongestionando il traffico. E' stata compiuta una scelta strategica, come pure ha fatto Messina che ha spostato il maggior traffico su





Sea Reporter

Catania

Gioia Tauro sta lavorando ad un progetto per l'acquisto di un enorme bacino galleggiante di carenaggio per le riparazioni navali. " Ad Augusta l' Adsp sta realizzando un intervento di rafforzamento delle testate della diga foranea, di cui siamo lieti, ma - afferma ancora Assoporto Augusta - che è sì un' opera necessaria ma da intendersi come manutenzione straordinaria. Qui ci perdiamo nella realizzazione di centinaia di metri di banchina e nel frattempo tutto tace. E quei pochi spazi nel porto commerciale spesso sono inutilizzati o utilizzati come depositi e non consentono lo sviluppo. Abbiamo appreso durante l' ultimo tavolo tecnico sul Recovery plan che tutti i progetti esecutivi del porto di Augusta sono regolarmente finanziati e che non c' è nessun problema, ma ribadiamo che si tratta di ordinaria amministrazione, ad esclusione dell' investimento per l' ultimo miglio della rete ferroviaria. Forse non c' è coraggio, ormai non è d' interesse o peggio ancora l' interesse è che tutto rimanga così come è, in modo da non dare fastidio. Manca per il porto di Augusta una visione più lungimirante, il progetto significativo di svolta". E sembra esserci, invece, più attenzione per il porto di Catania, e gli operatori di Assoporto Augusta, che in passato hanno denunciato di star perdendo la guerra dopo aver vinto la battaglia per il mantenimento ad Augusta della sede dell' Adsp, sottolineano che con i fondi che arrivano dal porto di Augusta e su circa 300 milioni di somme previste per investimenti, i due terzi sono stati destinati dall' Adsp al territorio di Catania. Eppure le idee di investimenti non mancano. " Abbiamo proposto di riprendere il progetto di massima, già presentato all' Unione europea, dell' ex presidente Garozzo relativo alla costruzione di una banchina di notevoli dimensioni collocata nella zona della diga che - spiega Noè- verrebbe incontro a diverse esigenze, tra cui quella la più importante di favorire la penetrazione del mercato del gigantismo navale. E' tempo di regole, di piani regolatori, di verifica dei singoli progetti in un quadro d' insieme, che deve dare certezza di sviluppo per i prossimi cinquant' anni". E fondamentale diventa allora il ruolo della politica in un contesto più ampio possibile e in quella unione d' intenti che, finora, è mancata. " Abbiamo denunciato come fino ad ora ci siamo sentiti orfani di rappresentanza politica e ai siracusani - conclude la presidente degli operatori portuali - gridiamo di svegliarsi. Non c' è più tempo, oggi si decidono le sorti dei maggiori investimenti e lo sviluppo dei nostri territori, già è arrivata la prima penalizzazione sul ponte sullo stretto di Messina, domani ci accorgeremo che il nostro territorio non avrà ne rappresentanti capaci e coraggiosi nè sviluppo. Occorre unire le forze e il nostro capoluogo di provincia con i suoi parlamentari deve considerare Augusta ed il suo porto una cosa propria. Ringraziamo quei deputati che si sta occupando del nostro porto, considerandolo il vero volano di sviluppo, l' unico porto hub della nostra terra".

Redazione

Assoporto Augusta incontra il sindaco Di Mari e l'assessore Patania

Perplessità sul deposito di Gnl che l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale sta valutando, poca chiarezza sugli altri progetti e mancanza di coraggio nelle scelte per lo sviluppo del porto di Augusta. Questi i più importanti temi affrontati durante l'incontro che Assoporto Augusta ha avuto, nei giorni scorsi, con il sindaco Giuseppe Di Mari e l'assessore al Porto Tania Patania nella sede del gruppo Ormeggiatori di Augusta con l'obiettivo di fornire suggerimenti e proposte utili per la portualità. Proposte che non possono non partire dal deposito di Gnl, una grande opportunità non soltanto perché fondamentale per i porti delle reti Ten-T, ma anche in prospettiva futura in quanto è ormai necessario cominciare a pensare ad una diversificazione del settore energetico presente oggi nel porto megarese con l'utilizzo di tutte le tecnologie possibili, dal Gnl, all'idrogeno, alle rinnovabili." Come Assoporto Augusta da tempo chiediamo che venga strutturato un deposito di Gnl nel porto, oggi suoniamo però un campanello d'allarme: "E' proprio questo il progetto utile ed adatto al porto megarese?" - si chiede il presidente dell'associazione dei portuali megaresi Marina Noè - Basta guardare a quelle

realità già organizzate per rendersi conto che, probabilmente, il progetto è sottodimensionato rispetto alle necessità esistenti. Come esempio per tutti, nel porto industriale di Marghera, nella vicina splendida Venezia si sta progettando un impianto di deposito per di 32.000 m3 mentre ad Augusta si pensa ad un deposito di appena 4800 m3, anche se lo scalo megarese per la sua posizione geografica al centro del Mediterraneo potrà rappresentare un passaggio obbligato per le tante imbarcazioni a Gnl, per i giganti del mare sia per il settore crocieristico che per le navi containers". Ma c'è di più. Il progetto prevede l'investimento privato di circa 50 milioni per l'utilizzo di una porzione di pontile e più precisamente quella adiacente alla terraferma e Assoporto si chiede cosa succederà alla rimanente parte del pontile, come potrà essere utilizzata e mantenuta in presenza di una stazione di Gnl e come si concilia la presenza di un impianto di Gas naturale liquefatto con la zona cantieristica adiacente identificata nel piano strategico. "Forse occorre ripensare ad un deposito a terra di maggiori dimensioni, nella zona industriale dismessa (ex fertilizzanti) o totalmente offshore considerato che l'impianto che si sta valutando adesso, oltre ad essere sottodimensionato per le reali necessità, è anche di fatto un impianto a terra" -aggiunge Noè che si interroga, inoltre, su quale esperienza abbia nel settore il gruppo che sta presentando il progetto, considerato che è solo una società di consulenza aziendale, mentre nulla si sa dei 6 progetti che hanno partecipato alla manifestazione d'interesse bandita dall'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale. Una mancanza di informazioni che riguarda non solo il Gnl, ma diversi progetti e per questo Assoporto tiene a ringraziare il sindaco Di Mari che ha voluto, sin dal suo insediamento, operare per il tramite del suo assessore Patania, convocando tavoli tecnici tematici che danno agli operatori l'opportunità di partecipare attivamente alle scelte, con il loro contributo di opinioni e di progetti che solo gli imprenditori sanno dare. E mentre ad Augusta si elabora, ogni anno, un Piano triennale delle opere che sembra essere un copia incolla di quelli precedenti non realizzati, altrove si compiono scelte coraggiose. E' di qualche giorno fa, infatti, la notizia che il presidente dell'Adsp di Sicilia occidentale ha firmato un accordo con Fincantieri per la realizzazione di un polo della cantieristica per la costruzione di grandi dimensioni, spostando il traffico commerciale dei container da Palermo a Termini Imerese e, di fatto, decongestionando il traffico. E' stata compiuta una scelta



strategica, come pure ha fatto Messina che ha spostato il maggior traffico su Tremestieri, raggiungendo il medesimo obiettivo, mentre Gioia Tauro sta lavorando ad un progetto per l' acquisto



Siracusa Live

Catania

di un enorme bacino galleggiante di carenaggio per le riparazioni navali." Ad Augusta l' Adsp sta realizzando un intervento di rafforzamento delle testate della diga foranea, di cui siamo lieti, ma - afferma ancora Assoportò Augusta - che è sì un' opera necessaria ma da intendersi come manutenzione straordinaria. Qui ci perdiamo nella realizzazione di centinaia di metri di banchina e nel frattempo tutto tace. E quei pochi spazi nel porto commerciale spesso sono inutilizzati o utilizzati come depositi e non consentono lo sviluppo. Abbiamo appreso durante l' ultimo tavolo tecnico sul Recovery plan che tutti i progetti esecutivi del porto di Augusta sono regolarmente finanziati e che non c' è nessun problema, ma ribadiamo che si tratta di ordinaria amministrazione, ad esclusione dell' investimento per l' ultimo miglio della rete ferroviaria. Forse non c' è coraggio, ormai non è d' interesse o peggio ancora l' interesse è che tutto rimanga così come è, in modo da non dare fastidio. Manca per il porto di Augusta una visione più lungimirante, il progetto significativo di svolta". E sembra esserci, invece, più attenzione per il porto di Catania, e gli operatori di Assoportò Augusta, che in passato hanno denunciato di star perdendo la guerra dopo aver vinto la battaglia per il mantenimento ad Augusta della sede dell' Adsp, sottolineano che con i fondi che arrivano dal porto di Augusta e su circa 300 milioni di somme previste per investimenti, i due terzi sono stati destinati dall' Adsp al territorio di Catania. Eppure le idee di investimenti non mancano. " Abbiamo proposto di riprendere il progetto di massima, già presentato all' Unione europea, dell' ex presidente Garozzo relativo alla costruzione di una banchina di notevoli dimensioni collocata nella zona della diga che - spiega Noè- verrebbe incontro a diverse esigenze, tra cui quella la più importante di favorire la penetrazione del mercato del gigantismo navale. E' tempo di regole, di piani regolatori, di verifica dei singoli progetti in un quadro d' insieme, che deve dare certezza di sviluppo per i prossimi cinquant' anni". E fondamentale diventa allora il ruolo della politica in un contesto più ampio possibile e in quella unione d' intenti che, finora, è mancata. " Abbiamo denunciato come fino ad ora ci siamo sentiti orfani di rappresentanza politica e ai siracusani - conclude la presidente degli operatori portuali - gridiamo di svegliarsi. Non c' è più tempo, oggi si decidono le sorti dei maggiori investimenti e lo sviluppo dei nostri territori, già è arrivata la prima penalizzazione sul ponte sullo stretto di Messina, domani ci accorgeremo che il nostro territorio non avrà ne rappresentanti capaci e coraggiosi nè sviluppo. Occorre unire le forze e il nostro capoluogo di provincia con i suoi parlamentari deve considerare Augusta ed il suo porto una cosa propria. Ringraziamo quei deputati che si sta occupando del nostro porto, considerandolo il vero volano di sviluppo, l' unico porto hub della nostra terra". Augusta, 21 Gennaio 2021.

Per il premier proposti nomi con requisiti di alta professionalità

Grandi Opere, quanti indagati tra i nuovi commissari Ma Conte fa già dietrofront

Escluso dalla lista Roberto Ferrazza sotto inchiesta per il crollo del ponte Morandi

DI CLEMENTE PISTILLI

Commissario solo per 24 ore. Indagato nell'inchiesta sul crollo del Ponte Morandi, l'attuale provveditore interregionale per il Piemonte, Valle d'Aosta e Liguria, Roberto Ferrazza, era stato indicato mercoledì scorso dal premier Giuseppe Conte come commissario per i lavori in diverse caserme di Torino e Genova. Avuto probabilmente sentore delle prime polemiche, il presidente del Consiglio ieri sera ha fatto marcia indietro e ha comunicato alla Camera e al Senato, che devono esprimere attraverso le commissioni parlamentari il parere sul Dpcm finalizzato a sbloccare i lavori per 59 opere infrastrutturali, di aver deciso di sostituire Ferrazza con il provveditore per la Lombardia e l'Emilia-Romagna, Fabio Riva. Una mossa che non sembra però risolvere il problema sui manager scelti affinché opere che sembravano ormai impossibili diventino realtà. L'architetto rimosso non è infatti l'unico indagato nella squadra di commissari messa in campo da Palazzo Chigi. Quel che pesa del resto sono le condanne definitive e non le indagini. In quest'ultimo caso c'è esclusivamente un problema di opportunità e Conte sembra aver ritenuto opportuno avvalersi comunque di professionisti di

esperienza. Come l'ex amministratore delegato di Rfi, Maurizio Gentile, considerato il migliore per gestire a Roma il completamento della linea C della metropolitana, anche se indagato dalla Procura di Lodi per il deragliamenti, il 6 febbraio scorso, del Frecciarossa 1000 Milano-Salerno, in cui persero la vita due macchinisti, e per l'incidente ferroviario del 25 gennaio 2018 a Pioltello, in cui sono morti tre passeggeri. Per realizzare il collegamento stradale Cisterna-Valmontone, Conte ha poi scelto Antonio Mallamo, amministratore delegato di Astral, che lo scorso anno è stato indagato dalla Procura di Cassino per omicidio colposo, per la morte di due automobilisti sulla Casilina, il 29 ottobre del 2018, sui quali crollò un pino. Per la linea ferroviaria Roma-Pescara e altri quattro interventi sulle infrastrutture ferroviarie, il commissario indicato è invece Vincenzo Macello, di Rfi, ugualmente coinvolto nel dramma di Pioltello. Tra i commissari c'è poi Raffaele Celia, dell'Anas, indagato per la frana di Cannobio, in Piemonte, in cui quattro anni fa morì un farmacista ticinese. Un dramma per cui è stato indagato anche Nicola Montesano, dell'Anas, che Conte vuole ugualmente commissario. Celia inoltre è indagato dalla Procura di Massa nell'inchiesta sul crollo del ponte di Albiano, avvenuto lo scorso 8 aprile. Un'indagine in cui è coinvolto anche Vincenzo Marzi, dell'Anas, indicato come commissario per la statale Fondovalle del Biferno e altri tre interventi. E fu proprio Marzi che, nell'agosto 2019, scrisse al Comune di Aulla: «Il viadotto non presenta al momento criticità tali da compromettere la sua funzionalità statica». Otto mesi dopo il crollo. Sempre Marzi infine è incappato in un'indagine della Procura di Locri sulla violazione delle norme antisismiche nella realizzazione della statale 106 Jonica. Ecco che, per la statale 106 Ionica e la Grosseto-Fano, il presidente del Consiglio ha ritenuto che l'uomo giusto sia Massimo Simonini, AD dell'Anas, indagato due anni fa dalla Procura di Arezzo per reati ambientali. Per il completamento del raddoppio della linea ferroviaria Pescara-Bari e per la Napoli-Bari, il premier punta invece su Roberto Pagone, di Rfi, indagato nell'inchiesta della Procura di Napoli Nord sulla faraonica stazione dell'Alta Velocità di Afragola, dove ci sono dubbi anche sui bulloni utilizzati. Un'inchiesta in cui è stato indagato anche l'ex AD Gentile. Non va meglio con i porti. Il



commissario scelto per Palermo è il presidente dell' **Autorità portuale** Pasqualino Monti, indagato dalla Procura di Roma in un' inchiesta su appalti e corruzione. E le battaglie del Movimento 5 Stelle? Per



La Repubblica

Palermo, Termini Imerese

la Diga Foranea di Genova è stato scelto il presidente dell' **Autorità portuale** del Mar Ligure occidentale, Paolo Signorini, mai coinvolto in pesanti indagini, ma su cui nel 2015 proprio i pentastellati scrissero sul blog delle stelle: «Al posto dell' arrestato e potentissimo Ercole Incalza adesso ci troviamo Paolo Emilio Signorini », accusandolo di essere al centro di affari torbidi attorno al Mose, con favori in cambio di vacanze.

La Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Sicilia, quattro commissari per sbloccare opere da 11 mld

Daniele DittaPalermo. Ultimo miglio in Parlamento per il Dpcm con le nomine dei commissari straordinari individuati dal governo nazionale (d' intesa con le Regioni) per sbloccare 58 opere pubbliche strategiche, di cui 8 in Sicilia dell' importo di 11 mld. L' elenco è allegato allo schema di decreto del premier Conte, al vaglio delle commissioni parlamentari competenti. Si tratta di interventi infrastrutturali caratterizzati da «un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico-amministrative». Ecco i nomi dei commissari che, in base allo "sblocca cantieri", avranno il compito di accelerare progettazioni e lavori. Raffaele Celia, responsabile nuove opere area Centro dell' Anas, è stato indicato per la statale Ragusa-Catania (754 mln) e l' adeguamento a quattro corsie della statale 640, nota come "strada degli scrittori" (990 mln); Filippo Palazzo, dirigente Rfi in pensione, per il ripristino della linea ferroviaria Palermo-Trapani via Milo (144 mln) e per il collegamento ferroviario Palermo-Catania-Messina (8,7 mld); Ornella Segnalini, dirigente in pensione del Mit, per far ripartire i lavori alla diga Pietrarossa (60 mln); Pasqualino Monti, presidente **Autorità portuale** Sicilia Occidentale, per il rilancio del polo della cantieristica navale nel porto di Palermo (155 mln); Gianluca Ievolella, provveditore Opere pubbliche di Sicilia e Calabria, per il secondo lotto della cittadella della polizia di Palermo (102 mln) e il complesso polifunzionale della polizia di Catania (128,5 mln). «Dopo il parere delle commissioni - afferma Giancarlo Cancellieri, viceministro Infrastrutture - annunceremo un altro passo avanti nel percorso di semplificazione che questo governo si è posto come priorità, soprattutto in ambito infrastrutturale».



In ballo oltre dieci miliardi da spendere

Le opere da sbloccare in Sicilia Non bastano solo i commissari

I tempi restano lunghi, in alcuni casi mancano addirittura i progetti

In mano hanno un forziere che vale oltre 10 miliardi. E sulla carta poteri speciali in grado di derogare a procedure autorizzative e d' appalto. Ma i commissari che il governo nazionale ha individuato mercoledì notte hanno anche una strada in salita davanti a sé, che lascia loro temere un lavoro di anni prima di arrivare all' inaugurazione delle sette opere pubbliche che Conte sta provando a sbloccare in Sicilia. Le sette opere pubbliche rientrano in un elenco di 59 appalti sparsi in tutto il territorio nazionale per un valore complessivo di 60 miliardi. I commissari scelti dal governo prima di entrare in azione devono essere ratificati dal Parlamento. Dunque manca ancora un (delicato) passaggio prima che possano mettersi al lavoro. Gianluca Ievolella, che è anche il provveditore per le opere pubbliche in Sicilia, si occuperà della realizzazione delle cittadelle della polizia a Catania e Palermo per cui sono pronti 230 milioni. Ma lo stesso provveditore mostra cautela sui tempi: «Anche i commissari non hanno la bacchetta magica. Non attendiamoci che gli appalti possano partire domattina. Per le cittadelle della polizia, per esempio, siamo ancora alla fase di progettazione». Mentre la linea ferrata ad alta velocità Palermo -Catania -Messina, per cui sono stati stanziati 8,7 miliardi, è ancora alla fase dello studio di fattibilità. Quando sarà realizzata - commenta ancora Ievolella - sarà un' opera fondamentale perché permetterà di collegare in treno Palermo e Catania in circa un' ora potendo raggiungere i 200 km/h. Ma, appunto, ci vorrà ancora qualche anno. Questo progetto, così come il ripristino della ferrovia Palermo -Trapani che costerà 144 milioni, è stato affidato al commissario Filippo Palazzo. Ornella Segnalini si occuperà di realizzare una delle storiche incompiute siciliane, la diga Pietrossa (fra Enna e Catania) il cui progetto ha da poco aggirato l' intoppo di un' area archeologica emersa due decenni fa durante i primi scavi per l' opera. A Pasqualino Monti, già a capo dell' **autorità portuale** di Palermo, è stato affidato il compito di rilanciare la cantieristica navale nel porto del capoluogo grazie a interventi infrastrutturali che valgono 155 milioni. Infine, Raffaella Celia si occuperà dei tratti mancanti di una delle arterie stradali cruciali per chiudere i collegamenti in tutta l' Isola, la Ragusa -Catania (754 milioni), e della Agrigento-Caltani setta (990 milioni). In attesa della nomina definitiva, Pd e grillini si dicono certi che le opere pubbliche possono così arrivare al traguardo: «Abbiamo affidato a questi commissari ampi poteri per accelerare le progettazioni e i lavori - è il commento del vice ministro alle Infrastrutture, Giancarlo Cancellieri -. Si tratta di opere importantissime per il superamento di quel gap infrastrutturale fra Nord e Sud, oggetto di profondo interesse da parte del governo». I grillini siciliani, con Stefania Campo, esultano soprattutto per la Ragusa -Catania: «L' enorme accelerazione impressa a questa e a tante altre opere pubbliche siciliane dall' arrivo al ministero delle Infrastrutture di Cancellieri è sempre più evidente». Per il capogruppo del Pd all' Ars, Giuseppe Lupo, «la nomina dei commissari è uno shock positivo per la nostra isola, che ha un bisogno urgente di occupazione, investimenti ed infrastrutture». Soddisfatti pure i sindacati: «L' avvio di questi cantieri è cruciale per dare la scossa necessaria al sistema economico dei nostri territori» commentano i segretari generali di Cisl Palermo -Trapani Leonardo La Piana, Fit



Giornale di Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Cisl Sicilia Dionisio Giordano e Filca Cisl Palermo Trapani Francesco Danese. Più cauta la Cgil che con Francesco Lucchesi e Giovanni Pisto ria auspica che «i commissari siano all' altezza del ruolo» e si augura «di poterli incontrare presto».

Cantieri, ecco i commissari straordinari per le grandi opere Ragusa-Catania idea Celia di Anas. Tra i nomi anche Palazzo

I super burocrati voluti dal governo Conte hanno come obiettivo quello di accelerare la realizzazione di 59 progetti in Italia. Nell' Isola, oltre l' autostrada, c' è la linea Palermo-Trapani e l' asse alta velocità-alta capacità Catania-Palermo-Messina

Dario De Luca

Nel bel mezzo di una crisi di governo è stato varato lo schema di decreto per sbloccare 59 opere strategiche sparse in tutto lo Stivale. Sono i progetti contenuti nel Recovery Plan italiano che dovrebbero tratteggiare quella che sarà l' Italia di domani. L' obiettivo è realizzare infrastrutture strategiche anche per colmare gap storici del Mezzogiorno . Per riuscirci l' esecutivo ha mandato in parlamento la lista dei 30 commissari straordinari incaricati di portare al traguardo le opere e di farlo con tempi prestabiliti. «Si tratta di interventi - si legge nel documento - caratterizzato da un grado di complessità progettuale , da una particolare difficoltà esecutiva e attuativa, da complessità delle procedure tecniche e che comportano un rilevante impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale o locale». Per questo motivo, il governo ha deciso di affidarsi a dei super burocrati . Nel bel mezzo di una crisi di governo è stato varato lo schema di decreto per sbloccare 59 opere strategiche sparse in tutto lo Stivale. Sono i progetti contenuti nel Recovery Plan italiano che dovrebbero tratteggiare quella che sarà l' Italia di domani. L' obiettivo è realizzare infrastrutture strategiche anche per colmare gap storici del Mezzogiorno . Per riuscirci l' esecutivo ha mandato in parlamento la lista dei 30 commissari straordinari incaricati di portare al traguardo le opere e di farlo con tempi prestabiliti. «Si tratta di interventi - si legge nel documento - caratterizzato da un grado di complessità progettuale , da una particolare difficoltà esecutiva e attuativa, da complessità delle procedure tecniche e che comportano un rilevante impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale o locale». Per questo motivo, il governo ha deciso di affidarsi a dei super burocrati . Nell' elenco delle opere, 14 riguardano le infrastrutture stradali. Tra queste, in Sicilia spicca l' autostrada Ragusa-Catania , per un valore complessivo di 754 milioni di euro . Il commissario indicato è Raffaele Celia , in Anas da 17 anni e attualmente responsabile nuove opere Area 2 centro. In passato, è stato capo compartimento in Calabria, Piemonte e Umbria. Nell' elenco dei commissari, però, accanto al nome di Celia c' è una nota: « D a verificare con il presidente della Regione Nello Musumeci ». L' intervento nell' area sud orientale dell' Isola è atteso ormai da decenni. Cambiano politici e ministri e la promessa è sempre quella del via ai lavori. Inizialmente, l' arteria doveva essere realizzata mediante il progetto di finanza, con l' avviso per la selezione del promotore risalente al 2007 . Nel 2014 , la firma della convenzione tra il ministero delle Infrastrutture e la società di progetto Autostrada Ragusa-Catania srl , in mano a Francesco Bonsignore , fratello dell' ex eurodeputato Vito , originario di Bronte (Catania), ma trapiantato fin da giovane in Piemonte. Il progetto dei privati, dopo un lungo tira e molla, naufraga e subentra lo Stato . Il cambio, però, non è a costo zero. E alla fine del 2019 viene dato mandato all' ordine degli ingegneri di Roma di valutare il costo del progetto definitivo redatto dalla società dei Bonsignore. L' opera, con la nuova rimodulazione dei fondi, dovrebbe essere finanziata da Anas , Comitato interministeriale per la programmazione economica e Regione Siciliana, quest' ultima con 217 milioni di euro . Il commissario Celia dovrebbe occuparsi anche della strada statale 640 , la cosiddetta



Strada degli scrittori . L' intervento prevede un costo complessivo di 990 milioni di euro . Un itinerario lungo 72 chilometri con partenza da Porto Empedocle, in provincia di Agrigento, e che termina in prossimità dell' innesto dell' autostrada A19 Palermo-Catania. I lavori si dividono in due lotti , il 28 marzo 2017 Anas ha aperto al traffico i primi 31 chilometri tra Agrigento e Grottarossa per un investimento complessivo di 535



MeridioNews

Palermo, Termini Imerese

milioni di euro . Il secondo lotto, in provincia di Caltanissetta, prevede un investimento di 990 milioni di euro, ed è quello che Celia dovrebbe essere chiamato a controllare . Il dirigente in pensione di Rete ferroviaria italiana Filippo Palazzo è stato indicato, invece, come commissario straordinario per la linea Palermo-Trapani . Investimento di 144 milioni di euro . La tratta, lunga poco più di 120 chilometri, è stata inaugurata nel 1937 e sospesa nel 2013 dopo alcuni smottamenti . Gli interventi previsti nello schema prevedono «la modifica della geometria del tracciato , l' adeguamento a nuovi standard tecnologici e la velocizzazione degli itinerari nelle principali località sede d' incrocio». Il nome di Palazzo è affiancato anche alla realizzazione dell' asse alta velocità-alta capacità Catania-Palermo-Messina , costo oltre 8 miliardi di euro. Altri due capitoli del Recovery riguardano le infrastrutture portuali e l' edilizia statale. **Pasqualino Monti** , presidente dell' autorità portuale della Sicilia occidentale, è stato indicato per «il rilancio del polo della cantieristica navale nel porto di Palermo»; mentre Gianluca Ievolella , provveditore per le opere pubbliche, per la realizzazione a Catania di un unico centro polifunzionale della polizia e la costruzione di alloggi di servizio in via Leonardo da Vinci, a Palermo.

Informazioni Marittime

Palermo, Termini Imerese

Collaudo finale per la stazione marittima di Palermo

Lo storico edificio del Roberti è rimasto uguale ma dentro gli spazi sono stati completamente rinnovati. Aprirà quest'estate

L'Autorità di sistema portuale della Sicilia Occidentale, guidata da **Pasqualino Monti**, ha avviato il collaudo in corso d'opera per la ristrutturazione della stazione marittima di Palermo, battute finali di un cantiere che entro quest'estate darà al porto un edificio rinnovato. La stazione marittima di Palermo è stata progettata da Salvatore Caronia Roberti nel 1950 e inaugurata nel 1974. I lavori di rinnovamento sono iniziati nel 2017. Il collaudo attuale vale circa 47 mila euro mentre l'intervento complessivo (ristrutturazione e riqualificazione) è di 28 milioni circa. Dall'esterno, l'edificio è rimasto uguale, sono gli interni ad essere stati rinnovati, con nuove aree per i negozi e gli uffici per le compagnie Msc Crociere Costa Crociere oltre a spazi più ampi per i crocieristi.



Vetrina Tv

Trapani

Trapani: si sblocca iter per valutazione ambientale sul dragaggio del porto

Sbloccata la procedura di valutazione ambientale per il dragaggio dei fondali nel porto di Trapani. E' il risultato raggiunto nel corso di una riunione convocata dal presidente della Regione Nello

Sbloccata la procedura di valutazione ambientale per il dragaggio dei fondali nel porto di Trapani. E' il risultato raggiunto nel corso di una riunione convocata dal presidente della Regione Nello Musumeci a Palazzo Orleans. Attorno allo stesso tavolo anche l' assessore al Territorio Toto Cordaro, con il dirigente generale del dipartimento Ambiente Beppe Battaglia e il presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia occidentale, **Pasqualino Monti**. Un iter, quello dell' approvazione del progetto, che aveva subito un rallentamento e che adesso, invece, riprende la sua corsa. Nei prossimi giorni, infatti, l' Autorità portuale farà pervenire agli uffici della Regione, attraverso la piattaforma telematica dedicata, tutta la documentazione necessaria per adottare la relativa autorizzazione ambientale prevista dal Testo unico in materia. «Il dragaggio del porto di Trapani - sottolinea l' assessore Cordaro - costituisce un momento importante nell' attuazione della strategia di rilancio delle grandi infrastrutture e del turismo di qualità, punti questi che si pongono al centro dell' agenda del governo Musumeci. L' assessorato all' Ambiente farà, come sempre, la sua decisiva parte!». Il progetto di riqualificazione dell' infrastruttura marittima - del valore di 67 milioni di euro - dovrebbe portare i fondali a oltre dieci metri (rispetto agli attuali 5-7 metri), consentendo, quindi, l' ingresso in porto di navi di maggiori dimensioni. Il dragaggio inizialmente riguarderà la parte che va dall' imboccatura del porto fino al primo pennello per gli aliscafi. Ma si conta di intervenire successivamente anche nella restante parte del bacino portuale, arrivando così fino al molo Isolella.

Vetrinatv



la scarsità di navi sul mercato fa impennare il costo dei noli

Container in tempesta

Al rincaro concorre la carenza di contenitori per le merci. Il consulente Costa spiega da che cosa deriva questa tendenza e perché c'entra anche la pandemia

PAGINA A CURA DI NICOLA CAPUZZO

Vola oltre i 10 mila dollari, prima volta nella storia, la tariffa di trasporto di un container via mare dall' Asia all' Europa. Lo rilevano diverse società di ricerca e analisi fra cui Xeneta e Platts Container parlando in particolare della rotta che collegano estremo oriente e Regno Unito, uno dei Paesi con le criticità maggiori per la logistica delle merci spedite via mare, e non per effetto di Brexit. Il rincaro dei noli riguarda anche i collegamenti per il Mediterraneo: per spedire un container Feu (da 40 piedi) da Shanghai a Genova servono infatti oltre 8.300 dollari, +212% rispetto a 12 mesi fa. Colpa del Covid-19, e degli scompensi che ha generato nell' economie di tutto il mondo. Nel mirino per questa situazione sono finite anche le compagnie di navigazione, accusate di aver cancellato o ridotto le partenze delle linee settimanali, così come di non rendere disponibili i container vuoti da caricare. In realtà, un' analisi appena pubblicata dalla società di ricerca Sea-Intelligence, spiega che, dopo un' iniziale riduzione della capacità di stiva durante il lockdown primaverile, dallo scorso luglio sulle rotte tra l' Asia e costa ovest del Nord America, si è verificata un' iniezione di capacità di trasporto container attraverso l'

immissione in servizio di navi più grandi, di ulteriori portacontainer e servizi che hanno più che compensato la capacità di stiva rimossa dalle partenze cancellate. Sea-Intelligence ha precisato che ci sono stati periodi in cui questo incremento di capacità è stato del +30% anno su anno nonostante alcune partenze fossero state cancellate. Un incremento netto di capacità, secondo Sea-Intelligence, è stato riscontrato anche sulle rotte tra Asia e costa est del Nord America, mentre i servizi tra Asia e Nord Europa hanno visto una crescita netta di capacità da agosto e i servizi tra Asia e Mediterraneo da ottobre. Secondo Sea-Intelligence, dunque, l' accusa secondo cui i global carrier marittimi abbiano intenzionalmente ridotto la capacità di stiva annullando partenze sarebbe senza fondamento. «La logistica dei container vuoti si basa sulla predizione di movimenti futuri, e quindi non si può fare altro che affidarsi ai dati storici di traffico, di stagionalità, e di spazi liberi disponibili per poter ottimizzare costi e garantire il servizio», ha spiegato sul quotidiano online Shipping Italy Francesco Costa, consulente ed ex amministratore delegato di importanti terminal portuali in Belgio e in Italia. «Le compagnie di navigazione modulano l' offerta commerciale in modo da incentivare lo sviluppo di traffici di ritorno, così da viaggiare il più possibile in entrambe le direzioni con container pieni, altrimenti tutto il carico sbilanciato deve poter sostenere i costi del riposizionamento dei contenitori vuoti in eccesso». A causa della pandemia, però, si sono alterati in modo significativo tutti gli schemi di traffico. «Con l' enorme aumento della domanda di alcuni prodotti e il crollo di altri, infatti, è diventato impossibile applicare gli algoritmi abituali e fare arrivare i vuoti dove servono», ha concluso l' esperto. «In aggiunta allo spostamento dei mercati, bisogna anche tenere conto dei blocchi e riprese a singhiozzo delle attività economiche in funzione dei vari lockdown applicati in tutte le nazioni più colpite. È vero che le compagnie incassano noli mai visti, ma se non ci fosse una difficoltà oggettiva, prima o poi qualcuno ne approfitterebbe, facendo arrivare i container vuoti là dove servono». (riproduzione riservata)



Il cluster marittimo al Governo: "Valuti l' istituzione del Ministero del Mare"

Per Mattioli e Masucci il coordinamento politico ed amministrativo delle attività marittime rilancerebbe l' economia, un mondo che produce beni per 34 miliardi

Il cluster marittimo guarda con grande attenzione all' attuale situazione politica del Paese ed auspica che nell' ambito della riorganizzazione dell' esecutivo venga tenuto in debita considerazione il ruolo dell' economia del mare per il Paese. A dichiararlo è Mario Mattioli, presidente della Federazione del Mare e di Confitarma. "Siamo consapevoli -afferma Mattioli (a destra nella foto)- di come possa risultare complesso in questo momento valutare le istanze dei numerosi comparti della nostra economia. Cionondimeno, il mondo del mare ritiene che proprio in momenti di cambiamento come questi possano essere colte importanti opportunità per salvaguardare gli interessi del Paese in un settore d' importanza strategica quale è quello marittimo". Una richiesta sottolineata anche dal presidente nazionale del Propeller Club, Umberto Masucci (a sinistra), tra i primi a rilanciare la proposta. Trasporti marittimi, cantieristica, pesca, nautica da diporto, porti e terminal industria delle estrazioni, ricerca e tutela del territorio, oltre alle attività connesse dell' indotto, quali assicurazioni, intermediazione, servizi logistici, scuole nautiche nonché attività sportive e ricreative. "Un mondo commenta Mattioli- che annualmente produce beni e servizi per un valore di 34 miliardi di euro (2% del Pil) ed acquista presso le altre branche dell' economia forniture per 20 miliardi di Euro, fornendo occupazione a 530 mila persone". "Pertanto -conclude- in questa difficile fase di riflessione sull' assetto del Paese, il cluster marittimo chiede con forza che venga costituita un' efficace sede di coordinamento politicoamministrativo dedicata alle attività marittime: ministero del Mare o dipartimento dedicato della presidenza del Consiglio, comunque una struttura che sappia mettere a sistema la gestione dell' intero cluster marittimo, i cui aspetti sono oggi dispersi tra diverse amministrazioni, con danni certi per lo sviluppo loro e dell' Italia, leggendo e innovando la passata tradizione del ministero della Marina mercantile, oggi ridotto ad un' unica direzione ministeriale". Da anni il presidente del Propeller Club si batte per l' istituzione di un dicastero del Mare. "L' Italia ha più di 8mila chilometri di costa al centro del Mediterraneo a fronte di 60 milioni di abitanti. In Cina vivono oltre un miliardo e 400 milioni di persone con una costa di 14mila chilometri: basterebbe questo per evidenziare in modo plastico l' importanza del mare nel nostro Paese. Non può non esserci un dicastero dedicato ad un settore così vitale per l' Italia", sottolinea Masucci. Loading... Commenti Ci sono altri 0 commenti. [Clicca per leggerli.](#)



Economia del mare, serve un ministero ad hoc. Mattioli (Confitarma) scrive al Governo

"Il cluster marittimo guarda con grande attenzione all' attuale situazione politica del Paese ed auspica che nell' ambito della riorganizzazione dell' esecutivo venga tenuto in debita considerazione il ruolo dell' economia del mare per il Paese". E' quanto si legge in una nota diffusa stamattina dalla Federazione del Mare. 'Siamo consapevoli - afferma Mario Mattioli, presidente della Federazione del Mare e di Confitarma di come possa risultare complesso in questo momento valutare le istanze dei numerosi comparti della nostra economia. Cionondimeno, il mondo del mare ritiene che proprio in momenti di cambiamento come questi possano essere colte importanti opportunità per salvaguardare gli interessi del Paese in un settore d' importanza strategica quale è quello marittimo'. Trasporti marittimi, cantieristica, pesca, nautica da diporto, porti e terminal industria delle estrazioni, ricerca e tutela del territorio, oltre alle attività connesse dell' indotto, quali assicurazioni, intermediazione, servizi logistici, scuole nautiche nonché attività sportive e ricreative. 'Un mondo sottolinea il Presidente Mattioli - che annualmente produce beni e servizi per un valore di 34 miliardi di Euro (2% del PIL) ed acquista presso le altre branche dell' economia forniture per 20 miliardi di Euro, fornendo occupazione a 530 mila persone'. 'Pertanto - è la conclusione di Mattioli in questa difficile fase di riflessione sull' assetto del Paese, il cluster marittimo chiede con forza che venga costituita un' efficace sede di coordinamento politico amministrativo dedicata alle attività marittime: ministero del Mare o dipartimento dedicato della Presidenza del Consiglio, comunque una struttura che sappia mettere a sistema la gestione dell' intero cluster marittimo, i cui aspetti sono oggi dispersi tra diverse Amministrazioni, con danni certi per lo sviluppo loro e dell' Italia, leggendo e innovando la passata tradizione del ministero della Marina mercantile, oggi ridotto ad un' unica direzione ministeriale'. Costituita nel maggio 1994, la Federazione del Sistema Marittimo Italiano (in breve Federazione del mare) riunisce gran parte delle organizzazioni del settore: Accademia Italiana Della Marina Mercantile (formazione), Aidim (diritto Marittimo), Ancip (lavoro Portuale), Ania (assicurazione), Assonave (cantieristica Navale), **Assoporti** (amministrazione Portuale), Assorimorchiatori (rimorchio Portuale), Cetena (ricerca Navale), Collegio Capitani (stato Maggiore Marittimo), Confindustria Nautica (nautica Da Diporto), Confitarma (navigazione Mercantile), Federagenti (agenzia E Intermediazione Marittime), Fedepiloti (pilotaggio), Federpesca (navigazione Peschereccia), Fedespedi (trasporti Internazionali), Inail/Exipsema (previdenza marittima) e Rina(certificazione e classificazione). Le attività marittime annualmente producono beni e servizi per un valore di 34 miliardi di euro (2% del PIL) ed acquistano presso le altre branche dell' economia forniture per 20 miliardi di Euro, fornendo occupazione a 530 mila persone.



Assiterminal, sì alla creazione di un' istituzione che sia dedicata alle attività marittime

Ferrari: non è ne una velleità, ne una suggestione, ma dovrebbe essere un'esigenza concreta e strategica del sistema Italia L' Associazione Italiana Port & Terminals Operators (Assiterminal) è concorde con l' esortazione rivolta al governo dal The International Propeller Clubs e dalla Federazione del Mare di istituire un Ministero del Mare o comunque un centro di coordinamento politico-amministrativo per le attività marittime. «Gli appelli e le riflessioni che si stanno riproponendo da parte del Propeller e della Federazione del Mare, come sottolineato recentemente da Umberto Masucci e Mario Mattioli - ha rilevato il direttore di Assiterminal, Alessandro Ferrari - rientrano nel solco della migliore espressione dell' unità di vision del composito cluster della blue economy: l' economia del mare, in senso lato, o della logistica dei trasporti, se vogliamo dare un' accezione più sistemica alle dinamiche produttive del settore che cerca di riemergere agli onori delle cronache e dell' attenzione politica e programmatica del Paese - ha convenuto Ferrari - necessiterebbe di una maggiore incisività anche amministrativa, e di conseguenza di un' efficacia nella pianificazione e attuazione di misure concrete di sviluppo, da parte del governo». «Concentrarsi sull' istituzione di una governance istituzionale ad hoc - ha sottolineato il direttore di Assiterminal - non è ne una velleità, ne una suggestione: dovrebbe essere un'esigenza concreta e strategica del sistema Italia anche per meglio "mettere a terra" le opportunità del NGEU e le missioni di prospettiva in esso contenute. Probabilmente la politica riuscirebbe su questo tema anche a dare una lettura non cancelliana cogliendo nel contesto attuale questa opportunità: e come spesso accade, l' obiettivo non si realizza necessariamente attraverso un percorso funzionale a "quale strumento" ma attraverso una chiara consapevolezza e volontà di realizzare un progetto con una sua chiara visione e una mission: mettere al centro delle priorità lo sviluppo di un comparto strategico per il sistema produttivo italiano qual è il nostro». «Ciascuno di noi, intesi come parte integrante del cluster - ha osservato Ferrari - necessita di semplificazione normativa, di individuare chiaramente quali sono gli interlocutori decisionali e di un sistema di regole trasparenti e uniformi, di sviluppare sinergicamente i processi di digitalizzazione, di avere un sistema di norme sul lavoro e sulla formazione che promuovano lo sviluppo, di una razionalizzazione dell' articolato fiscale, solo per citare alcuni asset, dipanando la rete dei decisori e dei soggetti attuatori. Anche nel corso del dibattito all' interno del nostro recente convegno "tassazione porti e governance portualità" - ha ricordato Ferrari - sono emerse queste istanze, ancor più avvalorate da alcuni distinguo che hanno però evidenziato come, sul merito, ci sia convergenza, unità di intenti e anche voglia e bisogno di fare squadra». «La maturità di questo settore - ha proseguito il direttore di Assiterminal - crediamo si veda proprio in queste circostanze: al di là dei legittimi e normali distinguo che animano la dialettica e il business, i temi della governance, delle regole, dell' integrazione delle infrastrutture tecnologiche e delle reti di collegamento, di una pianificazione industriale sinergica al sistema logistico e turistico, della sensibilità (anche necessitata, perché no) alle problematiche degli impatti ambientali e sociali (legame con il territorio e il suo tessuto collettivo in una visione non localistica ma come sommatoria di persone, opportunità e sostenibilità) sono solo alcuni degli aspetti sui quali le istanze e i loro presupposti sono comunemente orientati». «Quindi - ha concordato Ferrari - promuoviamo tutti il sì a un' istituzione (Ministero, Sottosegretariato alla Presidenza del Consiglio, Dipartimento ad hoc con deleghe armonizzanti) che colletti in se stessa funzioni e professionalità, passione e determinazione nel sistematizzare l' attuale frammentazione burocratica amministrativa di cui soffre da più





Informare

Focus

paesi anche UE si sono già mossi in questa direzione è evidente che quello che stiamo dicendo non è velleitario. Ci sono, nella pubblica amministrazione, profili e professionalità da valorizzare con un progetto chiaro e ambizioso, ma negli anni abbiamo visto depauperate risorse e autorevolezza: questo potrebbe essere davvero il momento di rilanciarle in un win-win davvero funzionale al Paese: e se per questo si dovranno creare nuove "poltrone" sarà per una volta finalizzato anche alla composizione del bene pubblico o collettivo».

Informazioni Marittime

Focus

L' appello del cluster marittimo: "Istituiamo al più presto il ministero del Mare"

Propeller, Federazione del Mare e Assiterminal sottolineano l' urgente necessità di un organismo di coordinamento per le politiche di settore

Una maggiore incisività amministrativa, una strategia condivisa e coordinata di sviluppo e di gestione delle criticità, un ruolo di guida e riferimento per le politiche comunitarie. Secondo numerosi esponenti del cluster marittimo, questi ed altri obiettivi potrebbero essere meglio perseguiti con l' istituzione in Italia di un ministero del Mare che, considerata l' importanza del settore per l' economia nazionale, potrebbe essere uno strumento di equilibrio e crescita per tutto il sistema Paese. L' appello del The International Propeller Clubs Umberto Masucci , presidente nazionale del The International Propeller Clubs, chiede con forza l' istituzione di un ministero del Mare e sollecita tutte le associazioni del cluster perché si uniscano in questa richiesta alla politica. "L' Italia - spiega - ha più di 8.000 chilometri di costa al centro del Mediterraneo a fronte di 60 milioni di abitanti. In Cina vivono oltre un miliardo e 400 milioni di persone con una costa di 14.000 chilometri: basterebbe questo dato per evidenziare in modo plastico l' importanza del mare nel nostro paese. Non può non esserci un dicastero dedicato ad un settore così vitale per il nostro Paese". Masucci ritiene che l' Italia possa ricoprire un ruolo di guida e di riferimento per l' Unione Europea valorizzando le conoscenze e facendo del Mediterraneo un centro per rilanciare trasporto, turismo, risorse sottomarine, pesca, industria, gestione integrata delle coste e degli spazi marittimi. Specificando che il mare deve essere inteso globalmente come rilancio dell' intera economia secondo un approccio culturale diverso, in una visione olistica integrata e sostenibile, il presidente dei Propeller Clubs italiani ha osservato inoltre che alla portualità italiana serve una visione d' insieme dove le interconnessioni tra porti, reti stradali e ferroviarie, supportate da un adeguato sistema di logistica integrata ed innovativa, rivestano un ruolo determinante, anche attraverso lo sviluppo della cosiddetta "smart logistic". Federazione del Mare L' esortazione rivolta al governo dal presidente del The International Propeller Clubs è pienamente condivisa e appoggiata dalla Federazione del Mare. "Siamo consapevoli - ha dichiarato Mario Mattioli , presidente della Federazione del Mare e di Confitarma di come possa risultare complesso in questo momento valutare le istanze dei numerosi comparti della nostra economia. Cionondimeno, il mondo del mare ritiene che proprio in momenti di cambiamento come questi possano essere colte importanti opportunità per salvaguardare gli interessi del Paese in un settore d' importanza strategica quale è quello marittimo". Mattioli sottolinea che il settore del mare è costituito da trasporti marittimi, cantieristica, pesca, nautica da diporto, porti e terminal industria delle estrazioni, ricerca e tutela del territorio, oltre alle attività connesse dell' indotto, quali assicurazioni, intermediazione, servizi logistici, scuole nautiche nonché attività sportive e ricreative. "Un mondo che annualmente produce beni e servizi per un valore di 34 miliardi di euro (2% del PIL) ed acquista presso le altre branche dell' economia forniture per 20 miliardi di euro, fornendo occupazione a 530mila persone". "Il cluster marittimo chiede dunque con forza - conclude Mattioli - che venga costituita un' efficace sede di coordinamento politico-amministrativo dedicata alle attività marittime: ministero del Mare o dipartimento dedicato della Presidenza del Consiglio, comunque una struttura che sappia mettere a sistema la gestione dell' intero cluster marittimo, i cui aspetti sono oggi dispersi tra diverse amministrazioni, con danni certi per lo sviluppo loro e dell' Italia, leggendo e innovando la passata tradizione del ministero della Marina mercantile, oggi ridotto ad un' unica direzione ministeriale".



Assitterminal Sulla stessa lunghezza d' onda Alessandro Ferrari , direttore di Assitterminal. "Gli appelli e le riflessioni che si stanno riproponendo da parte del Propeller e della Federazione del Mare - afferma



Informazioni Marittime

Focus

- rientrano nel solco della migliore espressione dell' unità di vision del composito cluster della blue economy: l' economia del mare (in senso lato) o della logistica dei trasporti (se vogliamo dare un' accezione più sistemica alle dinamiche produttive del settore che cerca di riemergere agli onori delle cronache e dell' attenzione politica e programmatica del Paese) necessiterebbe di una maggiore incisività anche amministrativa (e di conseguenza di un' efficacia nella pianificazione e attuazione di misure concrete di sviluppo) da parte del governo". "Concentrarsi sull' istituzione di una governance istituzionale ad hoc - aggiunge Ferrari - non è né una velleità, né una suggestione: dovrebbe essere un' esigenza concreta e strategica del sistema Italia anche per meglio "mettere a terra" le opportunità del NGEU e le mission di prospettiva in esso contenute. Probabilmente la "Politica" riuscirebbe su questo tema anche a dare una lettura non cancelliana cogliendo nel contesto attuale questa opportunità: e come spesso accade, l' obiettivo non si realizza necessariamente attraverso un percorso funzionale a "quale strumento" ma attraverso una chiara consapevolezza e volontà di realizzare un progetto con una sua chiara visione e una mission: mettere al centro delle priorità lo sviluppo di un comparto strategico per il sistema produttivo italiano qual è il nostro! Ciascuno di noi (intesi come parte integrante del cluster) necessita di semplificazione normativa, di individuare chiaramente quali sono gli interlocutori decisionali e di un sistema di regole trasparenti e uniformi, di sviluppare sinergicamente i processi di digitalizzazione, di avere un sistema di norme sul lavoro e sulla formazione che promuovano lo sviluppo, di una razionalizzazione dell' articolato fiscale (solo per citare alcuni asset) dipanando la rete dei decisori e dei soggetti attuatori".

Assiterminal: "Sì a un'istituzione per il mare"

Redazione

GENOVA Alessandro Ferrari, direttore di Assiterminal, si unisce ad altri che già si sono espressi sul tema esprimendo le sue considerazioni in merito. Gli appelli e le riflessioni -scrive- che si stanno riproponendo da parte del Propeller e della Federazione del Mare, come sottolineato recentemente da Umberto Masucci e Mario Mattioli rientrano nel solco della migliore espressione dell'unità di vision del composito cluster della blue economy: l'economia del mare (in senso lato) o della logistica dei trasporti (se vogliamo dare un'accezione più sistemica alle dinamiche produttive del settore che cerca di riemergere agli onori delle cronache e dell'attenzione politica e programmatica del Paese) necessiterebbe di una maggiore incisività anche amministrativa (e di conseguenza di un'efficacia nella pianificazione e attuazione di misure concrete di sviluppo) da parte del Governo. Concentrarsi sull'istituzione di una governance istituzionale ad hoc non è nè una velleità, nè una suggestione: dovrebbe essere un'esigenza concreta e strategica del sistema Italia anche per meglio mettere a terra le opportunità del Next generation EU e le mission di prospettiva in esso contenute. Probabilmente -

prosegue Ferrari- la Politica riuscirebbe su questo tema anche a dare una lettura non cancelliana cogliendo nel contesto attuale questa opportunità: e come spesso accade, l'obiettivo non si realizza necessariamente attraverso un percorso funzionale a quale strumento ma attraverso una chiara consapevolezza e volontà di realizzare un progetto con una sua chiara visione e una mission: mettere al centro delle priorità lo sviluppo di un comparto strategico per il sistema produttivo italiano qual è il nostro! Ciascuno di noi (intesi come parte integrante del cluster) necessita di semplificazione normativa, di individuare chiaramente quali sono gli interlocutori decisionali e di un sistema di regole trasparenti e uniformi, di sviluppare sinergicamente i processi di digitalizzazione, di avere un sistema di norme sul lavoro e sulla formazione che promuovano lo sviluppo, di una razionalizzazione dell'articolato fiscale (solo per citare alcuni asset) dipanando la rete dei decisori e dei soggetti attuatori. Anche nel corso del dibattito all'interno del nostro recente convegno Tassazione porti e governance portualità sono emerse queste istanze, ancor più avvalorate da alcuni distinguo che hanno però evidenziato come, sul merito, ci sia convergenza, unità di intenti e anche voglia e bisogno di fare squadra. La maturità di questo settore -prosegue il presidente Assiterminal- crediamo si veda proprio in queste circostanze: al di là dei legittimi e normali distinguo che animano la dialettica e il business, i temi della governance, delle regole, dell'integrazione delle infrastrutture tecnologiche e delle reti di collegamento, di una pianificazione industriale sinergica al sistema logistico e turistico, della sensibilità (anche necessitata, perché no) alle problematiche degli impatti ambientali e sociali (legame con il territorio e il suo tessuto collettivo in una visione non localistica ma come sommatoria di persone, opportunità e sostenibilità) sono solo alcuni degli aspetti sui quali le istanze e i loro presupposti sono comunemente orientati. Quindi promuoviamo tutti il sì a un'istituzione (Ministero, Sottosegretariato alla Presidenza del Consiglio, Dipartimento ad hoc con deleghe armonizzanti) che collettivi in se stessa funzioni e professionalità, passione e determinazione nel sistematizzare l'attuale frammentazione burocratico-amministrativa di cui soffre da più di vent'anni questo mondo: se altri paesi anche Ue si sono già mossi in questa direzione è evidente che quello che stiamo dicendo non è velleitario. Ci sono, nella pubblica amministrazione, profili e

The screenshot shows the website interface for the article. At the top, there's a navigation bar with 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'ALTRI PORTI'. The article title is 'Assiterminal: "Sì a un'istituzione per il mare"'. Below the title, it says 'Le considerazioni del direttore Ferrari'. There is a video player with a red play button and the text 'I PROTAGONISTI' and 'GTS'. To the right, there's a sidebar with 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER' and 'ULTIME' news items.

professionalità da valorizzare con un progetto chiaro e ambizioso, ma negli anni abbiamo visto depauperate risorse e autorevolezza: questo -conclude il numero uno di Assiterminal- potrebbe essere davvero il momento di rilanciarle in un win-win davvero funzionale al Paese: e se per questo si dovranno creare nuove poltrone sarà per una volta finalizzato anche alla



Messaggero Marittimo

Focus

composizione del bene pubblico o collettivo.

Mattioli: "Ministero del Mare o dipartimento dedicato"

Il presidente chiede una struttura che sappia mettere a sistema la gestione dell'intero cluster marittimo

Redazione

ROMA In passato se ne è già parlato e riparlato, in questi giorni di riorganizzazione dell'esecutivo si chiede ancora che il Governo tenga di conto l'importanza del mare nell'economia del Paese, magari istituendo un Ministero dedicato. Già il presidente nazionale del The International Propeller Clubs, Umberto Masucci, si era espresso sul tema proprio ieri, a lui si aggiunge oggi anche la Federazione del Mare e Confitarma, nelle parole del presidente Mario Mattioli. Siamo consapevoli di come possa risultare complesso in questo momento valutare le istanze dei numerosi comparti della nostra economia. Cionondimeno, il mondo del mare ritiene che proprio in momenti di cambiamento come questi possano essere colte importanti opportunità per salvaguardare gli interessi del Paese in un settore d'importanza strategica quale è quello marittimo sottolinea il presidente. Trasporti marittimi, cantieristica, pesca, nautica da diporto, porti e terminal industria delle estrazioni, ricerca e tutela del territorio, oltre alle attività connesse dell'indotto, quali assicurazioni, intermediazione, servizi logistici, scuole nautiche nonché attività sportive e ricreative. Tutti insieme costituiscono un mondo che annualmente produce beni e servizi per un valore di 34 miliardi di euro, ovvero il 2% del Pil, ed acquista presso le altre branche dell'economia forniture per 20 miliardi, fornendo occupazione a 530 mila persone. Dati che non possono non essere presi in considerazione e per questo, nell'attuale difficile fase di riflessione sull'assetto del Paese, spiega Mattioli, il cluster marittimo chiede con forza che venga costituita un'efficace sede di coordinamento politico-amministrativo dedicata alle attività marittime: ministero del Mare o dipartimento dedicato della presidenza del consiglio, comunque una struttura che sappia mettere a sistema la gestione dell'intero cluster marittimo, i cui aspetti sono oggi dispersi tra diverse amministrazioni, con danni certi per lo sviluppo loro e dell'Italia, leggendo e innovando la passata tradizione del ministero della Marina mercantile, oggi ridotto ad un'unica direzione ministeriale.



"Istituire il ministero del mare" l' appello del Propeller al Governo

GAM EDITORI

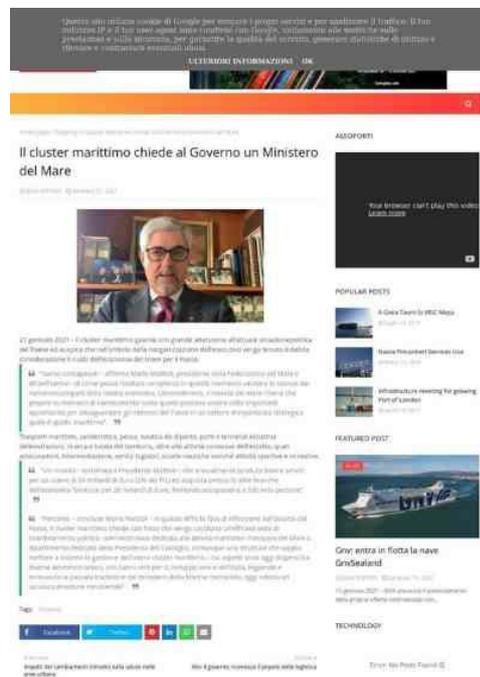
21 gennaio 2020 - Dopo molti anni di "silenzio" da parte della politica, è giunto il momento di chiedere a gran voce l' istituzione di un MINISTERO DEL MARE, perché possa essere al fianco del CLUSTER MARITTIMO ITALIANO, che riveste un ruolo fondamentale per il rilancio dell' Economia Italiana. Il Presidente Nazionale, Umberto Masucci, sintetizza così: "L' Italia ha più di 8.000 km di costa al centro del Mediterraneo a fronte di 60 milioni di abitanti, in Cina vivono oltre 1 miliardo e 400 milioni di persone con una costa di 14.000 km: basterebbe questo dato per evidenziare in modo plastico l' importanza del Mare nel nostro paese. Non può non esserci un dicastero dedicato ad un settore così vitale per il nostro Paese." Nel difficile momento storico che stiamo vivendo, in uno scenario internazionale così complesso, l' Italia può ricoprire un ruolo di guida e di riferimento per l' Unione Europea valorizzando le conoscenze e facendo del Mediterraneo un centro per rilanciare trasporto, turismo, risorse sottomarine, pesca, industria, gestione integrata delle coste e degli spazi marittimi. Il Mare deve essere inteso globalmente come rilancio dell' intera economia secondo un approccio culturale diverso, in una visione olistica integrata e sostenibile. Alla portualità italiana serve una visione d' insieme dove le interconnessioni tra Porti, reti stradali ferroviarie, supportate da un adeguato sistema di logistica integrata ed innovativa, rivestano un ruolo determinante, anche attraverso lo sviluppo della cosiddetta "smartlogistic". Occorre una verifica sulla reale attuazione del PSNPL, per rientrare nella Pianificazione Spaziale Marittima coerentemente alla Politica Marittima Integrata europea, con una visione ed una Strategia nazionale.



Il cluster marittimo chiede al Governo un Ministero del Mare

GAM EDITORI

21 gennaio 2021 Il cluster marittimo guarda con grande attenzione all' attuale situazione politica del Paese ed auspica che nell' ambito della riorganizzazione dell' esecutivo venga tenuto indebita considerazione il ruolo dell' economia del mare per il Paese. "Siamo consapevoli - afferma Mario Mattioli, presidente della Federazione del Mare e di Confitarma di come possa risultare complesso in questo momento valutare le istanze dei numerosi comparti della nostra economia. Cionondimeno, il mondo del mare ritiene che proprio in momenti di cambiamento come questi possano essere colte importanti opportunità per salvaguardare gli interessi del Paese in un settore d' importanza strategica quale è quello marittimo". Trasporti marittimi, cantieristica, pesca, nautica da diporto, porti e terminal industria delle estrazioni, ricerca e tutela del territorio, oltre alle attività connesse dell' indotto, quali assicurazioni, intermediazione, servizi logistici, scuole nautiche nonché attività sportive e ricreative. "Un mondo sottolinea il Presidente Mattioli - che annualmente produce beni e servizi per un valore di 34 miliardi di Euro (2% del PIL) ed acquista presso le altre branche dell' economia forniture per 20 miliardi di Euro, fornendo occupazione a 530 mila persone". "Pertanto - conclude Mario Mattioli in questa difficile fase di riflessione sull' assetto del Paese, il cluster marittimo chiede con forza che venga costituita un' efficace sede di coordinamento politico amministrativo dedicata alle attività marittime: ministero del Mare o dipartimento dedicato della Presidenza del Consiglio, comunque una struttura che sappia mettere a sistema la gestione dell' intero cluster marittimo, i cui aspetti sono oggi dispersi tra diverse Amministrazioni, con danni certi per lo sviluppo loro e dell' Italia, leggendo e innovando la passata tradizione del ministero della Marina mercantile, oggi ridotto ad un' unica direzione ministeriale".



Merlo (Federlogistica) Porti: Presidenti-commissari, chiave di lettura anche futura

ROMA - Le nomine e l'attribuzione ai presidenti, già nominati e a quelli che lo saranno, di un ruolo specifico e definito per la realizzazione delle nuove opere, che sono strategiche non solo per i porti stessi ma per l'intero sistema economico, fornisce una chiave di lettura per il futuro: l'auspicio è che con i presidenti commissari queste opere vengano realizzate celermente e che poi si superino le gestioni commissariali attraverso una semplificazione di leggi e di quelle procedure che sino a oggi hanno rallentato tutte le opere a partire dai dragaggi. Lo dichiara il presidente di Federlogistica - Confrasperto, Luigi Merlo. L'indicazione dei presidenti delle **AdSP** come commissari per le opere può diventare un segnale di svolta per sbloccare e realizzare le grandi infrastrutture indispensabili e per avviare il rilancio del Paese - Come accaduto a Genova, Palermo e Livorno, se i presidenti riconosciute nel ruolo commissariale di realizzazione delle nuove opere e liberate dai vincoli della burocrazia e dotate di strumenti normativi efficaci, sono in grado di fornire una prima prova tangibile che le grandi opere possono essere sbloccate e avviate a realizzazione. Finalmente un indicatore in controtendenza - sottolinea Merlo, - con i tre porti citati che rappresentano solo i primi esempi in cui al presidente è stato conferito un espresso incarico commissariale rispetto alle nuove infrastrutture; una formula questa che può funzionare legittimando gli Enti preposti al governo dei nostri porti che troppo spesso sono stati spesso bistrattati e condizionati dalla burocrazia nonché da norme inadeguate.



Federlogistica: Merlo, l' indicazione dei presidenti delle AdSP come commissari per le opere può diventare un segnale di svolta

(FERPRESS) Roma, 21 GEN Come sbloccare e realizzare le grandi infrastrutture indispensabili per avviare il rilancio del Paese? Una prima risposta può arrivare attraverso le Autorità di Sistema Portuale che, come accaduto a Genova, Palermo e Livorno, se riconosciute nel ruolo commissariale di realizzazione delle nuove opere e liberate dai vincoli della burocrazia e dotate di strumenti normativi efficaci, sono in grado di fornire una prima prova tangibile che le grandi opere possono essere sbloccate e avviate a realizzazione. Non casualmente nello schema di decreto del Presidente del Consiglio relativo alla gestione commissariale di infrastrutture strategiche nei porti figurano la Diga di Genova, le opere a mare della Darsena Europa di Livorno e il Polo cantieristico di Palermo. Finalmente un indicatore in controtendenza sottolinea Luigi Merlo, Presidente di Federlogistica-Conftrasporto con i tre porti citati che rappresentano solo i primi esempi in cui al Presidente è stato conferito un espresso incarico commissariale rispetto alle nuove infrastrutture; una formula questa che può funzionare legittimando gli Enti preposti al governo dei nostri porti che troppo spesso sono stati spesso bistrattati e condizionati dalla burocrazia nonché da norme inadeguate. Secondo Merlo Le nomine e l'attribuzione ai presidenti già nominati e a quelli che lo saranno di un ruolo specifico e definito per la realizzazione delle nuove opere, che sono strategiche non solo per i porti stessi ma per l'intero sistema economico, fornisce una chiave di lettura per il futuro: l'auspicio è che con i presidenti commissari queste opere vengano realizzate celermente e che poi si superino le gestioni commissariali attraverso una semplificazione di leggi e di quelle procedure che sino a oggi hanno rallentato tutte le opere a partire dai dragaggi.



Grandi opere e commissari: i porti tracciano la rotta. Federlogistica, finalmente un indicatore in controtendenza

(FERPRESS) Roma, 21 GEN Come sbloccare e realizzare le grandi infrastrutture indispensabili per avviare il rilancio del Paese? Una prima risposta può arrivare attraverso le Autorità di Sistema Portuale che, come accaduto a Genova, Palermo e Livorno, se riconosciute nel ruolo commissariale di realizzazione delle nuove opere e liberate dai vincoli della burocrazia e dotate di strumenti normativi efficaci, sono in grado di fornire una prima prova tangibile che le grandi opere possono essere sbloccate e avviate a realizzazione. Non casualmente nello schema di decreto del Presidente del Consiglio relativo alla gestione commissariale di infrastrutture strategiche nei porti figurano la Diga di Genova, le opere a mare della Darsena Europa di Livorno e il Polo cantieristico di Palermo. Finalmente un indicatore in controtendenza sottolinea Luigi Merlo, Presidente di Federlogistica-Conftrasporto con i tre porti citati che rappresentano solo i primi esempi in cui al Presidente è stato conferito un espresso incarico commissariale rispetto alle nuove infrastrutture; una formula questa che può funzionare legittimando gli Enti preposti al governo dei nostri porti che troppo spesso sono stati spesso bistrattati e condizionati dalla burocrazia nonché da norme inadeguate. Secondo Merlo Le nomine e l'attribuzione ai presidenti già nominati e a quelli che lo saranno di un ruolo specifico e definito per la realizzazione delle nuove opere, che sono strategiche non solo per i porti stessi ma per l'intero sistema economico, fornisce una chiave di lettura per il futuro: l'auspicio è che con i presidenti commissari queste opere vengano realizzate celermente e che poi si superino le gestioni commissariali attraverso una semplificazione di leggi e di quelle procedure che sino a oggi hanno rallentato tutte le opere a partire dai dragaggi.



Federlogistica: Grandi opere e commissari, i porti tracciano la rotta

Secondo Luigi Merlo Presidente di Federlogistica-Confrtrasporto l' indicazione dei presidenti delle **AdSP** come commissari per le opere può diventare un segnale di svolta. Come sbloccare e realizzare le grandi infrastrutture indispensabili per avviare il rilancio del Paese? Una prima risposta può arrivare attraverso le Autorità di Sistema Portuale che, come accaduto a Genova, Palermo e Livorno, se riconosciute nel ruolo commissariale di realizzazione delle nuove opere e liberate dai vincoli della burocrazia e dotate di strumenti normativi efficaci, sono in grado di fornire una prima prova tangibile che le grandi opere possono essere sbloccate e avviate a realizzazione. Non casualmente nello schema di decreto del Presidente del Consiglio relativo alla gestione commissariale di infrastrutture strategiche nei porti figurano la Diga di Genova, le opere a mare della Darsena Europa di Livorno e il Polo cantieristico di Palermo. "Finalmente un indicatore in controtendenza - sottolinea Luigi Merlo, Presidente di Federlogistica-Confrtrasporto - con i tre porti citati che rappresentano solo i primi esempi in cui al Presidente è stato conferito un espresso incarico commissariale rispetto alle nuove infrastrutture; una formula questa che può funzionare legittimando gli Enti preposti al governo dei nostri porti che troppo spesso sono stati spesso bistrattati e condizionati dalla burocrazia nonché da norme inadeguate". Secondo Merlo "Le nomine e l' attribuzione ai presidenti già nominati e a quelli che lo saranno di un ruolo specifico e definito per la realizzazione delle nuove opere, che sono strategiche non solo per i porti stessi ma per l' intero sistema economico, fornisce una chiave di lettura per il futuro: l' auspicio è che con i presidenti commissari queste opere vengano realizzate celermente e che poi si superino le gestioni commissariali attraverso una semplificazione di leggi e di quelle procedure che sino a oggi hanno rallentato tutte le opere a partire dai dragaggi".



Informazioni Marittime

Focus

Tris di commissari portuali, Federlogistica: "Legittimate le Autorità di sistema"

Secondo Luigi Merlo la scelta di Guerrieri, Signorini e Monti è una risposta forte del governo, oltre a rappresentare una grande occasione di sviluppo generale

L' eventuale arrivo di Guerrieri, Signorini e Monti come commissari delle grandi opere portuali di Livorno (Darsena Europa), Genova (diga foranea) e Palermo (cantieristica) sarebbe una risposta forte del governo nella pianificazione marittima dell' Italia. N' è convinto il presidente di Federlogistica-Confrasperto, Luigi Merlo. «Finalmente un indicatore in controtendenza - commenta a proposito dell' inclusione dei tre presidenti della **Adsp** nella lista dei 59 commissari per le opere strategiche - con i tre porti citati che rappresentano solo i primi esempi in cui al presidente è stato conferito un espresso incarico commissariale rispetto alle nuove infrastrutture». Secondo Merlo è «una formula che può funzionare legittimando gli enti preposti al governo dei nostri porti che troppo spesso sono stati spesso bistrattati e condizionati dalla burocrazia nonchè da norme inadeguate». Nuovi incarichi, conclude Merlo, strategici «non solo per i porti stessi ma per l' intero sistema economico», fornendo «una chiave di lettura per il futuro. L' auspicio è che con i presidenti commissari queste opere vengano realizzate celermente e che poi si superino le gestioni commissariali attraverso una semplificazione di leggi e di quelle procedure che sino a oggi hanno rallentato tutte le opere a partire dai dragaggi».



Crociere 2021 con obbligo di vaccino anti-Covid.

Crociere 2021 con obbligo di vaccino anti-Covid. È la decisione annunciata da Saga, il tour operator britannico che sei anni fa aveva eliminato dai percorsi campani le visite alla Reggia di Caserta per problemi di sicurezza. È la prima azienda turistica del Regno Unito a compiere un passo del genere.

