



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 27 gennaio 2021**



Prime Pagine

27/01/2021	Corriere della Sera Prima pagina del 27/01/2021	8
27/01/2021	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 27/01/2021	9
27/01/2021	Il Foglio Prima pagina del 27/01/2021	10
27/01/2021	Il Giornale Prima pagina del 27/01/2021	11
27/01/2021	Il Giorno Prima pagina del 27/01/2021	12
27/01/2021	Il Manifesto Prima pagina del 27/01/2021	13
27/01/2021	Il Mattino Prima pagina del 27/01/2021	14
27/01/2021	Il Messaggero Prima pagina del 27/01/2021	15
27/01/2021	Il Resto del Carlino Prima pagina del 27/01/2021	16
27/01/2021	Il Secolo XIX Prima pagina del 27/01/2021	17
27/01/2021	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 27/01/2021	18
27/01/2021	Il Tempo Prima pagina del 27/01/2021	19
27/01/2021	Italia Oggi Prima pagina del 27/01/2021	20
27/01/2021	La Nazione Prima pagina del 27/01/2021	21
27/01/2021	La Repubblica Prima pagina del 27/01/2021	22
27/01/2021	La Stampa Prima pagina del 27/01/2021	23
27/01/2021	MF Prima pagina del 27/01/2021	24

Primo Piano

26/01/2021	adriaeco.eu Assoporti sottoscrive la Carta di Padova	25
26/01/2021	Corriere Marittimo Assoporti sigla la Carta di Padova - Logistica verso un futuro sempre più sostenibile	26
26/01/2021	FerPress Assoporti sottoscrive la Carta di Padova per una logistica sostenibile ed efficiente	27

26/01/2021	Informare		28
Assoporti ha sottoscritto la Carta di Padova			
26/01/2021	Informazioni Marittime		29
Assoporti sottoscrive la Carta di Padova			
26/01/2021	Messaggero Marittimo	Redazione	30
Assoporti sottoscrive Carta di Padova			
26/01/2021	Ship Mag		31
Logistica sostenibile, Assoporti sottoscrive la Carta di Padova			
26/01/2021	Shipping Italy		32
Anche Assoporti firma la Carta di Padova			
26/01/2021	telenord.it		33
Carta di Padova, 14 associazioni della logistica scommettono su uno sviluppo green			

Trieste

27/01/2021	Il Piccolo	Pagina 19	LODOVICO SONEGO*	34
La mitteleuropa garante del futuro del porto di Trieste ferrovia strategica				
27/11/2020	Il Nautilus		Redazione	36
AdSP MAO-PORTO DI TRIESTE: BUONA TENUTA DEI TRAFFICI NEI PRIMI 10 MESI DEL 2020 RO-RO + 3%				

Venezia

27/01/2021	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 18	A.V.	37
Commissaria Mose, la squadra dei consulenti				
27/01/2021	Il Gazzettino	Pagina 32		38
Salvaguardia: dossier sui buchi neri del Mose				

Savona, Vado

27/01/2021	La Gazzetta Marittima			39
Locomotori Bombardier a GTS Rail				

Genova, Voltri

27/01/2021	Il Secolo XIX	Pagina 21	FRANCESCO MARGIOCCO	40
Diga, l'altolà degli ambientalisti «Serve per dare spazio alla città»				
27/01/2021	L'Avvisatore Marittimo	Pagina 1		41
RIPARTE GRANDIOSA TORNANO LE CROCIERE				
27/01/2021	L'Avvisatore Marittimo	Pagina 2		42
Culmv, via libera al piano di ristrutturazione				
27/01/2021	L'Avvisatore Marittimo	Pagina 4		43
Nuovo waterfront di Genova Al via le demolizioni in Fiera				
26/01/2021	BizJournal Liguria			44
Circle Group: al via il progetto pilota con expert.ai nell'ambito del progetto Fenix				
26/01/2021	Ship Mag			45
Logistica digitale, al via il progetto pilota UE di CIRCLE con expert.ai				
26/01/2021	Informatore Navale			46
'Pianifichiamo il suono, verso i Green Ports'				

27/01/2021	La Gazzetta Marittima E per i porti tre urgenze ai presidenti		47
27/01/2021	La Gazzetta Marittima Costa Smeralda riparte sui porti nazionali		48
26/01/2021	Shipping Italy Roberto Ferrari: Ecco come sarà il futuro dei terminal Psa Genova Prà e Psa Sech insieme		49

La Spezia

27/01/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 27 Contship, altra doccia fredda In forse il premio di risultato	LAURA IVAN	52
27/01/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 27 Monitorare inquinamento acustico		53
27/01/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 27 Servizi ferroviari, modificate i costi per i prossimi 5 anni	L.IV.	54
27/01/2021	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 43 Pontili, la mareggiata riporta a galla il sogno		55
27/01/2021	La Gazzetta Marittima Sommariva soddisfatto per la Pontremolese		56
27/01/2021	La Gazzetta Marittima Fontana (Spedizionieri): bene per Pontremolese		57

Ravenna

27/01/2021	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 10 Tavolo del porto in chiusura Presentazione della Roadmap		58
27/01/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 41 Presentazione della Road Map del porto		59
26/01/2021	Ravenna24Ore.it Ravenna. Si conclude il Tavolo del Porto, definita la Roadmap 2020 -	lbolognesi	60
26/01/2021	RavennaNotizie.it Ravenna. Si conclude il Tavolo del Porto. Giovedì 28 gennaio la presentazione della Roadmap	Porto di Ravenna	61
26/01/2021	ravennawebtv.it Si conclude il Tavolo del Porto, definita la Roadmap 2020		62

Marina di Carrara

27/01/2021	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara) Pagina 14 Porto e ripascimenti, Pucci ricorda l' accordo tra i Comuni	CHIARA SILLICANI	63
27/01/2021	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 37 «Lavorare insieme su porto e ripascimento»		64
27/01/2021	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara) Pagina 14 Incontro balneari-governo sulla proroga concessioni		65
27/01/2021	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara) Pagina 14 Porto, altri no all' ampliamento Forza Italia spinge per la nautica		66

Livorno

27/01/2021	Il Tirreno Pagina 43 Autorità Portuale e Darsena Europa Doppia nomina per Guerrieri		67
------------	---	--	----

27/01/2021	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 48	68
<hr/>		
26/01/2021	Messaggero Marittimo <i>Renato Roffi</i>	69
<hr/>		
26/01/2021	Shipping Italy	70
<hr/>		
Via alle gare per il rimorchio portuale: si parte da Livorno		

Piombino, Isola d' Elba

27/01/2021	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 37	<i>CRISTIANO LOZITO</i> 71
<hr/>		
Piombino aspetta Jsw ma teme la ritirata		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

27/01/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 36	73
<hr/>		
«I tentacoli delle mafie sul porto dorico? E' appetibile, ma ora non ci sono indagini»		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

27/01/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 33	74
<hr/>		
Con l' idrogeno il porto è sempre più green		
26/01/2021	FerPress	75
<hr/>		
Adsp Tirreno Centro Settentrionale partecipa al bando "European Green Deal", con progetto "ZEPHYRO", da circa 25 mln		
26/01/2021	Informazioni Marittime	76
<hr/>		
Idrogeno per decarbonizzare i porti. Civitavecchia capofila di Horizon 2020		
26/01/2021	Messaggero Marittimo <i>Redazione</i>	77
<hr/>		
Porto di Civitavecchia punta sull'idrogeno		
27/01/2021	Primo Magazine <i>GAM EDITORI</i>	78
<hr/>		
Green port, Civitavecchia punta sull' idrogeno		
26/01/2021	Sea Reporter	79
<hr/>		
Civitavecchia punta sull' idrogeno, un esempio di porto verde		
26/01/2021	Ship Mag	80
<hr/>		
Green port, Civitavecchia punta sull'idrogeno. L'Adsp partecipa come capofila al bando Horizon 2020		
27/01/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 33	81
<hr/>		
«Riapriremo varco Fortezza»		
27/01/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 35	82
<hr/>		
Dehors e varco Fortezza per rilanciare l' economia		
26/01/2021	CivOnline	84
<hr/>		
Tragedia sfiorata in porto: bitte ai raggi X		
26/01/2021	CivOnline	85
<hr/>		
Itticoltura, l' Adsp esclude alternative al Molo Enel		
26/01/2021	Corriere Marittimo	86
<hr/>		
Continuità territoriale Civitavecchia-Olbia, il Mit pubblica l'avviso		
26/01/2021	Corriere Marittimo	87
<hr/>		
Salpata da Civitavecchia Msc Grandiosa - Escursioni nella "bolla" di sicurezza per i passeggeri		

Napoli

27/01/2021	Il Mattino Pagina 23	88
<hr/>		
Msc Grandiosa a Napoli è il ritorno delle crociere «Bolla sanificata a bordo»		

27/01/2021	La Repubblica (ed. Napoli) Pagina 6	<i>di Tiziana Cozzi</i>	90
<hr/>			
26/01/2021	Ansa		92
<hr/>			
26/01/2021	Napoli Today		93
<hr/>			
26/01/2021	Ship Mag		95
<hr/>			
26/01/2021	Ship Mag		96
<hr/>			

Taranto

27/01/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Basilicata) Pagina 29		97
<hr/>			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

27/01/2021	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 27		98
<hr/>			
27/01/2021	Il Quotidiano della Calabria Pagina 20		99
<hr/>			
27/01/2021	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 27		100
<hr/>			
27/01/2021	Il Quotidiano della Calabria Pagina 9		101
<hr/>			
26/01/2021	Ansa		103
<hr/>			
26/01/2021	Informazioni Marittime		104
<hr/>			
26/01/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	105
<hr/>			
26/01/2021	Reggio Tv	<i>Redazione ReggioTV</i>	106
<hr/>			
26/01/2021	Stretto Web		107
<hr/>			

Olbia Golfo Aranci

27/01/2021	L'Unione Sarda Pagina 39		109
<hr/>			

Cagliari

27/01/2021	L'Unione Sarda Pagina 15		110
<hr/>			

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

27/01/2021	Il Secolo XIX Pagina 22	<i>ALBERTO GHIARA</i>	111
<hr/>			

27/01/2021	L'Avvisatore Marittimo Pagina 3	112
	Adsp Stretto, Mega attacca Uirnet	
27/01/2021	Gazzetta del Sud Pagina 23	113
	Polemica al vetriolo tra l' Authority e Franza	
27/01/2021	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 22	115
	Mega: il traghettamento fuori dal porto	
27/01/2021	Il Quotidiano della Calabria Pagina 16	117
	Porto, verso il piano regolatore	

Focus

27/01/2021	Il Sole 24 Ore Pagina 9	<i>R.d.F.</i> 118
	Ripartono le navi Msc ma occupate al 15%	
27/01/2021	Italia Oggi Pagina 16	119
	Vago (Msc) per Cruise Line Ass.	
27/01/2021	L'Avvisatore Marittimo Pagina 1	120
	Noli marittimi, gli sconti di Alibaba	
26/01/2021	Il Nautilus	<i>Abele Carruezzo</i> 121
	Semplificazione delle procedure di pianificazione del settore portuale	
27/01/2021	La Gazzetta Marittima	123
	Ministero per il mare	
27/01/2021	La Gazzetta Marittima	125
	ALIS: vaccini prioritari al popolo della logistica	
27/01/2021	La Gazzetta Marittima	126
	Un anno di containers nei porti italiani	

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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



Orsini & Damiani
Dal 1968, coltiviamo valori.
FRUTTA E VERDURA SINCERE PER NATURA. ORSINI&DAMIANN.IT



Coppa Italia
L'Inter vince il derby Lite Ibra-Lukaku
di **Bocci, De Carolis, Passerini** e **Mario Scocerati** alle pagine 42 e 43



RISPARMIARE SULLE TASSE
L'IFRS AD ACCESSIBILITÀ...
Scopri come risparmiare gli oneri fiscali per il tuo business con le nuove strategie più efficaci.



Domani gratis
Ecobonus al 110% si allarga lo sconto
Ecco come risparmiare chiedete la guida in edicola in omaggio anche il Salute



VERDURA AVVENTURA
SCOPRI IL MONDO DELLE VERDURE SU VERDURACHEAVVENTURA.IT

DA OGGI LE CONSULTAZIONI AL QUIRINALE

Si lavora al Conte ter tra gli ostacoli

Appello del premier: governo di salvezza nazionale. Tensioni nella maggioranza, c'è anche chi pensa ad altre ipotesi

MA SERVE UNO SCATTO

di **Antonio Polito**

La prima domanda è: perché così tardi? È dalla sera del 6 dicembre dello scorso anno, quando Conte portò in Consiglio dei ministri la prima bozza del Recovery plan, che la crisi era virtualmente aperta. Tutti sapevano che la maggioranza non condivideva né merito né metodo del più importante documento di governo del decennio, destinato a decidere che cosa potrà e vorrà essere l'Italia degli anni Venti. Ci fu chi dissentì platealmente, ovvero Renzi, e chi più sotteraneamente, cioè Zingaretti e il Pd. La «cabina di regia», con sei super manager e trecento tecnici, sembrò loro quasi una beffa. Oggi non se ne parla più, ma ancora non sappiamo che cosa la sostituirà, chi e come gestirà duecento e passa miliardi di euro. Da allora è stato tutto un girarci intorno. Ieri, quasi due mesi dopo quella data, la crisi di governo ripartì da lì: ricontrattare un accordo di maggioranza su emergenza e ricostruzione. Intanto non solo si è perso tempo, ma si sono anche esacerbatì gli animi a furia di giochi di palazzo, campagne acquisti in Parlamento, esibizioni di muscoli e testosterone. E tutti ora ci chiediamo: che cosa ne verrà fuori?

continua a pagina 11

di **Marco Galluzzo e Monica Guerzoni**

Ieri mattina Giuseppe Conte ha rassegnato le dimissioni. È salito al Colle dopo il veloce Consiglio dei ministri e ha lasciato le stanze del presidente Sergio Mattarella mezzora dopo. Il premier punta ad avere il reincarico per dare origine al Conte ter. Ma la strada verso il nuovo esecutivo è costellata di inciampi. Pd, M5S e Leu sono con lui. Il presidente della Repubblica oggi avvierà le consultazioni. Il ruolo di Renzi. Il centrodestra al Quirinale compatto.

da pagina 2 a pagina 13

I RESPONSABILI AL SENATO

Nasce il gruppo Europeisti

di **Alessandro Trocino**

a pagina 6

GIANNELLI

TUTTO È PRONTO PER LE CONSULTAZIONI



GLI SCENARI

Tempi, numeri e la variabile di nome Renzi

di **Francesco Verderami**

Tutte le strade portano a Renzi. Per quanto il premier e i suoi alleati abbiano provato a neutralizzarlo, il leader di Iv appare deciso per la nascita della Camera Pier Ferdinando alla quale la maggioranza lavora. Per ora.

continua a pagina 5

FACCE DA CRISI

Casini, l'esperto «Vedo errori da matita blu»

di **Fabrizio Roncone**

«Conte, errori da matita blu». L'ex presidente della Camera Pier Ferdinando Casini ricorda: «Anche Craxi e De Mita dicevano mai più insieme, ma poi sapevano ricucire».

a pagina 8

La Giornata La vita di Primo Levi diventa un film



Un'immagine del film «Se questo è un uomo» dove l'attore Thomas Trabacchi (55 anni) interpreta lo scrittore Primo Levi

Shoah, la nostra memoria Ottomila le vittime italiane

di **Paolo Conti**

Oggi è il Giorno della Memoria. Sono passati 76 anni da quel 27 gennaio del 1945 quando l'Armata Rossa liberava Auschwitz svelando al mondo l'orrore del campo di concentramento, uno dei luoghi del genocidio nazista. E la vita dello scrittore Primo Levi diventa un film.

a pagina 26

L'ISTITUTO SUPERIORE DI SANITÀ ACCUSA

«Dati sbagliati per 54 volte» La Lombardia: attacco politico

di **Florenza Sarzanini**

La Regione Lombardia ha ricevuto «tra maggio e gennaio 54 segnalazioni di errori e incongruenze» per la trasmissione dei dati necessari a elaborare l'indice Rt. Ovvero, ha messo nero su bianco l'Istituto superiore di Sanità, la Lombardia avrebbe sbagliato 54 volte a inviare i dati a Roma. Accusa pesante. «Oramai siete una parte politica — ha protestato il governatore Attilio Fontana — noi siamo affidabili». Intanto, ieri, giornata da bagarre al Pirellone. E durante il consiglio regionale è dovuta intervenire la digos.

da pagina 14 a pagina 19

LA DISTRIBUZIONE, LA SOLIDARIETÀ

Vaccini sicuri a tutti i Paesi

di **Bill e Melinda Gates**

a pagina 32



Feltrinelli Editore
TANA LIBERA TUTTI
di **WALTER VELTRONI**
27 gennaio, Giorno della Memoria
A tredici anni ha vissuto l'orrore della deportazione. Oggi **Walter Veltroni** racconta la storia di **Sami** ai ragazzi.

IL CAFFÈ di Massimo Gramellini

Spettabili censori della Disney, ho molto apprezzato la decisione di vietare gli Aristogatti (e Dumbo, e quel razzista di Peter Pan) ai minori di sette anni, consentendoli ai maggiori solo dopo lettura di un apposito predeco. Un mio amico sostiene che riscrivere il proprio passato per desertificarlo dai pregiudizi sia pericoloso. Come togliere i difetti dalla biografia di un santo: senza ostacoli che la forgino, la bontà diventa una noia. Questa almeno è l'opinione del mio amico, un tipo all'antica. Mentre io spongo entusiasticamente il vostro revisionismo felino che, dopo avere epurato i malfatti siamesi di Lilli e il Vagabondo, ha deciso finalmente di concentrarsi su Shun Gon, il micio con gli occhi a mandorla che negli Aristogatti suona il piano con le bacchette: una sfilza

Er mejo der Colosseo

di stereotipi di cui a sette anni colpevolmente non mi accorsi (lo confesso, Shun Gon mi era addirittura simpatico), ma che offendono la comunità orientale e tutti i consumatori di cibo asiatico da asporto.

Affinché però non si dica che nella vostra infaticabile opera di revisionismo esistono micì e miciastrì, mi permetto di segnalare che il protagonista della versione italiana del film si chiama Romeo «er mejo der Colosseo», un gatto latin lover e perdigiorno che parla in romanesco e sembra disegnato da un premier olandese. Si tratta di una caratterizzazione inaccettabile che insulta un intero popolo e la sua classe dirigente, che invece proprio in queste ore sta dando prova di grande serietà. Mia.



I tuoi valori alterati possono nascondere un problema più profondo.
COLESTEROLO
TRIGLICERIDI
GLICEMIA
CIRCONFERENZA ADDOMINALE
Aboca

Foto: Italiane Sped. in A.P. - DL 351/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c. 1 CD Milano
10127
9 7711 20 498008





Con il **pretesto** delle minacce pilotate del Cio sulle **Olimpiadi**, il governo cambia il decreto Sport e ridà lo scettro a **Malagò**. Un altro bel segnale di **restaurazione**



Mercoledì 27 gennaio 2021 - Anno 13 - n° 26
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

IL FILM DEL GOVERNO

Conte-2: 16 mesi di corsa contro la variante Renzi

DI CANNAVÈ E GRASSO A PAG. 6-7

RINVIATE SOLO LE TASSE

Congelati ristori e cartelle fiscali: tutto merito di Iv



DI FOGGIA A PAG. 9

L'UK LI PAGA DI PIÙ

Astrazeneca leva i vaccini alla Ue e li gira a Londra

VERGINE A PAG. 10

FA RICORSO AL CSM

De Magistris: "Via la mia condanna, avevo ragione io"

DI MASSARI A PAG. 16

GIORNO DELLA MEMORIA

Ebrei, il compito di rivivere lo stesso orrore

DI ENRICO MENTANA

Un libro è sempre prezioso, un libro in cui si racconta in prima persona cosa fu davvero la Shoah è prezioso due volte. Perché, per una maledizione della storia, gli ebrei sopravvissuti al genocidio nazista sono costretti al ruolo di unici testimoni di quell'orrore assoluto. Tutti gli altri che avrebbero potuto a loro volta raccontarlo hanno sempre taciuto o negato, fino alla morte.

A PAG. 21, COI COMMENTI DI DE LUNA E BAHARIER A PAG. 13 E 22



Mannelli



LOMBARDIA "Voglio i danni da Speranza". L'Iss lo sbugiarda

Fontana, 54 errori in 8 mesi Gallera: "Io, luce nel tunnel"

Urla e spintoni al Consiglio regionale: l'opposizione lascia l'aula (tranne Iv). L'ex assessore al "Fatto": "Forse ho sbagliato sull'Rt, ma siete stati voi ad aprire il fuoco contro di me"



DI CAPORALE E SPARACIARI A PAG. 11

CRISI ARRIVANO I "RESPONSABILI", MA ANCORA NON BASTANO

Conte ci riprova, ecco i pugnatori



RENZI VA IN ARABIA
IL CAPO IV IN TOUR PER 80MILA EURO. IL COLLE DA 3 GIORNI AL PREMIER CHE TENTA IL GOVERNO DI SALUTE PUBBLICA. NASCE IL GRUPPO DEI CENTRISTI. MA NEL PD C'È CHI REMA CONTRO

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

TRATTA DELLE SCHIAVE

"Io, Joy: battere la strada è la mia seconda Libia"



DI BONANATE A PAG. 20

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Da amanti a coniugi a pag. 4
- **Corrias** Conte, nemici ovunque a pag. 5
- **Ranieri** Non riaprite quella porta a pag. 5
- **Scanzi** Tutti sono meglio di Iv a pag. 5
- **Truzzi** Lombardia, misura colma a pag. 13
- **Robecchi** Chi si dice bravo da sé a pag. 13

PRIMAVERE ARABE

Egitto, ritorno in piazza Tahrir dieci anni dopo

DI SCUTO A PAG. 18



La cattiveria

Nel frattempo Mattarella ha chiesto di entrare nella casa del Grande Fratello

WWW.SPINOZA.IT

Giustizia gratta e vinci

DI MARCO TRAVAGLIO

Le "rivelazioni" dell'ex pm Luca Palamara nel libro-intervista con Alessandro Sallusti, al netto delle balze, possono stupire tutti, fuorché i lettori del *Fatto*. Che dalle nostre cronache hanno potuto seguire passo passo, non fuori tempo massimo, la sistematica demolizione di tutti i pm non allineati al sistema per mano delle cosche correntizie e dei loro mandanti politico-istituzionali: Scarpinato, Ingroia, Di Matteo, De Magistris, Nuzzi, Apicella, Verasani, Forleo, Woodcock, Robledo, De Pasquale, Esposito e altri, fino alla defenestrazione di Davigo dal Csm. È la stessa logica delinquenziale che in questi giorni orienta la congiura per cacciare Conte e riconsegnare il Paese ai soliti ladri con la benedizione dei loro giornali. La magistratura di Mani Pulite e della Primavera di Palermo è diventata un'altra cosa: non più l'istituzione sana rappresentata dai Borrelli, i Caselli, i D'Ambrosio, i Maddalena, i Guariniello che oscuravano poche mele marce; ma un'entità indistinta dominata da burocrati, carrieristi, correntisti, menefreghisti, in cui si annidano pochi magistrati che si ostinano a compiere il proprio dovere a proprio rischio e pericolo. Le indagini non fatte o mal fatte superano di gran lunga quelle svolte a regola d'arte, molte sentenze sembrano terni al lotto e la giustizia - con le dovute eccezioni - si riduce a gratta e vinci. Le "riforme" e i "moniti" finalizzati a non disturbare i manovratori, sono riusciti là dove la guerra di B. aveva fallito: a "mettere in ginocchio i magistrati" (Davigo *dixit*) come negli anni 50, 60 e 70, quando la giustizia era forte coi deboli e debile coi forti.

Oggi è prevista la sentenza del processo a Chiara Appendino, una delle sindache più oneste e perbene mai viste. Risponde di omicidio e lesioni colpose per la tragedia di piazza San Carlo del 3 giugno 2017, quando - durante la proiezione sul maxischermo della finale di Champions Juventus-Real Madrid - due donne morirono e 1500 persone furono ferite nel fuggifuggi scatenato da una banda di rapinatori armati di spray al peperoncino, scambiati per terroristi bombaroli. La più classica delle disgrazie imprevedibili e inevitabili, come può testimoniare il sottoscritto, che accorse in piazza a recuperare sua figlia ferita. Molti dei feriti, fra cui lei, erano caduti nella calca su un tappeto di vetri rotti, cioè di bottiglie di birra che incredibilmente la polizia aveva consentito venisse vendute da abusivi nella zona transennata. Soltanto in seguito si scoprì la banda dello spray urticante che aveva scatenato il panico, i cui membri sono già stati condannati per omicidio preterintenzionale. Resta da capire che senso abbia ormai il processo alla sindaca.

SEGUE A PAGINA 24





Redazione e Amministrazione: Piazza della Repubblica 21 - 20121 Milano Tel. 02 58990600 - Sped. in Abb. Postale - DL 353/2003 Conv. L. 4/6/04 Art. 1, c. 1, DL 98/MILANO

MERCOLEDÌ 27 GENNAIO 2021 - € 1,80

"Anne-Marie la beltà" di Yasmina Reza ci dà la conferma: "Non siamo noi, sono loro". Sono loro a scrivere libri che fanno sbadigliare

I festival sono un luogo di delizie e di rassicurazioni. Quando ci svolgono regolarmente - febbraio Berlino, maggio Casca, settembre Venezia - servono da check-up mentale. Dopo mesi trascorsi a cercare film da vedere, rimediando perlopiù titoli mediocri (come a volte capita

"Non siamo noi, sono loro". Sono loro a scrivere libri che fanno sbadigliare. Appena arriva una brava la svedese vola via. "La prote- si di titanio me la metteranno nel bruo dopo la cremazione", si do-

vaga eco di "Viale del tramonto" parla da sola e si racconta come se avesse di fronte una folla di giornalisti venuta a intervistarla. Il resto lo mettiamo noi. Avete presente quelle lunghe e inutili descrizioni, dove lo scrittore si aspetta un applauso a ogni aggettivo? Ecco, qui siamo all'opposto (e peraltro gli aggettivi scarseggiano).

capita anche con altri - e abbiamo la certezza: con le serie che all'assaggio non mettono voglia di andare fino in fondo) e proprio mentre cominciava a farsi strada il pensiero "forse non sono loro, sono io", ecco sbarrarci il titolo che ribaltava la situazione. No, sono loro che fanno film noiosi. Davanti a certe trame deboli con per-

nonché mai pensate che di colpo diventa reale. Settantina pagine appeso. Dopo averle lette, l'attrice di provincia Anne-Marie, nata nel nord caronifero della Francia e scesa fino ai palcoscenici parigini, non può più segreti. Non perché Yasmina Reza l'abbia descritta. L'ha solo fatta parlare, al funerale appunto dell'amica-rivale Gigi. Come se qualcuno la interrogasse, ma c'è una

Con una compagnia teatrale e tutto il resto - è presentissima. Il dottor Olbrecht organizza feste a tema. Per il deserto e i bedui-

ni fa arrivare un camion di sabbia e una tenda tutta colorata. Gli ospiti mangiano datteli seduti per terra in salotto. Purtroppo il dottore è stato sostituito da un nuovo, per lo scontro di Anne-Marie che non ha nessuna voglia di sentirsi dire, a proposito della sua prusione alta, mai avuta prima: "E così, non abbiamo una cosa o il giorno dopo l'abbiamo". Già le sembra che "arrivate a una certa età, le persone si mettono d'accordo per sguagliarsi".

È allora Anne-Marie pensata paleocenesi, alle lezioni di canto al marito noiosissimo che raccontava le profezie anti fermati, all'una fanteria che serviva, protesi o non protesi, perché non si fida né della generosità né dei gusti del figlio. Settanta pagine che per un po' cancellano i precedenti delusi, e fanno dimenticare i certi seratori che mai si domandano: "Ma perché sto raccontando tutto questo? E chi?".

In equilibrio sulle dosi

Abbasso il nazionalismo sui vaccini, la guerriglia sulle dosi savanta tutti Il paradosso degli inglesi che ora fanno i globalisti mostra i rischi legati ai divieti di esportazione e alla mancata solidarietà

Sabba sopra Palazzo Chigi

Conte lancia l'appello "per il governo di salvezza nazionale". Ma nel M5s è pieno di piani B. Consultazioni al via

Le geometrie inevitabili per un TrisConte

Le toste condizioni di Renzi per un Conte ter (con la tentazione di un altro premier), i paletti del Quirinale, i dubbi del Pd e la logica di una crisi a cui non servono giochi d'azzardo. Come orientarsi tra sogni, paure e indizi del governo del possibile

Chiedete la maturità

Sarà "light" o con gli scritti? Boh. Ma la vera occasione persa dalla scuola pandemica è abolire un esame inutile

La Debaathification

Il Gop in America alle prese con il problema delle guerre fallite: cosa fare con i perdenti pericolosi

Roma. "Guardi, a noi del M5s va bene anche il divalvo, altro voto". Corille di Montecitorio. Tutti parlano come tutti i peo-

Avoler essere un minimo cartesiani e a voler analizzare per un istante tutti gli indizi presenti sul tavolo, si potrebbe dire che arrivati al punto in cui ci troviamo oggi, all'indomani delle dimissioni di Giuseppe Conte, gli scenari veri di fronte ai

Renzi a scriverci su o contro il Conte Ter, ma nessuno che pensi alle ore di anziosità di Casalini bis

Chissà se nel "disbrigo degli affari correnti" rientri anche il no baniffima fatto esistente da stabilire come l'Assam di maturità del 2021. L'ormai dimissionaria Lucia Aza-

Roma. Il Partito repubblicano in America è alle prese con una fase cruciale della sua esistenza. Come potremmo immaginare della debaathification, una parola che ci riporta indietro all'Iraq del 2003 quando Saddam Hussein fu cacciato dal potere e con lui il partito

Una situazione a perdere

Bruxelles. Il governo di Boris Johnson ha chiesto all'Unione europea di non lanciare nel "nazionalismo sui vaccini" dopo che la Commissione di Ursula von der Leyen ha minacciato di instaurare un sistema che permetterebbe di bloccare le esportazioni dei vaccini. Può essere che la Commissione di Ursula von der Leyen ha minacciato di instaurare un sistema che permetterebbe di bloccare le esportazioni dei vaccini. Può essere che la Commissione di Ursula von der Leyen ha minacciato di instaurare un sistema che permetterebbe di bloccare le esportazioni dei vaccini.

La rumba di Renzi

I contatti col Cav. "guarda che non scherzo". Le trame col M5s. Il leader di Uci crede: "Per il Pd Conte non è tabù"

Destra alla finestra

In Forza Italia si lamentano dello stallò. Salvini non tocca palla nella crisi. Gli sbadigli del centrodestra spettero

Trasformista sarà lei!

La crisi e le differenze tra un trasformismo evolutivo e uno degenerativo

Il vaccino invitagliano

Diecimila donne tecniche sugli 81 milioni di Invitagliati data a ReiThera (oltre alla scarsa eticità del sovrannazionale vaccinale)

La primavera degli altri

In America la campagna dei vaccini è più veloce che equa. Lo scontro con l'Uci rischia di pesare sul nostro rilancio

Il Tar dei responsabili

Il gruppo si costituisce ma è ancora bonai. Per il Pd non basta. Bolli e regolamenti. Si cerca Ft

Il gruppo si costituisce ma è ancora bonai

Roma. Il gruppo dei responsabili si è formato ma è sfornato. C'è un contenitore ma non piace il contenuto. Che pena e sofferenza anche teri di stata. Dov'è la grande famiglia socialista, riformista, liberale e cattolica, l'arca che immagina Giuseppe Conte? I costruttori ci sono ma non bastano. Sono qualcosa, ma non sono tutto. Gregorio De Falco, con i suoi occhi di lupo, ha chiesto di creare al Senato lo spin off del Cd di Bruno Tabacchi. E però, la senatrice Tiziana Dragoni, che non ha voluto la fiducia a Conte, ha risposto che voti non si fa. "E allora, cara presidente del Senato, io risiedo la mia richiesta di costituire il gruppo di Alternativa popolare". Anche qui, come in Lombardia, fronde ricalcitrano. Ft. Se la crisi di governo si prolunga c'è il rischio che si finisca di fronte al Tar.

#Stacco

Questa giornalista del New York Times, Laura Wolfe, è un'editor freelance a contratto, combattiva con tanti follower, che è contro Mastro Cilegia

Andrea's Version

Storico e moderatamente apprezzabile, questo dedicato alla Giornata della Memoria. L'Anpi ricorderà la Shoah con manifestazioni pubbliche in 80 città, da Treviso a Catanzaro. L'Associazione dei reduci dell'Unità il 25 gennaio 1948. Wikimedians si impegnano per parte loro su "Progetti: persecuzioni, deportazioni e crimini del periodo nazifascista. Red-Poli, ovvero Red-Poli, molto altro. E insomma sarà tale, lo sforzo della Memoria, che se ne avvanza un gettonoso logo per ricordare quanto piccolo resti tuttora Israele il quale non molla di volere esistere, e quanto grande l'arco che indaga a farlo desistere, beh, speriamo nei prodigi dell'Acuil.

Milano. Lo scandalo del momento sui giornali d'America, terra che qualche tempo fa, quando parlavamo di infezioni e non solo di coronavirus, ospitò un'epidemia di orribili pedofili. Andiamo al movimento anti vaccini - lo scandalo del momento riguarda una coppia facoltosa canadese atterrata con l'aereo privato in un angolo canadese di Alaska, che si è fittata di fondere della clinica locale e si è fatta vaccinare. Multe, sdegno, immunità dei cento abitanti locali a rischio: saltare la fila è il nuovo privilegio, e i ricchi ci si buttano. Al punto che, in un'occasione di vaccinazione americana che segna un insperato punto di continuità tra l'Amministrazione Trump e quella di Joe Biden, il conflitto oggi è tra velocità ed equità, con evidente danno per i meno abbienti. A Memphis, in Tennessee, il comune ha deciso di dare accesso preferenziale al vaccino a chi si iscriveva online, quando anche l'accesso alla rete è un privilegio, una discriminazione. (Pubblicato segue a pagina quattro)

Roma. Montecitorio, ore 15. C'è la crisi, ma è un fermento che coinvolge solo il Pd e il M5s. Nei corridoi semideserti ogni tanto si sente urlare qualche peone grillino. "Doveva passare con noi". In sella al verbo nussente soggetto, Debora Serracavalli, vicepresidente del Pd, si avvicina al leghista Edoardo Rixi. "Sta andando tutto in malora". Rixi la guarda con pacifica curiosità, come sulla spiaggia si può guardare un signore con la cravatta. La crisi non la riguarda. Non riguarda la Lega. "Se Conte ha i numeri, buoni per lui". Salvini ha convinto Berlusconi. Il Cavaliere insisteva per una mossa. La proposta di un governo di unità nazionale. Ma Salvini niente. Fermo. Immobile. Come uno che sulla spiaggia guarda il signore con la cravatta. (Merito segue nell'inserto 1)

Il trasformismo è un'altra parola equivoca o malata. E' usata moralisticamente per descrivere un fenomeno evolutivo della politica, tipico in particolare dei regimi di democrazia parlamentare. Settori della maggioranza o dell'opposizione cambiano posizione, favoriscono nuovi progetti di governabilità e di potere, e in questo campo si realizza lo spazio di manovra o metamorfosi paragonato a una palude. Tutti dovrebbero sapere, visto che l'ignoranza è solo facoltativa, che all'origine dell'Unità d'Italia, per fare un esempio solo e ravvicinato, sia un atto di trasformismo. Il trasformismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non un caso di opportunismo banale o, come direbbero i crediti collettivi, di poltrone? Lo scopo, l'efficacia rispetto a un progetto (nel caso storico in questione l'unità del paese, seppure se è poco). La mia tesi, non così azardata, è che tra Caspary e Rattazzi. E che cosa illumina la trasformismo e la sua cosa seria, una procedura di grande orizzonte e non



il Giornale



MERCOLEDÌ 27 GENNAIO 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 22 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 2332-4071 | Gerdie (ed. notobroli)

VIA ALLE CONSULTAZIONI

CONTE IN SALDO

Il premier si dimette e inizia la trattativa: servono altri «responsabili» per il reincarico. Ed è pronto a cedere su tutto PD E M5S FREDDI: SOSTITUIRLO NON È PIÙ UN TABÙ

Laura Cesaretti e Adalberto Signore

Giuseppe Conte è salito al Colle e si è dimesso. Ma con l'ultimo appello alla «salvezza nazionale» ha iniziato il mercanteggiamento per il reincarico. Primo tassello il gruppo Maie dei responsabili nato ieri, ma che al Senato non basta. Il nodo sarà imbarcare ancora Renzi.

con servizi da pagina 2 a pagina 9

OPPOSIZIONE DURA NESSUN AIUTO A CHI AFFONDA

di Alessandro Sallusti

Donque Conte si è dimesso, in cuor suo per ritornare al più presto. Dopo aver fallito il primo governo con un pezzo della destra e il secondo con la sinistra ora spera di fare un terzo giro appoggiandosi al centro. E per fortuna che le opzioni sono finite, altrimenti questo, di giro in giro, andrebbe avanti all'infinito. Bisogna però mettersi d'accordo su cosa si intende per centro. Se parliamo di qualche parlamentare arruolato in cambio di una buona paga tutto può essere. Ma se invece si pensa a un'alleanza strutturale e politica con un partito di centro - la piccola Udc o Forza Italia -, a naso, mancano le condizioni per farla. Attenzione, nella storia del centrodestra l'unità non è mai stata un dogma inviolabile. Berlusconi per due volte (con Monti prima e con Enrico Letta poi) è andato al governo senza Lega e Fratelli d'Italia e Salvini, nel 2018, ha fatto lo stesso, andando da solo con i Cinque Stelle.

Giuste o sbagliate che fossero (la storia ha poi sentenziato essere sbagliate) furono scelte politiche, non di mera sopravvivenza. Oggi salire sul carro di Conte per il centrodestra sarebbe un grosso errore. Mancano sia la convenienza che la prospettiva, gli elettori non ne capirebbero il senso e l'unico a trarne beneficio, oltre a Conte, sarebbe il Pd che non dovrebbe più rimanere ostaggio delle bizzarrie di Matteo Renzi. No, direi proprio che cavare le castagne dal fuoco di Conte e Zingaretti non è nello statuto di nessun partito del centrodestra.

Cosa diversa è se il tentativo dell'attuale premier di rimanere in sella fallisse e si aprissero nuovi scenari diversi dalla via maestra, che resta quella del ricorso alle urne. E non intendo, come qualcuno pensa, sostituire Conte con Di Maio (per carità) o con un Franceschini estratto a sorte alla lotteria della sinistra. Se tutti i partiti che hanno sostenuto questa sciagurata maggioranza fanno un passo indietro allora, ma solo allora, il famoso «centro» potrebbe pensare di farne uno in avanti. Succederà? Non credo. Scommetto che Renzi mollerà la presa e tutto ripartirà, Conte o non Conte, più o meno come prima, dopo una bella e ricalibrata divisione delle poltrone. Un po' di ossigeno, fino al prossimo litigio, alla prossima replica. Pronto ad essere smentito dai fatti, ma non credo poi così tanto.

I PROTAGONISTI

RESISTENZA A OLTRANZA

E Giuseppi è una furia: «Non finisce qui...»

di Fabrizio de Feo a pagina 2



ISOLATO Il premier dimissionario Giuseppe Conte

LE MOSSE DEL ROTTAMATORE

I messaggi di Matteo: non torno indietro

di Augusto Minzolini a pagina 4



STRATEGA Matteo Renzi è il leader di Italia viva

DELEGAZIONE «ALLARGATA» E COMPATTA

Dal centrodestra unito prova di forza al Colle

di Sabrina Cottone a pagina 8



UNITI I tre leader Meloni, Salvini e Berlusconi

LO SCANDALO DENUNCIATO NEL LIBRO «IL SISTEMA»

«Da noi toghe disegno eversivo»

L'ira dei giudici in rete dopo le rivelazioni di Palamara

L'INTERVISTA Paolo Cirino Pomicino

«Troppi misteri su tante inchieste»

Massimo Malpica

«Quando la scorsa estate lessi di questa intercettazione tra me e Legnini, pensai che o intercettavano me, o intercettavano Legnini. Di intercettare me non avevano motivo, mentre per Le-

gnini ne avrebbero avuto». Paolo Cirino Pomicino ricorda bene l'episodio raccontato da Luca Palamara al direttore del *Giornale* Alessandro Sallusti nel libro-intervista *Il Sistema*.

Anna Maria Greco

«La trama di rapporti spesso perversa descritta nel libro da Palamara non lascia al lettore alcuna possibilità di sottrarsi al dubbio di aver vissuto in un Paese perennemente esposto al rischio dell'eversione delle regole democratiche». Tra le toghe fa rumore il libro *Il Sistema* con le rivelazioni dell'ex leader Anm sui retroscena dei rapporti tra giustizia e politica. L'ira di De Magistris, Ingroia e della Forleo.

a pagina 11

con Fazzo e Manti alle pagine 10-11

IL GIORNO DELLA MEMORIA

Perché noi ebrei non vogliamo essere vittime

di Fiamma Nirenstein

Quando Elie Wiesel scrisse le sue prime memorie di Buchenwald, le scrisse in Yiddish nel 1954 su una nave che lo portava dall'Europa al Brasile. Più avanti, riscrivendole in francese, Wiesel scelse un tono molto più pacato ancorché disperato, abbandonando la parte più rabbiosa, che vuole ricordare ma anche vendicarsi. Una scelta più volte elaborata dai sopravvissuti alla «morte assoluta», ma poi smussata nella scelta (...)

segue a pagina 24

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA REGIONI), LE SCELTE DI SOSTITUZIONE SONO IN TUTTI I CASI ILLOTTICHE

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.

GLI EFFETTI DELLA PANDEMIA SULL'ECONOMIA

Distrutta un'azienda familiare su 4 Il Covid realizza il sogno di Marx

di Alessandro Gnocchi

LA PROVOCAZIONE L'ultima follia «Niente sesso contro la Pfizer» di Valeria Braghieri

a pagina 13

Là dove ha fallito il socialismo reale, potrebbe riuscire la pandemia. Ieri è stato diffuso un dato drammatico. Un'azienda familiare su quattro rischia di chiudere. La percentuale è calcolata al ribasso. Le piccole imprese che non hanno una struttura finanziaria in grado di reggere la crisi da lockdown sarebbero (...)

segue a pagina 9

i libri de *il Giornale* Da sabato «Gli architetti di Auschwitz»



IL GIORNO

MERCOLEDÌ 27 gennaio 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it



Milano, consiglio sospeso. Pallottoliere a Fontana, 7 espulsi

Colpe per la zona rossa Bagarre in Regione «Mai viste cose simili»

Bonezzi a pagina 14



Montichiari, pronto a chiarire tutto

Morti sospette Il primario: «Io, innocente»

Raspa a pagina 15



Conte si dimette, il ritorno è in salita

Il premier spera nei responsabili: «Serve un governo di salvezza nazionale». Nasce un gruppo al Senato però Renzi resta decisivo
Il Pd conferma il suo appoggio, ma non a tutti i costi. Da oggi a venerdì le consultazioni. Ecco gli altri scenari possibili

Servizi
da p. 3 a p. 7

Niente truppe raffazzonate

Il Quirinale pretende soluzioni vere

Pierfrancesco De Robertis

La crisi si incarta, l'hanno capito tutti a cominciare da Mattarella che infatti ha concesso un giorno in più alle consultazioni inizialmente previste fino a domani sera. Poco male, in fondo sono due mesi che il governo si sta baloccando dietro a una inconcludente verifica, e aspettare un giorno in più non sarà certo un dramma. Il punto è piuttosto che la crisi si sta incartando politicamente, perché nessuno dei protagonisti riesce a uscire dalle proprie contraddizioni. La più evidente è quella del presidente del consiglio e dei partiti - M5S e Pd - che lo stanno sostenendo a spada tratta.

Continua a pagina 2

IL NEUROPSICHIATRA SPITZER APPROVA IL DIVIETO PER GLI UNDER 14 «I CELLULARI CAUSANO DIPENDENZA COME LE DROGHE. DANNI IRREPARABILI»



Manfred Spitzer, 62 anni, neuropsichiatra tedesco di fama mondiale e autore di 'Demenza digitale'

SMARTPHONE UNA LEGGE SALVA BIMBI

Belardetti a pagina 11

DALLE CITTÀ

Milano

Boom dei licei I presidi: «Ma così non reggiamo»

Ballatore nelle Cronache

Milano

Stop ai social: altro pedofilo sorvegliato speciale

Palma nelle Cronache

Finisce 2-1 col Milan, Ibra espulso

Derby all'Inter: avanti in Coppa Italia grazie a Eriksen

Servizi nel QS



Si punta su Reithera. Oggi ok ad Astrazeneca

Vaccini, l'Italia fa da sé «Pronti a inizio estate»

Servizi alle pagine 8 e 9



Il campione di ciclismo 'Giusto fra le nazioni'

«Bartali aiutò gli ebrei» Israele: ecco le prove

Baquis a pagina 13

PENSIERI COSTANTI?
SONNO DISTURBATO?
CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce

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

Più spazio alla vita.

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





Domani l'ExtraTerrestre

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



Culture

GIORNO DELLA MEMORIA Intervista a Simonetta Della Seta: «la storia della Shoah sarà un diario condiviso» Lia Tagliacozzo pagina 14



Visioni

CINEMA Tre film per un percorso nella Memoria, da «Anne Frank. Vite parallele» al doc di Sidney Bernstein Antonello Catacchio pagina 17

quotidiano comunista il manifesto

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE EURO 2,00

MERCOLEDÌ 27 GENNAIO 2021 - ANNO LI - N° 22 www.ilmanifesto.it euro 1,50

LOMBARDIA, CAOS IN CONSIGLIO REGIONALE SUI DATI DEI CONTAGI. VACCINI, ARCURI INVESTE SU REITHERA

Zona rossa, l'Iss smentisce Fontana

L'Istituto Superiore di Sanità replica al governatore Fontana e sottolinea le mancanze della regione Lombardia nel fornire i dati sui contagi: da maggio fino al 7 gennaio scorso l'Istituto ha inviato 54 segnalazioni di errori, incompletezza o incongruenze nei dati alla Regione Lombardia. Tra il 13 dicembre e il 13 gennaio la percentuale di casi incompleti per la sintomatologia - assenza di informazioni nel campo «stato clinico» - è stata pari al 50,3%, una su due, «a fronte del 2,5% del resto d'Italia» scrive ancora l'Iss. Intanto opposizioni all'attacco in consiglio regionale contro la giunta Fontana, per la gestione lombarda della pandemia, lo scandalo dell'errore nella comunicazione dei dati che ha fatto finire la Lombardia in zona rossa. Intervista al consigliere Michele Uselli. MAGGIORI, DEL VECCHIO PAGINA 4

co in consiglio regionale contro la giunta Fontana, per la gestione lombarda della pandemia, lo scandalo dell'errore nella comunicazione dei dati che ha fatto finire la Lombardia in zona rossa. Intervista al consigliere Michele Uselli. MAGGIORI, DEL VECCHIO PAGINA 4

ANCHE PFIZER NEL MIRINO L'Ue attacca Astrazeneca

I vaccini Astrazeneca destinati all'Ue dirottati nel Regno Unito: è il sospetto della Commissione europea. L'Emu dovrebbe dare il via libera al vaccino ma potrebbe autorizzarlo solo per gli under 65. Arcuri ha inviato all'Ue la diffida contro Pfizer. Ieri in Italia 541 morti da Covid. POLLICE, CAPOCCI A PAGINA 5

Publico e gratuito Il vaccino per 11 milioni di cubani nei prossimi 6 mesi

ROBERTO LIVI «Produrremo entro l'anno 100 milioni di vaccini Soberana02 contro il Covid-19, per immunizzare la popolazione cubana, e l'estero». È l'obiettivo di Vicente Várez Bencomo, direttore dell'Istituto Finlay. — segue a pagina 19 —

Memoria «È avvenuto, quindi può accadere di nuovo»

ASCANIO CELESTINI «Ci portarono in una baracca, lì giù in fondo. Chiamata la sauna, dove venimmo spogliati di tutto, letteralmente di tutto. Ci furono tolti gli abiti, ci furono tolte le scarpe, ci furono tolti i capelli...» — segue a pagina 18 —

Recovery e ambiente Risanamento dei territori e larga consultazione

EDOARDO ZANCHINI La crisi politica ha messo in un cono d'ombra il Recovery plan proprio quando il Parlamento avrebbe dovuto aprire il confronto sulla visione e le proposte del documento elaborato dal governo Conte. — segue a pagina 19 —

Giuseppe Conte al suo arrivo al Quirinale ieri mattina foto di Alessandro Di Meo/Ansa



Conte si dimette, da oggi le consultazioni al Quirinale. Nasce il nuovo gruppo parlamentare e il premier lancia un appello agli «europeisti», ma Italia viva resta per ora determinante. Renzi torna in gioco e rialza la posta: «Basta con ritardi e sussidi, ora un governo serio» pagine 2,3

VIRUS CAPITALE Davos, è scontro su vaccini e brevetti



Al forum di Davos la critica del Sudafrica: «Derogare ai brevetti e ai diritti di proprietà». Merkel nel giorno delle dimissioni di Conte: «Per il G20 di quest'anno l'Italia ha un ruolo cruciale». Fmi: per l'Italia taglio della crescita nel 2021, la ripresa è a rischio. CICCARELLI PAGINA 6

All'interno

Olanda La destra soffia sul fuoco del lockdown ALESSANDRO PIROVANO PAGINA 6

Brindisi Lavoro, un morto e quattro operai feriti NINA VALOTTI PAGINA 7

Amnesty Viaggio incubo nelle prigioni egiziane CHIARA CRUCIATI PAGINA 12

TUNISIA La rabbia dei giovani riparte dalle periferie



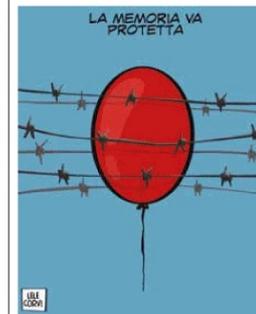
Tra i protagonisti delle proteste notturne a Kram Ovest e Cité Ettadhamen, a Tunisi, in rivolta dieci anni dopo la Rivoluzione: «Ci chiedono, perché? Venite qui e viveteci per un po'. 1200 arresti, molti minorenni. Parlamento assediato durante il rimpasto. GARAVOGLIA, POLETTI A PAGINA 9

INDIA I contadini in rivolta invadono Delhi



Un morto e decine di feriti: la protesta dei contadini contro le liberalizzazioni del governo è arrivata nella capitale. Alcuni spezzoni della marcia si sono confrontati con la polizia. Condanna di tutto l'arco parlamentare per le violenze. MATTEO MIAVALDI A PAGINA 10

Lele Corvi



10127 9 770035 215000





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXX-N° 26 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 27 Gennaio 2021

Commenta le notizie su ilmattino.it

ASISCHA E PROCCIA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI", EURO L20

La Giornata della memoria
Gli ultimi testimoni della Shoah: il passato che non può passare

Titti Marrone a pag. 15



Il libro del comico
Il mondo di Frassica «I vip, personaggi da cartone animato»

Enzo Gentile a pag. 14



Conte, senza Renzi non c'è il ter

► Il premier punta al reincarico, appello su Fb a un governo di «salvezza nazionale» e apre a Iv
► Mattarella: numeri e programmi certi. In caso di fallimento le carte di Fico e Franceschini

Il commento
LE MANFRINE CHE FANNO MALE AL PAESE

Paolo Balduzzi

S e volessimo giocare con le parole, potremmo affermare che con le dimissioni di Conte presentate ieri al Quirinale si è ufficialmente aperta la "crisi pilotata più al buio" della storia. In altri termini, l'ottimismo dimostrato dal presidente del Consiglio uscente, che conta di riavere l'incarico alla fine delle consultazioni, non appare affatto giustificato.

Continua a pag. 35

L'analisi
PENTAPARTITO SENZA (VERI) PARTITI

Alessandro Campi

L'esito secondo alcuni più probabile di questa pazzia crisi potrebbe essere una riedizione del vecchio pentapartito (con o senza Conte alla sua guida). Ma con una paradossale novità rispetto alla formula in auge ai tempi della Prima Repubblica: sarebbe infatti un pentapartito... senza partiti. E veniamo così al nodo strutturale che spiega non solo le convulsioni istituzionali di questi giorni, ma le difficoltà che agitano ormai da anni la vita politica nazionale. Continua a pag. 35



Le statue di Conte e Renzi con la valigia e Renzi che lo saluta realizzate dal maestro Ferrigno

Il nuovo gruppo "contiano"
Il «refugium peccatorum» di complottisti e transfughi

Emilio Fabio Torsello

Complottisti e transfughi l'armata dei «responsabili», dai grillini, col vegano Ciampolillo, all'anti-5G De Bonis, a Lonardo e Rossi che salutano il Cavaliere. A pag. 5

L'Italia instabile
Sei governi in dieci anni 7 mesi buttati in trattative

Marco Esposito

Crisi, in Italia 230 giorni, sette mesi, persi per fare sei governi in dieci anni. Ma c'è davvero qualcosa che rende il nostro sistema strutturalmente precario? A pag. 8

Marco Conti, Alberto Gentili e servizi da pag. 2 a 4

Il retroscena/1
Gli eletti 5Stelle contro i big «Non moriremo per Giuseppe»

Mario Ajello a pag. 7



L'intervista Casini
«Dimissioni tardive, che errore Adesso si è molto indebolito»

Adolfo Pappalardo a pag. 3



Riaperto il caso, s'indaga per omicidio Tiziana, giallo infinito dopo la morte usato il suo cellulare

► I consulenti della famiglia: «Per almeno un'ora manomessi i contenuti dell'iPhone sotto sequestro»
Leandro Del Gaudio

Dopo la morte il suo cellulare sarebbe stato usato. Per oltre un'ora, qualcuno avrebbe maneggiato lo smartphone di Tiziana Cantone, navigando in internet, gestendone i profili social, usandone i contenuti. Strana storia, quella emersa dall'ultima informativa spedita alla Procura di Napoli nord, da parte di un pool di consulenti a lavoro sul caso di Tiziana Cantone. In Cronaca

Orrore negli Usa
Uccisa dalle bulle a 15 anni: il video in diretta social

Orrore in Louisiana, dove una 15enne è stata uccisa a coltellate in diretta sui social. Arrestate 4 ragazzine di età compresa tra i 12 e i 14 anni. Lo sceriffo: «Non sembra esserci rimorso». Guaita a pag. 13

La folle idea di chi vuole cambiare allenatore
Nessuno tocchi (per ora) il comandante Ringhio

Francesco De Luca

Ci sta che De Laurentis si sia infuriato dopo la sconfitta a Verona, una partita nata sotto una buona stella - gol di Lozano dopo nove secondi - e finita malissimo. Ma mettere eventualmente adesso in discussione Gattuso non ha senso perché vi sono degli interventi da fare sul campo (e anche in fretta) senza per questo considerare concluso il rapporto. C'è una differenza fondamentale rispetto

all'inverno 2019, quando il presidente del Napoli licenziò Ancelotti nella serata in cui conquistò la qualificazione agli ottavi di Champions: la squadra era contro l'allenatore, non ne condivideva i metodi di lavoro e le linee guida tattiche. Non risulta che vi sia ora questa situazione a Castel Volturno, dunque il lavoro svolto da Gattuso - e apprezzato da De Laurentis, arrivato il 31 ottobre a proporgli un ottimo contratto fino al 2023 - va difeso. Continua a pag. 35



dal 1948
condividiamo
emozioni





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 143 - N° 26
ITALIA
Sped. in A.P. DL552/2003 conv. L. 46/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Mercoledì 27 Gennaio 2021 • S. Angela Merina

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

La fiction su Rail
«Il commissario Ricciardi sa vincere con il garbo»
Lino Guanciale boom: sei milioni di spettatori
Ravarino a pag. 25



Quarti di Coppa Italia
Atalanta-Lazio, Inzaghi cerca il pass semifinale
L'Inter batte il Milan (2-1)
Lukaku-Ibra, gol e rissa
Nello Sport



Il Messaggero
3 PUNTI
ilmessaggero.it/sport

Le riforme da fare
Il ritardo che il Paese non può permettersi

Paolo Balduzzi

Se volessimo giocare con le parole, potremmo affermare che con le dimissioni di Conte presentate ieri al Quirinale si è ufficialmente aperta la "crisi pilotata al buio" della storia. In altri termini, l'ottimismo dimostrato dal presidente del Consiglio uscente, che conta di riavere l'incarico alla fine delle consultazioni, non appare affatto giustificato. Sia per questioni meramente numeriche, sia - e soprattutto - per questioni politiche.

Le questioni numeriche sono facili da esporre e da comprendere: Conte non ha la maggioranza assoluta al Senato. Lo provano le ultime votazioni di fiducia incassate proprio dal governo: nato con 169 voti a favore al Senato nel settembre 2019, negli ultimi sei mesi non è mai andato sopra quota 159 (luglio 2020), anche quando "Italia Viva" era ancora parte del Governo. E, naturalmente, lo prova l'aver voluto evitare - e perlopiù depennare - la votazione sulla relazione del ministro della Giustizia Bonafede, prevista per questa settimana.

L'aspetto cruciale, tuttavia, è che ancora non si comprende, né intravede, il progetto politico che dovrebbe sostenere un eventuale Conte ter. Inutile in questa sede vagliare tutte le possibili carte in mano ai giocatori.

Continua a pag. 23

Il Conte ter non decolla

► Il premier uscente fatica a trovare i Responsabili per un terzo mandato e prova a riaprire a Renzi Poi lo sfogo: «Mi avevano garantito che avrei avuto sostegno». Ora l'ipotesi di un esecutivo politico

ROMA Conte si è dimesso, ma il "ter" non decolla. Servizi da pag. 2 a pag. 6

Usa, tre bulle uccidono un'amica 15enne



Lite con omicidio in diretta Facebook

La 15enne Regan Broussard in fuga dopo aver accoltellato a morte l'amica. Guaita a pag. 13



Per il Fondo ripartenza globale al 5,5%

Fmi taglia al 3% la crescita italiana Ristori e cartelle, sabato il decreto

ROMA L'Fmi rivede al ribasso la stima di crescita per l'Italia nel 2021: l'economia crescerà solo del 3%, ovvero 2,2 punti percentuali in meno rispetto alle previsioni. Intanto, pur essendo dimissionario, il Governo sabato è pronto a varare il decreto Ristori e a congelare ancora l'invio delle cartelle esattoriali.



Di Branco e Pompetti a pag. 7

L'intervista

Boschi (Iv): «Da noi niente veti sui nomi ma serve una svolta»

Barbara Jerkov

«Da noi niente veti sui nomi per Palazzo Chigi». Così Maria Elena Boschi in una intervista a *Il Messaggero*. A pag. 5

L'Iss, schiaffo alla Lombardia «Dati sbagliati per 54 volte»

► Il sospetto: chiusure non dovute. Il governo investe nel siero italiano

ROMA La querelle sui dati Covid sbagliati della Lombardia si infiamma. L'Iss rivela: «Da maggio gli abbiamo inviato ben 54 segnalazioni. Errori, incomprensioni e incompletezze». Il governatore Fontana: ormai sono una parte politica. Ieri caos al Pirellone con l'opposizione che ha chiesto invano la pubblicizzazione dei dati: sei consiglieri espulsi e due censurati. Intanto, l'invitalia acquisirà il 30% di Reithera: 81 milioni, fondi indispensabili per la produzione del siero italiano che arriverà a giugno.

Il virologo: mossa chiave per la normalità

Pregliasco: «Il certificato vaccinale per volare e riaprire stadi e palestre»

Mauro Evangelisti

«Sì al certificato vaccinale per tornare alla normalità». Fabrizio Pregliasco a *Il Messaggero*: «Il documento di avvenuta immunizzazione aiuterà».



be la ripresa: sarebbe utile per molte attività, dalle compagnie aeree agli stadi, alle palestre. Il "passaporto" è anche un incentivo a prendere il farmaco senza la necessità di renderlo obbligatorio». A pag. 11

Video su Youtube

Il giallo del bimbo che sorride sul web prima di impiccarsi

BARI Poco prima della tragedia, aveva realizzato con lo smartphone un video e lo aveva pubblicato su Youtube, mostrandosi sorridente e compiaciuto per il nuovo taglio di capelli. Poi il buio, il silenzio improvviso all'interno della sua cameretta che ha allertato la mamma e, quindi, la macabra scoperta. Cosa sia accaduto in quei pochi minuti che separano il video e la morte del bimbo di 9 anni, trovato impiccato a Bari nell'appartamento in cui viveva con i genitori e una sorella più grande, è ancora un mistero.

Damiani a pag. 14



FEDERAZIONE CISL MEDICI

Alleati di sempre protagonisti del futuro.

cislmedici.org
cislmedici@cisl.it

I PESCI TROVANO UN TESORO

LEGGI NOTIZIE BRANCO

Buon giorno, Pesci! Siete la nostra Casa XII, quella delle conclusioni, seguita poi dall'Ariete con cui inizia la nuova stagione, una nuova partenza.

Dobbiamo dire che non perdiamo molto, sotto il profilo politico, ma potremmo guadagnare parecchio con il nuovo movimento delle onde del vostro mare, grazie a Nettuno che con il tridente porta alla luce un tesoro certamente mai nemmeno immaginato. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

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



il Resto del Carlino

MERCOLEDÌ 27 gennaio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Emilia Romagna, in trappola anche un sindaco

«Mi hanno rubato l'identità». Hacker all'assalto di WhatsApp

Principini e testimonianza di Baroncini a pagina 15



DOMANI IN REGALO
SPECIALE ASPETTANDO TOP AZIENDE

ristora
INSTANT DRINKS

Conte si dimette, il ritorno è in salita

Il premier spera nei responsabili: «Serve un governo di salvezza nazionale». Nasce un gruppo al Senato però Renzi resta decisivo
Il Pd conferma il suo appoggio, ma non a tutti i costi. Da oggi a venerdì le consultazioni. Ecco gli altri scenari possibili

Servizi da p. 3 a p. 7

Niente truppe raffazzonate

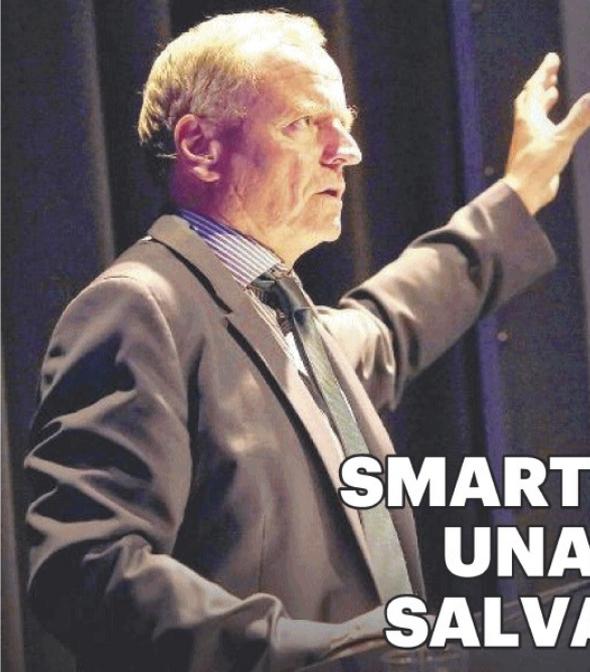
Il Quirinale pretende soluzioni vere

Pierfrancesco De Robertis

La crisi si incarta, l'hanno capito tutti a cominciare da Mattarella che infatti ha concesso un giorno in più alle consultazioni inizialmente previste fino a domani sera. Poco male, in fondo sono due mesi che il governo si sta baloccando dietro a una inconcludente verifica, e aspettare un giorno in più non sarà certo un dramma. Il punto è piuttosto che la crisi si sta incartando politicamente, perché nessuno dei protagonisti riesce a uscire dalle proprie contraddizioni. La più evidente è quella del presidente del consiglio e dei partiti - M5S e Pd - che lo stanno sostenendo a spada tratta.

Continua a pagina 2

IL NEUROPSICHIATRA SPITZER APPROVA IL DIVIETO PER GLI UNDER 14 «I CELLULARI CAUSANO DIPENDENZA COME LE DROGHE. DANNI IRREPARABILI»



Manfred Spitzer, 62 anni, neuropsichiatra tedesco di fama mondiale e autore di 'Demenza digitale'

SMARTPHONE UNA LEGGE SALVA BIMBI

Belardetti a pagina 11

DALLE CITTÀ

Bologna, nuovo fascicolo

Uno bianca, la Procura riapre le indagini sulla banda

Orlandi in Cronaca

Bologna, operazione al Pilastro

Blitz anti-droga nella casa in cui citofonò Salvini

Baroncini in Cronaca

Bologna, soddisfazione di Monti

Carisbo, dal ministero stop ai ribelli

Servizio in Cronaca



Si punta su Reithera. Oggi ok ad Astrazeneca

Vaccini, l'Italia fa da sé «Pronti a inizio estate»

Servizi alle pagine 8 e 9



Il campione di ciclismo 'Giusto fra le nazioni'

«Bartali aiutò gli ebrei» Israele: ecco le prove

Baquis a pagina 13

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce



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

Più spazio alla vita.

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

AUTOURTITI

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

MERCOLEDÌ 27 GENNAIO 2021

IL SECOLO XIX

ORARIO CONTINUATO
 INTERVENTI
 SERVICE SU
 PRENOTAZIONE
 TEL. 010.267.322
 www.autourtiti.it

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA
 1,50€ in omaggio "Milano Finanza" in Liguria - Anno CXXXV - NUMERO *** - COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it GNN

IL CONDUTTORE ANTICIPA LE SUE PRIME MOSSE
Amadeus: Naomi aprirà Sanremo
E il Festival aiuterà tutto il settore
 DONDONI / PAGINA 40



OGGI È IL GIORNO DELLA MEMORIA
Gli ebrei in fuga spiati alla Spezia:
le prove nei documenti della Cia
 VIGNALI / PAGINA 39



INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Commenti	Pagina 17
Economia-Matrimo	Pagina 19
Genova	Pagina 23
Xte	Pagina 38
Programmi-Tv	Pagina 41
Sport	Pagina 42
Meno	Pagina 47

È in edicola
 La Shoah narrata ai bambini
 LA STELLA CHE NON BRILLA
 SEDUE / PAGINA 17

VIA ALLE CONSULTAZIONI AL QUIRINALE. M5S, PD E LEU: RICONFERMARE IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. RENZI FRENA: «CI SONO ANCHE ALTRI NOMI»

Conte, le dimissioni e l'appello: ora parli chi ha a cuore il Paese

«Serve un governo di salvezza nazionale». Nasce il gruppo dei responsabili, ma i numeri non bastano

Conte ha aperto la crisi. Ieri è salito al Quirinale e ha annunciato le sue dimissioni al Capo dello Stato. Il premier ha però auspicato la nascita di un «governo di salvezza nazionale» e in serata ha scritto un appello in un post: «È il momento che emergano in Parlamento le voci che hanno a cuore le sorti della Repubblica». Nasce il gruppo dei responsabili, ma non basta per un Conte ter. Oggi via alle consultazioni. Pd, M5S e Leu chiederanno la riconferma di Conte. Renzi: ci sono altri candidati.

SERVIZI / PAGINE 2-7

L'INTERVISTA
 Giuseppe Bottero
 Cottarelli: «Vedo solo un Conte ter o il voto Delud chi vuole me»

«Chi spera in un governo guidato da me resterà deluso. La soluzione è un Conte ter. Se non ci riescono, vedo le elezioni». Lo dice Carlo Cottarelli, direttore dell'Osservatorio sui conti pubblici.

L'ARTICOLO / PAGINA 6

ROLLI

NUOVI RESPONSABILI
 LEI SAREBBE...
 URSULA!

LA POLITICA E IL CONTAGIO
 Luisa Barberis e Mario De Fazio
 Liguria e Friuli a Arcuri: sui vaccini dare priorità alle Regioni più anziane

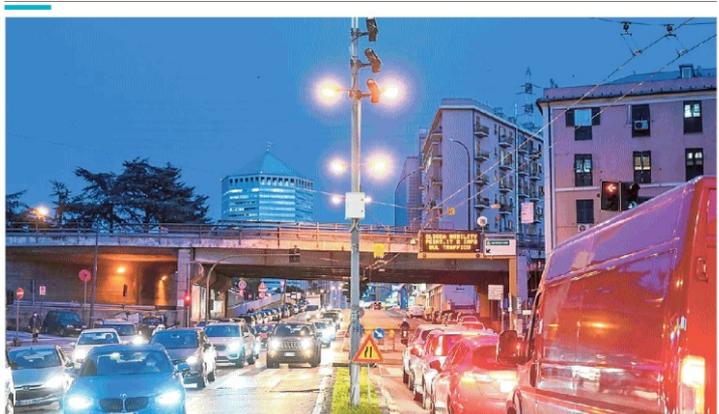
I presidenti di Liguria e Friuli Venezia Giulia, Toti e Fedriga, chiedono al commissario all'emergenza Covid Arcuri di rivedere le quote di distribuzione dei vaccini in base all'età media.

L'ARTICOLO / PAGINA 9

IL COMMENTO
 MASSIMO CACCIARI
 IL DOVERE DI NON BUTTARE TUTTO ALL'ARIA

Tra quelle "leggi", o meglio regolarità, che rendono possibile una qualche forma di "scienza politica", vi è quella che stabilisce che quanto più risulta necessario metter mano a serie riforme, tanto più diventa improbabile che queste si possano realizzare. La ragione è evidente: se una riforma appare urgente, indispensabile per raddrizzare la navicella dello Stato, ciò significa che la situazione si avvicina a un punto catastrofico: più ne cresce l'esigenza, più difficile è soddisfarla, e più per questo fine occorrerebbe disporre di quella merce rara rappresentata da forze politiche capaci, organizzate e coese. La crisi del Governo Conte è la dimostrazione in corpore vilissimo che questa "legge" non ammette pressoché eccezioni.

SEDUE / PAGINA 17



Genova, class action contro le multe ai semafori smart
 I cosiddetti T-red hanno segnalato migliaia di infrazioni al semaforo, ma i consumatori protestano
 COLUCCIA / PAGINA 23

LE CRITICITÀ

Disagi in autostrada a Genova si estende l'area senza pedaggi

Roberto Sculli
 Code fino a nove chilometri ieri a Genova, a causa dei lavori nella galleria autostradale Rivarolo II. Pesanti le ripercussioni anche sulla viabilità ordinaria. L'ad di Aspi Tomasi ha incontrato il presidente della Regione Toti e il sindaco Bucci e ha annunciato l'estensione dell'area a pedaggio zero dal nodo di Genova fino a Rapallo. La misura di compensazione sarà accompagnata da un maggiore sforzo per informare gli automobilisti, anche con un notiziario sul sito di Autostrade. La società di gestione propone di risarcire il territorio finanziando alcune infrastrutture, come il tunnel portuale alternativo alla Sopraveleda.

L'ARTICOLO / PAGINA 11

L'Università riparte da lezioni prenotate e a numero chiuso

Francesca Forleo
 Lezioni a numero chiuso su prenotazione, tramite l'applicazione "easy lessons" di Unige. Così l'Università di Genova pensa di riportare in aula, tra febbraio e marzo, i primi piccoli gruppi di studenti. Con priorità per le matricole che, quest'anno, hanno potuto frequentare soltanto le aule virtuali di via Balbi e di tutte le altre sedi delle cinque scuole dell'Università di Genova.

Sono le decisioni prese ieri in una lunga seduta del senato accademico a cui il rettore, Federico Delfino, ha presentato anche la futura direttrice generale di via Balbi. Si tratta di Tiziana Bonaceto, attuale direttrice delle finanze dell'Università di Perugia.

L'ARTICOLO / PAGINA 25

BUONGIORNO

Giampiero Mughini ha scritto un libro formidabile di cui non si può fare a meno. Si chiama Nuovo dizionario sentimentale (Marsilio) a richiamare il Dizionario sentimentale pubblicato ventotto anni fa, un libro che era, uso le sue parole, un capolavoro dalla a alla zeta le accensioni ideologiche della sua generazione, detonata nel Sessantotto. Ma vengo al punto. Il lungo capitolo centrale del Nuovo dizionario si chiama Quando i terroristi erano gli ebrei, percorso da giovani donne e uomini che si chiamano Golda Meir e David Ben-Gurion e Yitzhak Shamir, ma soprattutto da nomi sfumati nello sprofondo della storia più dimenticata. Sono le donne e gli uomini del Lehi e dell'Irgun, le formazioni di combattenti che nella prima metà del Novecento ingaggiarono una sfida terribile e sanguinaria coi

Il lato nero **MATTIA FELTRI**

mandatari britannici per conquistare metro a metro al loro popolo la terra di Palestina. È un tambureggiante andirivieni fra le altezze del valore e del sacrificio e gli abissi della ferocia, da una parte e dall'altra, dentro cui Mughini si muove affascinato, conturbato, inorridito, cioè con la forza del sentimento disarmato dagli obblighi dell'ideologia. Non so quanti oggi posseggano la capacità di Mughini di affidarsi all'empatia anziché alla presunzione del giudicare, quanti sappiano raccontare la storia attraverso le vibrazioni del cuore, ma sapendo che il cuore è attraversato dalla sottile linea di demarcazione fra il bene e il male, e che ogni cuore ha un lato nero. Lo dico in questi tempi in cui si pretende che nell'uomo batta un cuore provvisto solo del lato puro, ed è la pretesa dei cuori meschini.

AURUM
 OPERAZIONE INCASSO E PRELIEVO AUTOMATICO DA BANCA TRUST
COMPRO
 ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
 PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI
 *fino al massimale di legge
 Genova Corso Buenos Aires 81 R
 (a fianco cinema Odéon)
 lunedì 15/18 martedì/venenerdì 10/12 - 15/18

Benucci
 Gruppo Immobiliare
 Compravendite
 Locazioni Perizie
 Via Pisacane, 98r
 16129 Genova
 Tel. 010/581967

Benucci
 Gruppo Agenzie
 dal 1969
 Pratiche Automobilistiche
 Nautiche - Amministrative
 Assicurazioni tutti i rami
 FILIALE: GE-Centro
 FILIALE: GE-Sampierdarena
 FILIALE: GE-Campi



€ 2,50* in Italia — Mercoledì 27 Gennaio 2021 — Anno 157*, Numero 26 — ilsole24ore.com

*in vendita obbligatoriamente con i Focus de Il Sole 24 Ore (€ 6,00 + Focus € 6,00). Solo ed esclusivamente per gli abbonati, Il Sole 24 Ore e Focus, in vendita separata.

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



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Telefisco: l'anteprima

Cartelle e terzo settore, primi chiarimenti
Oggi ultimo giorno per la registrazione alla diretta gratuita

Primi chiarimenti delle Entrate in attesa di Telefisco. In programma domani, con indicazioni su cartelle e terzo settore. Questo mentre oggi è l'ultimo giorno per potersi registrare alla diretta gratuita.

Lovecchio e Sepio — a pag. 23



FTSE MIB 21987,00 +1,15% | SPREAD BUND 10Y 115,90 -3,40 | €/S 1,2143 -0,07% | BRENT DTD 55,47 +0,89% | Indici & Numeri → PAGINE 32-35

Bassa istruzione per 13 milioni di adulti

IN ITALIA

Inapp: il 59% ha competenze obsolete, ma solo il 24% segue attività di istruzione

Lettera aperta degli esperti: il Recovery plan investe sulla formazione continua

Edizione chiusa in redazione alle 22

L'Italia ha quasi 13 milioni di adulti con un'istruzione bassa: il 30% dei 25-64enni (e il 20% della popolazione adulta europea). Lo rivela l'Inapp: fino al 59% «bisognoso di riqualificazione» per le competenze «obsolete» o che a breve lo diventeranno. Eppure gli italiani si formano poco: solo il 24% partecipa ad attività di istruzione di formazione (media Ocse: 22%). Lettera aperta degli esperti di diversi enti: il Paese punta a investire parte delle risorse del Recovery Plan sulla formazione continua. **Tucel** — a pag. 6

SCUOLA

IL TRIANGOLO MALEDETTO

di **Alberto Orlioli**

In tema di scuola, la risposta ai colpi della pandemia è stata sciatta, tardiva e insufficiente. Il Governo Conte 2 se ne va e lascia ai posteri la strategia dei banchi a rotelle in aule vuote, falcidiate

dal divieti di accesso imposti dal lockdown perpetuo. E lascia una dad (didattica a distanza) affidata al volontariato degli insegnanti e a precarie organizzazioni familiari. — Continúa a pagina 9

57,8 per cento

Scuola

Corsa ai licei
Bene gli istituti tecnici, in calo i professionali

le richieste per gli indirizzi liceali sulle iscrizioni al primo anno superiore nell'anno scolastico 2021/22

Eugenio Bruno — a pag. 6

PANORAMA

WORLD ECONOMIC OUTLOOK

Fmi: in Italia crescita più debole Cina e Stati Uniti trainano la ripresa

Cina e Stati Uniti trainano la ripresa dell'economia mondiale nel 2021 secondo l'Fmi, che ha rivisto al rialzo le sue stime: il Pil globale aumenterà del 5,5%. L'Italia è il paese che crescerà di meno tra i paesi del G7: +3% di Pil nel 2021 e +3,6% nel 2022. — a pagina 3

EMERGENZA COVID

Invitalia entra in Reithera per lo sviluppo del vaccino

Invitalia acquisirà una partecipazione del 30% del capitale della società italiana Reithera, impegnata nello sviluppo di un vaccino anti Covid. L'iter di approvazione delle fasi 2 e 3 dell'antidoto italiano dovrebbe essere completato a giugno. — a pagina 8

Obiettivo	6 mln di persone
Dosi somministrate	1.525.612
Dosi autorizzate	226.622
% Fase 1	5,77%
Dati al	24/01/2021

BIDEN TELEFONA A PUTIN

Usa e Russia rinnovano l'accordo Start sul nucleare

Prima telefonata ieri tra Joe Biden e Vladimir Putin che hanno raggiunto un accordo per estendere di altri cinque anni la durata del trattato New Start sul controllo degli armamenti nucleari, in scadenza il prossimo 5 febbraio. — a pagina 21

OGGI CON IL SOLE

Crisi d'impresa, tutte le novità per aziende e professionisti

— a 0,50 euro oltre il quotidiano

L'INIZIATIVA

Memoria, l'impegno del Sole

di **Maria Luisa Colledani**

«Perché lo? Perché sono rimasto in vita io?», si chiede Sami Modiano, 90 anni, sopravvissuto al campo di sterminio di Auschwitz-Birkenau. — Continua a pagina 20

• Oggi ore 11.00, video intervista online di Walter Veltroni a Sami Modiano.
• Su Radio 24 servizi a approfondimenti sul Giorno della Memoria

Conte lascia 547 decreti in sospeso Quelli fatti sono il 40,5 per cento

EFFETTO CRISI

Ieri l'incontro con Mattarella che ha ufficializzato le dimissioni del premier

Varati 372 provvedimenti dei 919 interventi previsti dagli ultimi due esecutivi

Con la crisi di governo, aperta ufficialmente dalle dimissioni di Conte, salito ieri al Quirinale, restano al palo 547 decreti attuativi necessari per dare compimento alle riforme economiche varate dai due governi Conte

(quasi il 60% dei 919 provvedimenti previsti). In particolare, è il lavoro dell'ultimo esecutivo a risentire della crisi, con la conseguenza che i tanti decreti messi in campo per contrastare l'emergenza non potranno dispiegare la totale efficacia. Si tratta delle misure più «giovani», maggiormente vincolate ai provvedimenti attuativi. Gli interventi anti-pandemia - dal decreto legge Cura Italia all'ultima legge di bilancio - sono legati a 501 decreti applicativi, di cui 358 devono ancora vedere la luce: il tasso di attuazione è al 29%, contro il 32% del totale delle riforme economiche varate dai governi Conte - sono legati a 501 decreti applicativi, di cui 358 devono ancora vedere la luce: il tasso di attuazione è al 29%, contro il 32% del totale delle riforme economiche varate dai governi Conte. **Cherchi, Marini, Paris** — a pag. 5

Il premier cerca il terzo maggioranza europeista

IL QUADRO POLITICO

Consultazioni al via oggi al Quirinale, già venerdì le prime valutazioni

Alla vigilia delle consultazioni al Quirinale, Giuseppe Conte chiama a raccolta «le voci che hanno a cuore le sorti della Repubblica». Al termine della

giornata che lo ha visto rassegnare le dimissioni, il premier uscente mette sul tavolo in un post su Facebook la sua chiamata per il «terzo»: una «prospettiva di salvezza nazionale» con maggioranza europeista. Ultima offerta ai responsabili è anche a Renzi. In Senato i pontieri lavorano perché si materializzi per le consultazioni il nuovo gruppo che dia legittimità politica al tentativo di un terzo incarico. **Patta e Perrone** — a pag. 2

CAMBIO DELLA GUARDIA IN ARRIVO



Cambio di stagione. Il banchiere Andrea Orcel, 57 anni, romano, verrà nominato amministratore delegato di UniCredit dal cda convocato per oggi.

UniCredit, Andrea Orcel sarà il successore di Mustier

Sarà il Consiglio di amministrazione convocato per oggi a indicare il banchiere Andrea Orcel nuovo amministratore delegato di UniCredit, successore di Jean Pierre Mustier. Alla notizia dell'indicazione di Orcel l'azione UniCredit è volata in Borsa: il titolo, entrato anche in asta di volatilità, ha guadagnato il 4,45% a 7,78 euro. **Davi e Graziani** — a pag. 15



Parla De Meo Quegli sforzi su Nissan-Renault: «Proviamo a tenere il filo del dialogo»

Luca De Meo, 54 anni, il manager italiano alla guida di Renault, parla del futuro dell'alleanza con i giapponesi e della rivoluzione tecnologica nell'automotive che cambia il paradigma della generazione di valore.

Paolo Bracco — a pagina 17

15 miliardi

Valore delle mancate vendite stimate da Confindustria nonostante gli sconti e le promozioni proposte dai negoziati per rimediare a stagione già pesante

Consumi Saldi flop con le città chiuse per Covid: vendite giù del 33%

Enrico Netti — a pagina 9

Ambrosiano
Valutiamo & Acquistiamo I Tuoi Preziosi

OREFICERIA 35,00 €/GR. | STERLINE 350,00 € | OROLOGI MODERNI & VINTAGE | DIAMANTI

DAL LUNEDÌ A VENERDÌ DALLE 9.00 ALLE 18.00 • SABATO DALLE 9.00 ALLE 13.00
AMBROSIANO SRL • VIA DEL BOLLO 7 • 20123 MILANO • TEL. +39 02 495 19 260 • WWW.AMBROSIANOMILANO.IT

I MANAGER HR: «SEMPLIFICARE»

Sgravi, condizioni, circolari: l'assunzione è un labirinto

di **Cristina Casadel**

Districarsi nel labirinto degli incentivi per le assunzioni, per un direttore delle risorse umane è un lavoro nel lavoro che drena fin troppe energie in un momento complesso come questo nelle aziende. Gli incentivi, però, sono importanti. Se non fosse che negli anni si è formata una stratificazione che crea difficoltà nell'uso e rischia di frenare gli slanci delle imprese verso nuove assunzioni o stabilizzazioni. Sul nuovo incentivi, previsti dalla legge di Bilancio 2021, pesa la complessità che si prevede anche

per questa nuova tornata di sgravi e circolari, legate soprattutto all'assenza di ristrutturazioni in corso. Nella stessa realtà possono convivere business unit diverse, alcune con un andamento positivo, altre no. Al momento, poi, sui nuovi strumenti, è difficile anche fare valutazioni perché mancano le circolari attuative. Poi, però, se ogni circolare è lunga 18 pagine, per dirà con l'Associazione dei direttori delle risorse umane, l'Aidp, servirebbe una grande operazione di semplificazione. — a pagina 30



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

104 anni di storia
www.cioliegidio.it
Instagram Facebook

Mercoledì 27 gennaio 2021
Anno LXXVII - Numero 26 - € 1,20
Sant' Angela Merici

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

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

IN ARCHIVIO IL CONTE BIS

Addio al peggiore dei governi

Giuseppi ha gettato la spugna nelle mani del Capo dello Stato
Fine corsa per questi ministri

Giochi aperti per Palazzo Chigi
Il premier ha qualche chance ma c'è già la fila per il suo posto

Il centrodestra serra le fila e dirà di no alla terza versione
Non più escluse nuove elezioni

Il Tempo di Osho



DI FRANCO BECHIS
Giuseppe Conte ha dato le dimissioni insieme a tutto il suo governo. Lo ha fatto dopo avere pasticciato e anche peggio per una settimana andando personalmente a caccia di senatori voltagabbana, e mostrando di non avere il porto d'armi (...)

Segue a pagina 5

Il premier lascia, via alle consultazioni
Ultimo appello di Conte
Adesso tocca a Mattarella

Carta, Scutiero e Solimene alle pagine 2 e 3

Crescono i dubbi sulle scelte del ministro
Dopo le rivelazioni sul virus
Speranza preferisce stare muto

DI FRANCESCO STORACE

«Non dice nulla». Il ministro Roberto Speranza si avvale della facoltà di non rispondere. Se si squadrano i verbali della task force anticovid istituita ad inizio pandemia, resi noti da Report e da Il Tempo, al ministero della Salute (...)

Segue a pagina 9

Lo storico inviato de Il Tempo
Il Papa della penna
Francobaldo Chiocci
compie 90 anni



Gianni Letta a pagina 25

La terapia con i monoclonali prodotta a Latina è efficace. Ma non ha il via libera, rivolta dei virologi
L'Italia snobba il farmaco che cura il Covid

Le proposte dei ragazzi di 50 scuole
Tamponi e nuovi orari
Il piano B degli studenti

Conti a pagina 15

... C'è una cura promettente per contrastare il Covid. Un farmaco che sarebbe in grado di guarire chi è stato contagiato. È un cocktail di anticorpi monoclonali. Gli Stati Uniti lo hanno autorizzato, pochi giorni fa anche la Germania ha dato il via libera. In Italia, invece, è tutto fermo. E i virologi protestano.

Martini a pagina 10

Imprese romane in crisi
Nove miliardi in fumo
Persi 44mila posti

Verucci a pagina 14

la **S** TORACIATA
O io o lui.
Finisce con io, lui e l'altra.
La famosa amante con dignità di Mastella

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

Il diario
di Maurizio Costanzo
Sono divertito a sapere che una specie di scimmie, i macachi, che soggiornano nei templi indonesiani, amano sottrarre portafogli e telefonini ai turisti. Poi non fanno uso personale di portafogli o telefonini ma li restituiscono solo in cambio di frutta e dolci. Uno scambio, un ricatto, chiamatelo come vi pare. D'altra parte i macachi, in qualche modo, si devono procurare cibo. Non so come si sono allenati a rubare portafogli e telefonini. Stiamo attenti quando saliamo sull'autobus che non ci sia qualche macaco camuffato da passeggero normale.

Mercoledì 27 Gennaio 2021
Nuova serie - Anno 30 - Numero 21 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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



IO IL MIO QUOTIDIANO
110%
Ecobonus, è on line il sito dell'Enea per l'invio dei dati per il 2021
a pag. 33

Linea dura sul Recovery Plan: nessuno dei maggiori Paesi Ue supera l'esame indenne, Germania compresa
Tino Oldani a pagina 5

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

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

NONOSTANTE LA CRISI
Ristori 5 e rinvio delle cartelle in attesa di un decreto (o due)
Bartelli a pag. 28

Scambio dati fiscali, non basta

Il mancato gettito in Europa raggiunge i 190 miliardi di euro. E l'elusione è cresciuta a dismisura con l'aumentare delle transazioni transfrontaliere

SU WWW.ITALIAOGGLIT
Coni - La bozza di decreto legge sul funzionamento
Impatriati - Il dpcm per il contributo al fondo degli sportivi
Contanti - La sentenza della Corte Ue sui limiti all'uso
Fisco Ue - Il report sullo scambio dati

NON SOLO AL QUIRINALE
La crisi si giocherà anche a Washington e a Bruxelles
Antonellis a pag. 4

Fonda (Swg): il partito di Conte al 16% con più voti del Pd (15,4%) e di M5s (10%)

Il partito di Conte ha i numeri per essere l'ago della bilancia alle prossime elezioni. «Il premier dimissionario ha un potenziale importante, sulla carta ad oggi sarebbe il secondo partito in Italia, con un 16% di voti, quasi a pari merito con Fratelli d'Italia, 15,9%, e a 6 punti dal primo partito, la Lega, al 21,8. Il Pd sarebbe al 15,4%, M5s al 10%». Rado Ponda, direttore di ricerca di Swg, ha sondato il gradimento di leader e partiti dopo lo scoppio della crisi: il centrosinistra, ormai senza Italia Viva di Renzi, si fermerebbe al 39,1%, il centrodestra andrebbe al 46,8%. A cambiare le sorti del voto sarebbe proprio il partito di Giuseppe Conte.
Ricciardi a pag. 7

DIRITTO & ROVERSCIO
Come mai Conte che non solo non aveva fatto marcia indietro ma, nel passato weekend, si era addirittura rimangiato anche le moderate concessioni che aveva fatto a Matteo Renzi, ribadendo che non aveva paura del voto in Parlamento, si è poi improvvisamente deciso a rassegnare le impreviste dimissioni? Il motivo è semplice anche se non è stato spiegato. Al peones, avendo scoperto che nessuna forza politica aveva interesse a provocare le elezioni anticipate (ad eccezione di Fratelli d'Italia) è venuta meno la narrazione spauracchio fino a quel punto abilmente diffusa da Casaleggio dell'andate tutti a casa. I peones che per salvare la poltrona stavano dicontando costruttori hanno ripreso la loro libertà d'azione e hanno capito che Conte non è leader in grado di assicurare loro altri due anni di stipendio. Quindi liberi tutti. E Tabacchi, il recitatore, è rimasto con un pugno di mosche.

Martina e Carlo usano un termostato smart per avere sempre la giusta temperatura in casa

Eni gas e luce migliora l'efficienza energetica degli edifici con CappottoMio

Eni + Martina + Carlo è meglio di Eni.

Mettere al servizio del Paese tecnologie e competenze per utilizzare meglio l'energia, così da usarne meno. E per questo che, con Eni gas e luce, creiamo soluzioni capaci di rendere più efficienti le case, come CappottoMio, per diminuire sprechi e consumi. Scopri di più su eni.com

INSIEME ABBIAMO UN'ALTRA ENERGIA

Con «Il manuale anti-Covid» a €9,00 in più; Con «L'Atlante delle Banche Leader 2020» a € 2,00 in più; Con «Il decreto ristori» a € 6,00 in più; Con «La legge di Bilancio 2021» a € 6,00 in più; Con «Le nuove regole per sindaci e revisori» a € 8,90 in più



LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 27 gennaio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Dati sul virus, lo scenario fino al 6 febbraio

La Toscana in giallo per la quarta settimana di fila

Olivelli a pagina 17



Inchiesta sanitopoli

L'ex presidente dell'Umbria a processo

Pontini a pagina 13



Conte si dimette, il ritorno è in salita

Il premier spera nei responsabili: «Serve un governo di salvezza nazionale». Nasce un gruppo al Senato però Renzi resta decisivo. Il Pd conferma il suo appoggio, ma non a tutti i costi. Da oggi a venerdì le consultazioni. Ecco gli altri scenari possibili

Servizi da p. 3 a p. 7

Niente truppe raffazzonate

Il Quirinale pretende soluzioni vere

Pierfrancesco De Robertis

La crisi si incarta, l'hanno capito tutti a cominciare da Mattarella che infatti ha concesso un giorno in più alle consultazioni inizialmente previste fino a domani sera. Poco male, in fondo sono due mesi che il governo si sta baloccando dietro a una inconcludente verifica, e aspettare un giorno in più non sarà certo un dramma. Il punto è piuttosto che la crisi si sta incartando politicamente, perché nessuno dei protagonisti riesce a uscire dalle proprie contraddizioni. La più evidente è quella del presidente del consiglio e dei partiti - M5S e Pd - che lo stanno sostenendo a spada tratta.

Continua a pagina 2

IL NEUROPSICHIATRA SPITZER APPROVA IL DIVIETO PER GLI UNDER 14 «I CELLULARI CAUSANO DIPENDENZA COME LE DROGHE. DANNI IRREPARABILI»



Manfred Spitzer, 62 anni, neuropsichiatra tedesco di fama mondiale e autore di 'Demenza digitale'

Belardetti a pagina 11

DALLE CITTÀ

Firenze

Nardella e la crisi «I dem aprano a Forza Italia»

Fichera a pagina 6

Firenze

Le rubano il motore della carrozzina «Vergognatevi»

Servizio in Cronaca

Reggello

Fuga finita La mamma della ragazzina «Voleva divertirsi»

Plastina in Cronaca



Si punta su Reithera. Oggi ok ad Astrazeneca

Vaccini, l'Italia fa da sé «Pronti a inizio estate»

Servizi alle pagine 8 e 9



Il campione di ciclismo 'Giusto fra le nazioni'

«Bartali aiutò gli ebrei» Israele: ecco le prove

Baquis a pagina 15

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 (GPP) che può essere consegnato solo dal farmacista. Acquistare il tuo farmaco. Se i sintomi persistono dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico o un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 09/04/2020.





la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari



Anno 46 - N° 22

Mercoledì 27 gennaio 2021

In Italia € 1,50

LA CRISI AL BUIO

Conte nelle mani di Renzi

Il premier si è dimesso: "Ora serve governo di salvezza nazionale". Consultazioni del Quirinale fino a venerdì prima di un eventuale reincarico. Il leader di Iv, i cui voti sono decisivi: "Nessuna pregiudiziale". Si riapre la trattativa. E nel toto-Palazzo Chigi spuntano Di Maio e Gentiloni
Recovery, allarme europeo: "Fate presto". Il Fondo monetario taglia le stime sul Pil

Il commento

Una scelta di campo

di **Francesco Bei**

La maggioranza è imballata, il motore del governo si è fermato proprio quando la macchina avrebbe dovuto accelerare al massimo. Bisogna partire da qui per capire dove andare e soprattutto chi far salire a bordo per il tratto di strada che resta davanti. Se c'è una cosa su cui tutte le forze responsabili sono d'accordo è che l'Italia non può permettersi di perdere la partita del Recovery Fund. «L'occasione della vita», l'ha definita qualche giorno fa il commissario all'Economia Paolo Gentiloni. Di quelle che passano una volta sola e cambiano la storia (e la vita concreta delle persone in questa e nelle generazioni a venire). Se la posta in palio è di questa portata, sinceramente il balletto dei nomi e delle sigle, il patetico minuetto delle ambizioni personali di questo o di quello, appare molto, ma molto al di sotto di quello che il Paese dovrebbe aspettarsi. Fuori sincrono rispetto a una situazione economica e sociale che sembra sul punto di esplodere.

● continua a pagina 29

Dopo le dimissioni di Conte, da oggi a venerdì le consultazioni al Quirinale. Per un eventuale reincarico del presidente uscente Iv dice di non avere pregiudiziali. Dall'Ue la richiesta di fare presto: l'Fmi ha già abbassato le stime sul Pil italiano.

di **Bignami, Ceccarelli, Ciriaco Cuzzocrea, D'Argenio, Lauria Lopapa, Petrini, Vecchio e Vitale**
● da pagina 2 pagina 11 con un commento di **Folli** ● a pagina 29

I protagonisti

Mezzogiorno di fuoco tra duellanti frastornati

di **Francesco Merlo** ● a pagina 7

Tabacchi e gli altri

Gli sherpa della politica che vengono da lontano

di **Concita De Gregorio** ● a pagina 8

Il successore di Mustier

La svolta di Unicredit Andrea Orsel nuovo ad

di **Puledda e Pons** ● a pagina 24

Il capo di AstraZeneca

"I vaccini prima agli inglesi? L'Ue li ha chiesti tre mesi dopo"

di **Antonello Guerra**

● a pagina 13



Il libro manifesto della vicepresidente Usa



▲ L'ex giudice Kamala Harris, prima donna numero due alla Casa Bianca

Kamala: la mia America darà voce ai più deboli

di **Kamala Harris**

Nessuna delle esperienze avrebbe ispirato la mia visione politica più del decennio che avevo trascorso in prima linea come pubblico ministero.

con un servizio di **Federico Rampini** ● alle pagine 18 e 19

Il giorno della Memoria

Gli ebrei dimenticati della rivolta

di **Meir Ouziel**

● alle pagine 32 e 33



I nazisti nel ghetto di Varsavia

L'intervista

Sharansky "A Babij Jar fossa del '900"

di **Sharon Nizza**

● a pagina 31

La battaglia del Coni

Allo sport non basta una bandiera

di **Emanuela Audisio**

Molto rumore per nulla. Scomodiamo pure Shakespeare che di commedie se ne intendeva e anche di bisbetici domati. Aggiungiamo: bene così. Bene che il Cio oggi non abbia alcun pretesto per dare una sanzione all'Italia olimpica.

● a pagina 28

I tuoi valori alterati possono nascondere un problema più profondo.

COLESTEROLO

TRIGLICERIDI

GLICEMIA

CIRCONFERENZA ADDOMINALE

Aboca

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

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

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

NZ



Brescia "Mio marito Angelo ucciso dalla follia del Dottor Morte"

FABIO POLETTI - P.17

Il derby di Coppa Ibra-Lukaku Frase razzista scatena la rissa

ROBERTO CONDO E STEFANO MANCINI - PP. 34-35



Amadeus "Sanremo non è il nemico Se apriamo noi ci guadagna l'Italia"

INTERVISTA DI LUCA DONDONI - PP. 30-31



LA STAMPA

MERCOLEDÌ 27 GENNAIO 2021



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 155 II N.26 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it

GNN

NASCE IL GRUPPO DEI RESPONSABILI, MA NON BASTA PER UNA MAGGIORANZA ALTERNATIVA. SALVINI: NON PRENDIAMO I FONDI EUROPEI A PRESTITO

Conte ter in salita, i numeri non ci sono

Il capo del governo: "Mi dimetto, ora un esecutivo di salvezza di nazionale". Zingaretti per il reincarico. Renzi: "In campo altri candidati"

IL DOVERE DI RIFORMARE LE ISTITUZIONI

GIUSEPPI E COSÌ SÌ

MASSIMO CACCIARI

Tra quelle "leggi", o meglio regolarità, che rendono possibile una qualche forma di "scienza politica", vi è quella che stabilisce che quanto più risulta necessario metter mano a serie riforme, tanto più diventa improbabile che queste si possano realizzare. La ragione è evidente: se una riforma appare urgente, indispensabile per raddrizzare la navicella dello Stato, ciò significa che la situazione si avvicina a un punto catastrofico; più ne cresce l'esigenza, più difficile è soddisfarla, e più per questo fine occorrerebbe disporre di quella merce rara rappresentata da forze politiche capaci, organizzate e coese. La crisi del Governo Conte è la dimostrazione in corpore vilissimo che questa "legge" non ammette pressoché eccezioni.

Mai come oggi, in vista della presentazione del nostro Recovery Plan, avremmo bisogno di riprendere il filo infinite volte spezzato della riforma delle nostre istituzioni. Tutte, non solo Parlamento e Governo. Dall'Europa potrebbero venire dieci volte più quattrini, potremmo indebitare i nostri discendenti mille volte più di quanto già abbiamo fatto, che la catastrofe verrebbe rimandata. Con un Parlamento che non decide, "centrale" soltanto per le retoriche delle ricorrenze, con un assetto delle Regioni fonte di incredibili sprechi, con un assetto amministrativo elefantaco e ultra-centralistico, con un sistema previdenziale che non potrà reggere all'assalto di crescita della disoccupazione, da una parte.

CONTINUA A PAGINA 27

NICCOLÒ CARRATELLI

I responsabili ci sono ma non bastano. Il nuovo gruppo parlamentare è nato, ma non potrà assicurare a Conte i voti sufficienti per garantirsi un'autonomia da Italia Viva, almeno al Senato. Le insegne scelte per la nuova formazione sono quelle del Maie, il Movimento degli Italiani all'estero, e di Centro democratico, la creatura di Bruno Tabacchi, grande timoniere di questa operazione. - P.4 SERVIZI - PP.2-13

GLI SCENARI

Larghe intese o urne scelta in quarantotto ore

ILARIO LOMBARDO - P.3

Da Ciampi a Napolitano le crisi viste dal Colle

FABIO MARTINI - P.11

LE INTERVISTE

Cottarelli: "Io premier? Chi si illude si sbaglia"

GIUSEPPE BOTTERO - P.5

Hahn (Ue): "Con il voto il Recovery è a rischio"

MARCO BRESOLIN - P.12

I DIRITTI

Se Madrid cancella il murale delle donne

FRANCESCO OLIVO

La battaglia culturale covava da anni ed è esplosa in periferia. Un'anonima sala del consiglio municipale di Ciudad Lineal, circoscrizione a Est di Madrid, si è trasformata nel cuore di un conflitto tra due visioni del mondo. Al centro dello scontro, un murale che esalta il ruolo delle donne nella storia, un'opera realizzata da un gruppo di artisti del quartiere, che la destra, su proposta di quella estrema (Vox), ha deciso di cancellare, per contrastare «l'ideologia di genere». - P.22



IL GIORNO DELLA MEMORIA

"La lezione di nonno Shlomo difendiamoci da tutti i lager"

MICHELA VENEZIA



Sopravvissuti ad Auschwitz 70 anni dopo la liberazione

È la prima volta che scrivo di mio nonno, Shlomo Venezia, che ad Auschwitz è stato costretto a svolgere il lavoro più duro e tragico, quello del Sonderkommando. C'è voluto tempo prima che io iniziassi a parlare, e anche lui. - P.28

"Ministro Di Maio le scrivo si ricordi i fantasmi di Bihac"

SUOR GIULIANA GALLI*



Migranti in fila sotto la neve in Bosnia-Erzegovina

Gentile ministro Di Maio, oggi è il Giorno della Memoria. È amaro constatare che il ricordo di un fatto mostruoso non riesca a risvegliare forze e sentimenti capaci di fermare le pagine nerissime di oggi. - P.27

È in edicola

La Shoah narrata ai bambini

LA STELLA CHE NON BRILLA



NOBIS ASSICURAZIONI

L'ASSICURAZIONE CHE RISPONDE SEMPRE!

www.nobis.it

BUONGIORNO

Giampiero Mughini ha scritto un libro formidabile di cui non si può fare a meno. Si chiama Nuovo dizionario sentimentale (Marsilio) a richiamare il Dizionario sentimentale pubblicato ventotto anni fa, un libro che era, uso le sue parole, un capovolgere dalla a alla zeta le acensioni ideologiche della sua generazione, detonata nel Sessantotto. Ma vengo al punto. Il lungo capitolo centrale del Nuovo dizionario si chiama Quando i terroristi erano gli ebrei, percorso da giovani donne e uomini che si chiamano Golda Meir e David Ben-Gurion e Yitzhak Shamir, ma soprattutto da nomi sfumati nello sprofondo della storia più dimenticata. Sono le donne e gli uomini del Lehi e dell'Irgun, le formazioni di combattenti che nella prima metà del Novecento ingaggiarono una sfida terribile e sanguinaria coi mandatori britannici per

Il lato nero

MATTIA FELTRI

conquistare metro a metro al loro popolo la terra di Palestina. È un tambureggiante andirivieni fra le altezze del valore e del sacrificio e gli abissi della ferocia, da una parte e dall'altra, dentro cui Mughini si muove affascinato, conturbato, inorridito, cioè con la forza del sentimento disarmato dagli obblighi dell'ideologia. Non so quanti oggi posseggano la capacità di affidarsi all'empatia anziché alla presunzione del giudicare, quanti sappiano raccontare la storia attraverso le vibrazioni del cuore, ma sapendo che il cuore è attraversato dalla sottile linea di demarcazione fra il bene e il male, e che ogni cuore ha un lato nero. Lo dico in questi tempi in cui si pretende che nell'uomo batta un cuore provvisto solo del lato puro, ed è la pretesa dei cuori meschini. —

dicaf

Acquista anche online!

www.dicaf.it





BORSA +1,16% 1€ = \$1,2143

BORSE ESTERE			
Dow Jones	30.983	▲	
Nasdaq	13.693	▲	
S&P 500	3.907	▲	
Nikkei	26.046	▲	
Francfort	13.871	▲	
Zurigo	10.954	▲	
London	6.954	▲	
Parigi	6.954	▲	
VALUTE			
Euro-Dollaro	1,2143	▼	

Invitalia prende il 30% di ReiThera per accelerare sul vaccino tricolore

Intanto Frega (Novartis Italia) illustra a MF le mosse del pharma svizzero nella lotta alla pandemia
Boeris e Capponi a pagina 4



Armani: la moda deve cambiare rotta ma non lo sta facendo

Lo stilista svela per la prima volta la sua couture da Milano

Roncato in MF Fashion

Anno XXXIII n. 018
Mercoledì 27 Gennaio 2021

€2,00 *Classeditori*



Con MF Magazine for Fashion n. 108 a €2,00 (€1,20 + €0,80). Con MF Magazine for Living n. 1 a €2,00 (€1,20 + €0,80). Con MF Magazine for Health Leader 2020 a €2,00 (€1,20 + €0,80). Con MF Magazine 2021 a €2,00 (€1,20 + €0,80). Spedizioni in A.P. art. 1-111-4804/000 Milano - J&F (4) - D&F - G&F/Pirella G&P

ARRIVI & PARTENZE LA BANCA TROVA IL NUOVO CEO NEL GIORNO DELLE DIMISSIONI DI CONTE

Unicredit ha il suo premier



Orcel al comando mentre l'avvocato getta la spugna
Del Vecchio vince sul Mef, titolo +4,5%. Addio Mps?
L'ex premier spera nel Ter, cruciali ora il Cav e Renzi

PIAZZA AFFARI (+1,1%) E SPREAD (117) IGNORANO LA CRISI

CONSULTAZIONI
Bruxelles avvia la riforma nella gestione delle crisi bancarie

RAPPORTO DELOITTE
Calcio, ai top club d'Europa il virus costerà 2 miliardi

FOOD DELIVERY
Uber Eats cerca il capo per farsi spazio in Italia



COMUNICARE PER CRESCERE

CDR COMMUNICATION COMPIE 10 ANNI

Passione e competenza da sempre ci guidano nel creare solide partnership con i nostri clienti, favorendone la crescita attraverso una comunicazione finanziaria efficace e trasparente.

Un percorso durante il quale abbiamo sviluppato importanti esperienze e consolidato la nostra organizzazione per essere oggi pronti ad affrontare nuove sfide con sempre maggiore consapevolezza e determinazione.

- I RISULTATI DI UN DECENNIO:**
- 14 IPO
 - 70 Clienti gestiti
 - Un Team di 14 Professionisti
 - Partner di Elite



10 anni di crescita insieme ai nostri clienti

Assoporti sottoscrive la Carta di Padova

La Carta di Padova si propone come un primo elemento di sintesi rispetto ad obiettivi convergenti verso un nuovo modello di sviluppo sostenibile. Si tratta di agire secondo una logica di sistema per valorizzare tutto ciò che accomuna la complessità dell'offerta dei servizi logistici e i relativi benefici per imprese e comunità. Il documento è stato firmato dal Presidente di **Assoporti** Daniele Rossi nei giorni scorsi. La Carta di Padova è un manifesto che vuole promuovere uno sviluppo consapevole e sostenibile della logistica, in chiave ambientale, sociale ed economica. Il documento si propone di tracciare una via e individuare nuovi paradigmi per gli operatori del settore. Nel dettaglio, esso individua 4 pilastri su cui costruire la propria strategia nel medio-lungo termine .

Formazione ed informazione: Comunicare di più e meglio è un'urgente priorità. Gli addetti ai lavori devono essere formare così come il mercato deve essere educato al valore e al ruolo strategico della logistica. Ci si propone di agire sulla cultura per stimolare una nuova sensibilità. Sviluppo e sostegno all'innovazione digitale: Supportare la trasformazione informatica per migliorare le condizioni e le performance lavorative. Cosa vale la pena cambiare e cosa invece mantenere? Definizione di elementi e modalità di valutazione comuni e condivisi: Individuare riferimenti e obiettivi condivisi, che siano oggettivi e misurabili, utili allo sviluppo della logistica e non di meno all'accrescimento del benessere sociale, culturale e ambientale. Ricerca di nuove risorse e nuove governance: Ottimizzare l'utilizzo di finanziamenti nazionali ed europei, favorire il lavoro congiunto di pubblico e privato. Collaborare per divenire interlocutori qualificati delle istituzioni nazionali ed europee. Il gruppo di lavoro è multidisciplinare e aperto alla partecipazione di ogni altro soggetto che ne condivida le finalità e intenda contribuire a plasmare la logistica di domani nel rispetto di quei valori di cui la Carta di Padova si fa promotrice. Il documento è stato sottoscritto dalle seguenti associazioni di categoria : Anita (Thomas Baumgartner, Presidente); Assiterminal (Alessandro Ferrari, Segretario Generale); Assologistica (Andrea Gentile, Presidente); **Assoporti** (Daniele Rossi, Presidente); Confetra (Guido Nicolini, Presidente); Fercargo (Luigi Legnani, Presidente); Federchimica (Paolo Lamberti, Presidente); Federconsumatori (Emilio Viafora, Presidente); Fedespediti (G. Armando Boriello, Presidente); Freight Leaders Council (Massimo Marciani, Presidente); Green Logistics Expo (Sergio Gelain, Presidente); Stati Generali dell'Innovazione (Fulvio Ananasso, Presidente); SOS-LOGistica (Daniele Testi, Presidente); UNRAE (Paolo A. Starace Presidente della Sezione Veicoli Industriali). [Clicca qui per scaricare la Carta di Padova](#)



Assoporti sigla la Carta di Padova - Logistica verso un futuro sempre più sostenibile

Muovere merci in maniera sempre più sostenibile ed efficiente, questo è il modello a cui mirano gli stakeholder del sistema logistico che hanno sottoscritto la Carta di Padova.

ROMA - **Assoporti**, Associazione dei Porti Italiani, ha aderito alla Carta di Padova, il documento è stato siglato nei giorni scorsi dal presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi. I principali gruppi di stakeholder del sistema logistico che aderiscono alla Carta di Padova sono: Anita - Assiterminal - Assologistica - **Assoporti** - Confetra - Fercargo - Federchimica - Federconsumatori - Fedespediti - Freight Leaders Council - Green Logistics Expo - Stati Generali Dell'innovazione - SosLogistica - Unrae (Sezione Veicoli Industriali) Cosa è la Carta di Padova Un documento che riconosce l'urgenza di orientarsi verso una logistica sempre più sostenibile. Il documento si propone come un "manifesto" per la sintesi di un nuovo modello di sviluppo sostenibile e per la valorizzazione di tutto ciò che accomuna la complessità dell'offerta dei servizi logistici e i relativi benefici per imprese e comunità. Obiettivi: La Carta di Padova nasce dalla volontà di ben 13 tra i più autorevoli gruppi di stakeholder del sistema (in forma di associazione e/o confederazione) con l'intento di tracciare una rotta per lo sviluppo di una logistica sostenibile ed efficiente, in grado di rispondere ai nuovi modelli strategici e operativi che la Società richiede. La Carta di Padova rappresenta dunque un punto di partenza da cui tracciare un percorso condiviso ed aperto a successive integrazioni, orientato a dare indicazioni strategiche su come affrontare i prossimi passi che il sistema logistico è chiamato a fare e, soprattutto, in che modo renderli efficienti, sostenibili ed efficaci. In tal senso, un elemento cardine del percorso è rappresentato dalla necessità di comunicare correttamente il valore ed il ruolo del sistema a chi non è ancora in grado di apprezzarne la strategicità. Non da ultimo, la Carta di Padova rappresenta una chiamata, aperta a tutti gli attori di questa filiera, affinché si trovi un linguaggio ed un percorso comune in grado di orientare la logistica ad un futuro sempre più sostenibile. Un percorso in cui la catena logistica nel suo complesso (persone, infrastrutture materiali e immateriali, mezzi e processi) si basi su modelli di business che come nella più classica delle definizioni di sostenibilità permettano di assolvere le esigenze del presente senza compromettere quelle delle generazioni future. Alla luce di quanto condiviso, la Carta di Padova rappresenta dunque un check-point, una presa d'atto della necessità di lavorare congiuntamente alla definizione di nuovi paradigmi che tengano in considerazione la necessità di muovere merci in maniera più sostenibile ed efficiente.



Assoporti sottoscrive la Carta di Padova per una logistica sostenibile ed efficiente

(FERPRESS) - Roma, 26 GEN - **Assoporti** sottoscrive la Carta di Padova. Si tratta di un accordo del cluster marittimo portuale per una logistica sostenibile ed efficiente. La Carta di Padova si propone come un primo elemento di sintesi rispetto ad obiettivi convergenti verso un nuovo modello di sviluppo sostenibile. Si tratta di agire secondo una logica di sistema per valorizzare tutto ciò che accomuna la complessità dell' offerta dei servizi logistici e i relativi benefici per imprese e comunità. Consulta il documento.



Assoporti ha sottoscritto la Carta di Padova

Patto tra le organizzazioni del cluster marittimo-portuale per una logistica sostenibile ed efficiente L'Associazione dei Porti Italiani (**Assoporti**) ha sottoscritto la Carta di Padova, l'accordo tra le organizzazioni del cluster marittimo-portuale per una logistica sostenibile ed efficiente. La Carta si propone come un primo elemento di sintesi rispetto ad obiettivi convergenti verso un nuovo modello di sviluppo sostenibile, agendo secondo una logica di sistema per valorizzare tutto ciò che accomuna la complessità dell'offerta dei servizi logistici e i relativi benefici per imprese e comunità. Leggi le notizie in formato Acrobat Reader® . Iscriviti al servizio gratuito.

informARE
 STAR SERVICE
 Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto
 26 gennaio 2021

Assoporti ha sottoscritto la Carta di Padova
 Patto tra le organizzazioni del cluster marittimo-portuale per una logistica sostenibile ed efficiente
 L'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti) ha sottoscritto la Carta di Padova, l'accordo tra le organizzazioni del cluster marittimo-portuale per una logistica sostenibile ed efficiente. La Carta si propone come un primo elemento di sintesi rispetto ad obiettivi convergenti verso un nuovo modello di sviluppo sostenibile, agendo secondo una logica di sistema per valorizzare tutto ciò che accomuna la complessità dell'offerta dei servizi logistici e i relativi benefici per imprese e comunità.

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

Cerca il tuo viaggio

Destinazione	Data di arrivo	Data di partenza	
	26 → Jan →	27 → Jan →	Cerca
Altra destinazione	2021 →	2021 →	

Indice | Prima pagina | Indice notizie
 Piazza Matteotti 1/5 - 10123 Genova - ITALIA
 tel: 010.2462112 fax: 010.2516706

Informazioni Marittime

Primo Piano

Assoporti sottoscrive la Carta di Padova

Il documento propone una sintesi rispetto ad obiettivi convergenti verso un nuovo modello di sviluppo sostenibile ed efficiente per il settore

Il presidente di **Assoporti** Daniele Rossi ha firmato La Carta di Padova, già sottoscritta da diverse associazioni del cluster. La Carta di Padova si propone come un primo elemento di sintesi rispetto ad obiettivi convergenti verso un nuovo modello di sviluppo sostenibile ed efficiente. Si tratta di agire secondo una logica di sistema per valorizzare tutto ciò che accomuna la complessità dell'offerta dei servizi logistici e i relativi benefici per imprese e comunità. Oltre ad **Assoporti**, hanno sottoscritto il documento le seguenti associazioni: Anita, Assiterminal, Assologistica, Confetra Fercargo Federchimica, Federconsumatori, Fedespedi Freight Leaders Council, Green Logistics Expo Stati Generali Dell'innovazione e SosLogistica Unrae (sezione veicoli industriali).



Assoporti sottoscrive Carta di Padova

Redazione

ROMA La Carta di Padova, documento che impegna i sottoscrittori a favore di una logistica sempre più sostenibile da un punto di vista ambientale, sociale ed economico, presentata lo scorso Novembre durante il Green Logistics Intermodal, accoglie nuovi sostenitori. Nei giorni scorsi infatti anche il presidente di **Assoporti** Daniele Rossi ha deciso di firmarla, associandosi così alle altre associazioni del cluster. Con la Carta di Padova, un vero e proprio manifesto che si propone come un primo elemento di sintesi rispetto ad obiettivi convergenti verso un nuovo modello di sviluppo sostenibile, per la prima volta si uniscono in un progetto comune realtà della logistica, del mondo della produzione e dei consumatori. Il documento nasce per tracciare una rotta per lo sviluppo di una logistica sempre più sostenibile -si legge- ed efficiente, in grado di rispondere ai nuovi paradigmi strategici e operativi che la società richiede, ma anche di influenzarne la logica. La Carta di Padova rappresenta dunque un punto di partenza da cui tracciare un percorso condiviso ed aperto a successive integrazioni, orientato a dare indicazioni strategiche su come affrontare i prossimi passi che il sistema logistico è chiamato a fare e, soprattutto, in che modo renderli efficienti, sostenibili ed efficaci. Si tratta di agire secondo una logica di sistema per valorizzare tutto ciò che accomuna la complessità dell'offerta dei servizi logistici e i relativi benefici per imprese e comunità. Per questo motivo, il primo impegno sarà rappresentato dal consolidamento del gruppo di lavoro negli Stati generali della logistica sostenibile, i quali avranno come primo obiettivo la definizione di un quadro di partenza su cui declinare via via obiettivi puntuali, che verranno opportunamente monitorati e adeguatamente raccontati a cittadini, istituzioni ed imprese.



Logistica sostenibile, Assoportì sottoscrive la Carta di Padova

Roma L'Associazione dei Porti Italiani (**Assoportì**) ha sottoscritto la Carta di Padova, l'accordo tra le organizzazioni del cluster marittimo-portuale per una logistica sostenibile ed efficiente. La Carta si propone come un primo elemento di sintesi rispetto ad obiettivi convergenti verso un nuovo modello di sviluppo sostenibile, agendo secondo una logica di sistema per valorizzare tutto ciò che accomuna la complessità dell'offerta dei servizi logistici e i relativi benefici per imprese e comunità. (Nella foto: il presidente di **Assoportì**, Daniele Rossi)



Anche Assoportifirma la Carta di Padova

Assoportif ha comunicato di avere sottoscritto la Carta di Padova, un documento che impegna i firmatari ad azioni concrete per la sostenibilità del settore dei trasporti. Nata da un'idea di Sos Logistica in collaborazione con Assologistica e Interporto di Padova, la Carta, che era stata presentata lo scorso novembre, è una sorta di manifesto nel quale si riconosce l'urgenza di impegnarsi per una logistica sempre più sostenibile definendo una strategia di medio periodo poggiata su quattro pilastri: formazione e informazione; sviluppo e sostegno all'innovazione e all'Ict; definizione di elementi e modalità di valutazione comuni e condivisi; ricerca di nuove risorse e nuove governance. Il documento era già stato sottoscritto da Anita, Assologistica, Assiterminal, Confetra, Fedespedit, Federchimica, Federconsumatori, Fercargo, Freight Leaders Council, Rossana Ravello, Sos-Logistica, Fulvio Stati Generali dell'Innovazione, Green Logistics Intermodal Forum e Unrae.



Carta di Padova, 14 associazioni della logistica scommettono su uno sviluppo green

Fra i firmatari anche Daniele Rossi di **Assoporti** e Alessandro Ferrari di Assiterminal. È stata sottoscritta da 14 associazioni di categoria: stiamo parlando della Carta di Padova, un manifesto che ha come obiettivo quello di promuovere uno sviluppo consapevole e sostenibile della logistica, in chiave ambientale, sociale ed economica, sulla base di 4 principi fondamentali: Formazione ed informazione, Sviluppo e sostegno all'innovazione digitale, Definizione di elementi e modalità di valutazione comuni e condivisi ed infine Ricerca di nuove risorse e nuove governance. Ad apporre la propria firma sul documento il presidente di Anita Thomas Baumgartner, il presidente di Assiterminal Alessandro Ferrari, quello di Assologistica Andrea Gentile, il presidente di **Assoporti** Daniele Rossi, di Confetra Guido Nicolini, quello di Fercargo Luigi Legnani, quello di Federchimica Paolo Lamberti, il presidente di federconsumatori Emilio Viafora, quello di Fedespedi Armando Boriello, di Freight Leaders Council Massimo Marciani, quello di Green Logistics Expo Sergio Gelain, il presidente degli Stati Generali dell'Innovazione Fulvio Ananasso, di SOS-LOGistica Daniele Testi e quello della sezione veicoli industriali di Unrae Paolo Starace.



Il Piccolo

Trieste

La mitteleuropa garante del futuro del porto di Trieste ferrovia strategica

LODOVICO SONEGO*

Porto di **Trieste**. Conviene fare un nuovo punto nave perché in pochi mesi sono cambiati i principali riferimenti ma anche perché, peraltro facendo finta di nulla, è cambiata pure la rotta. Avviso ai naviganti, le considerazioni che seguono assumono un'ottica di medio/lungo periodo e il superamento, per quanto impegnativo, della crisi da pandemia. Il cambiamento di cui parlavo è il venir meno dell'infatuazione cinese secondo la quale la New Silk Road avrebbe avuto come terminale **Trieste**; l'infatuazione, anche triestina ma soprattutto romana, era l'esito di un approccio spensierato che supponeva di poter sostituire la lunga collocazione euroatlantica dell'Italia con una confusa adesione asiatica. La scontata ruvidità del Dipartimento di Stato Usa ha ovviamente avuto la meglio sull'ingenuità dei nuovi italo-asiatici e oggi l'Italia, anche con **Trieste**, si conferma euroatlantica a cominciare dai porti e dal 5G. Del resto la Commissione europea ha definito la Cina "un competitore economico e un rivale di sistema". È cambiata anche la rotta perché da qualche mese, con una certa nonchalance, la prora va verso Amburgo anziché su Pechino e si rilancia così l'antica vocazione della marineria triestina per il mondo tedesco, la Mitteleuropa. A dire il vero quel robusto ancoraggio è pure la principale ragione dell'odierno successo triestino, lo scalo primeggia infatti fra i porti italiani grazie allo sbarco del petrolio greggio - destinazione Vienna, Baviera, Renania - che rappresenta il settanta per cento del tonnellaggio totale. E a confermare la storica vocazione euroatlantica del **porto** rammento che gli azionisti dell'oleodotto **Trieste-Vienna/Karlsruhe** sono Omy, Royal Dutch Shell, Exxon Mobil, Ruhr Oel, Eni, Bp, Conoco Phillips, Total. Quanto di più euroatlantico e capitalistico si possa immaginare. In questo quadro generale si tratta di definire il nostro atteggiamento geopolitico di fondo rafforzando ancor di più l'integrazione portuale, manifatturiera - e politica - del Friuli Venezia Giulia con il consistente sistema bavarese e renano; con la Cina va mantenuta una relazione di collaborazione e scambio che preservi la bilateralità dei distinti interessi e la consapevolezza delle alternative di sistema. Il vero motore dei porti sono i terminalisti e **Trieste** ne ha di bravi. Sin qui hanno operato presidiando segmenti diversi dell'attività ma già ora si apre la stagione del pluralismo dei terminalisti dei container, la buona concorrenza in banchina aiuta a crescere e l'esperienza dei porti nel Nord Europa lo conferma. L'importante è che la concorrenza sia buona, appunto, e la regolazione della Port Authority è a questo proposito essenziale; la futura buona competizione va preparata oggi. Ci sarà competizione anche tra porti adriatici e in particolare con Capodistria e Fiume. Il primo è ancora lontano dal risolvere il problema del collegamento ferroviario con Divaca, il secondo invece sta investendo moltissimo in banchina e nella ferrovia per Botovo-Budapest usando fondi comunitari. Attenzione, infrastrutture migliorate e tariffe vantaggiose ne faranno un buon competitore. Nel quadro che ho appena delineato **Trieste** deve allestire ora le ragioni del vantaggio competitivo di domani. Vanno sicuramente implementati tutti i previsti investimenti in banchina, dalla stazione marittima per le navi bianche sino all'area della Ferriera ma va anche rafforzata l'infrastruttura ferroviaria per inoltrare i maggiori volumi di merci e passeggeri. **Trieste** può avere una grande vocazione



Il Piccolo

Trieste

crocieristica servendo la destinazione Venezia esattamente come si attracca a Civitavecchia per il turismo di Roma. Ciò richiede però un servizio navetta di settanta minuti ma anche in questo caso servono investimenti infrastrutturali. Per gli investimenti ferroviari esterni al porto non ci sono purtroppo programmi, zero anche nel Recovery Plan, vi è anzi molta riluttanza; i programmi sono invece urgenti così come l'impegno dello Stato a finanziarli. Grande questione nazionale e di politica estera. *Già assessore regionale e senatore Pd.

AdSP MAO-PORTO DI TRIESTE: BUONA TENUTA DEI TRAFFICI NEI PRIMI 10 MESI DEL 2020 RO-RO + 3%

Redazione

Trieste- Buoni segnali di ripartenza ad ottobre al porto di Trieste che dimostrano la tenuta dello scalo e il recupero avviato, nonostante la pesante contrazione dei traffici mondiali, dovuta al Covid-19. In cima alla lista e in controtendenza sui dati generali, il segmento Ro-Ro cresce nei primi 10 mesi dell'anno, mettendo a segno un significativo +3% e 195.000 unità transitate. Sostanziale tenuta dei container con un calo del 2% e 638.000 TEU movimentati. Una flessione negativa lieve tenuto conto del momento storico, riconducibile al decremento del traffico TEU presente sui traghetti Ro-Ro da/per la Turchia. Va rilevato che il terminal container (molo VII), driver del valore totale del comparto, ha retto molto bene la crisi, attestandosi sui valori raggiunti nello stesso periodo del 2019. Guardando inoltre il singolo mese di ottobre relativo alla movimentazione contenitori del porto, e confrontandolo con lo stesso mese del 2019, si registra una variazione positiva del 2% con 66.000 TEU. Risultato che porta ad una inversione del trend nel secondo semestre dell'anno in corso, anche per questo fondamentale settore legato ai traffici con il Far East e il Mediterraneo. In linea invece con lo scenario che sta interessando tutti i porti, il volume di merce movimentata complessivamente nei primi 10 mesi del 2020, supera i 45 milioni di tonnellate, riportando una contrazione del 12% sui valori dell'anno precedente. Alla performance negativa registrata in termini di volumi totali, hanno contribuito principalmente le rinfuse liquide (-12%), con 31.800.000 tonnellate ed infine quello delle rinfuse solide (-71 %). Se da un lato il segno meno del comparto delle rinfuse liquide è riconducibile alla recessione innescata dagli effetti della pandemia in corso, per le rinfuse solide invece, il dato negativo è legato al decremento generalizzato dei prodotti metallurgici, minerali e del carbone, dovuto alla chiusura dell'impianto siderurgico della Ferreria di Trieste.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

ossola si occuperà solo di sicurezza. Ma il suo compenso resta di 1100 euro al giorno

Commissaria Mose, la squadra dei consulenti

Cinque persone nella struttura, 15 incarichi a studi legali, società informatiche e della comunicazione. E all' ex commissario

A.V.

Dietro front. L' ex commissario del Consorzio Francesco Ossola lavorerà come consulente a fianco del nuovo commissario del Mose Elisabetta Spitz. Ma solo per la direzione lavori e la sicurezza. Non si occuperà di sollevamenti delle paratoie, come scritto nel contratto pubblicato sul sito e poi scomparso dopo poche ore. Il suo compenso al momento resta invariato. 1100 euro per ogni giornata lavorativa di almeno 8 ore, anche se non potrà superare i 150 mila euro. Qualcosa in meno dei circa 200 che percepiva come amministratore straordinario. Nuovo incarico anche per la sua collaboratrice Sara Lovisari, assunta come consulente nel 2017 e adesso a Technital, l' azienda veronese del gruppo Mazzi che ha progettato il Mose. Consulenti che vanno e altri che vengono. Un tema su cui anche i sindacati adesso chiedono chiarezza. Il commissario liquidatore del Consorzio Massimo Miani li ha incontrati e ha assicurato che i lavoratori saranno tutelati. Intanto Miani ha licenziato il giornalista Antonio Gesualdi, capoufficio stampa dal 2014, autore della fase "trasparenza" dopo lo scandalo delle tangenti. Con lui anche Gianpaolo Cocconi, commercialista e ad di Thetis. Via i consulenti. Nel frattempo la commissaria Spitz ne ha assunti una ventina, tra i collaboratori e la struttura permanente del commissario. Può contare su un milione di euro di fondi da spendere. E sulla possibilità di farsi distaccare dipendenti della Pubblica amministrazione. Nel pacchetto figurano appunto Ossola e poi lo studio legale Damiano Lipani (60 mila euro). 50 mila euro sono andati alla società informatica 3D, oltre un centinaio per la comunicazione, utilizzata fin qui solo per la grande inaugurazione e i test del Mose. Scaduto il contratto di Alberto Perini (70 mila euro) è stato assunto Federico Murzio (30 mila). La società Off (45 mila) si dovrà occupare di «comunicazione e advertising», la Presidenza del Consiglio e la società Zeta di riprese. L' Esercito di ponti radio. Ma ci sono anche i consulenti per i collaudi (la società Its, 100 mila euro), per i rimborsi spese (Pierpaolo Cautela), per gli studi sui progetti "che abbiano caratteristiche simili al Mose nel mondo" (la società Aqua, 10 mila euro. Dove forse era sufficiente cliccare su google. Consulenze fiscali (Studio Arquila) e per il Personale, con l' ingaggio dell' ex direttore dell' Agenzia del Demanio Antonio Ronza. Quest' ultimo, insieme alla Spitz e a Luciana Colle, ex vicesindaco e stretta collaboratrice della commissaria quando era al Demanio, stanno già incontrando persone nella sede del Consorzio. Nel prossimo futuro infatti il personale del Cvn e delle sue società Thetis e Coma srl (circa 250 persone) dovrà esser assunto dalla nuova Autorità per la laguna e dalla società per la gestione del Mose. Un passaggio che non è senza problemi, visti i diversi livelli e incarichi dei dipendenti assunti negli anni con contratti diversi. Anche di questo il sindacato vuole trattare con il commissario liquidatore. In attesa che il governo - adesso dimissionario - scelga i nuovi vertici dell' Autorità. --A.V.



Salvaguardia: dossier sui buchi neri del Mose

AMBIENTALISTI VENEZIA I buchi neri del **Mose** sono stati oggetto di un'analisi proposta dal Comitato ambientalista altro Lido. Ieri pomeriggio, attraverso le considerazioni di Armando Danella e Paolo Vielmo, è stato affrontato il tema della Manutenzione interminabile e un collaudo impossibile. Danella ha introdotto la relazione bollando la conclusione del progetto come una «battaglia persa», dato che le critiche e le proposte alternative sono rimaste inascoltate. Oltre a questo, ci sono anche i temi degli elevati costi e della scarsa sicurezza: «Che hanno fatto rifiutare il progetto in Olanda». La relazione di Vielmo ha affrontato temi specifici di elevato grado ingegneristico, affiancati alle sperimentazioni, ripercorrendo quello che non funziona nel progetto. Sui collaudi, l'ingegnere spiega: «Per il progettista del **Mose** i collaudi proseguiranno per testare i sistemi creando la condizione estrema. Ma ciò non è possibile, il collaudo dev'esser fatto da enti qualificati che confermano la correttezza nell'esecuzione del progetto, validandolo nelle sue funzionalità, resistenza e sicurezza». A preoccupare è la carenza di un progetto nel comportamento dinamico: «È basato esclusivamente su risultati di prove su modelli in scala ridotta, senza valore per vari errori che comportano una non affidabile validazione ingegneristica». Questo porrebbe interrogativi proprio sul tema della validazione ingegneristica come sistema, rendendo difficoltosa, se non impossibile, la completa idoneità allo scopo. «Non si può dire che funzioni o meno - prosegue Vielmo - dai test esiste una instabilità dinamica, operare il sistema senza conoscere la sua risposta in condizione d'onda estreme di progetto può essere troppo rischioso». Sul piatto è stato posto anche il carattere sperimentale dell'opera, letto come pretestuoso: «Proseguire a tempo indefinito nello sviluppo di un progetto non concluso comporta l'impiego di risorse crescenti, del resto, anche il commissario Giuseppe Fiengo ha affermato che il **Mose** non finisce mai». Quindi sono state elencate le criticità a partire dalle infiltrazioni d'acqua nei tunnel in grado di far degradare nel tempo le strutture, con l'usura del **Mose** definita dalla provveditrice Cinzia Zincone Più preoccupante del previsto. Tomaso Borzomi © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Locomotori Bombardier a GTS Rail

VADO LIGURE Bombardier Transportation e l'operatore di trasporto merci intermodale italiano GTS Rail rafforzano ulteriormente la loro partnership con un ordine per tre nuove locomotive tipo Bombardier Traxx DC3 E.494. Con questi innesti, del valore complessivo di circa 9 milioni di euro scrive nel suo rapporto online Supply Chain Italy la flotta di locomotive Traxx di GTS Rail arriverà a 20 unità complessive, tutte prodotte da Bombardier, di cui 8 di ultimissima generazione. La firma di questo contratto rappresenta per noi un'ulteriore conferma della stima e della fiducia che legano da ormai più di tredici anni Bombardier a GTS Rail; si tratta di una vera e propria partnership, che porterà ad avere una flotta di 20 locomotive, circolanti in Italia, tutte appartenenti alla piattaforma Bombardier Traxx ha dichiarato a Supply Chain Franco Beretta, amministratore delegato di Bombardier Transportation Italia. Inoltre, tutte le locomotive di GTS Rail, che vantano un forte utilizzo ed elevate percorrenze mensili, sono servite da un contratto full maintenance, ulteriore fiore all'occhiello Bombardier, capace quindi di proporre ai propri clienti un'offerta completa, a 360°. Anche Alessio Muciaccia, amministratore delegato di GTS Rail, ha espresso soddisfazione per questo ulteriore rafforzamento della nostra flotta che conferma la nostra strategia di essere azienda asset based. Bombardier è uno dei nostri partner della prima ora e a loro affideremo anche l'attività di service per i prossimi 10 anni. Gli anni a venire vedranno una crescita esponenziale del trasporto ferroviario e noi siamo qui per cogliere questa incredibile opportunità. L'obiettivo è raddoppiare la flotta nei prossimi 5 anni. Le nuove locomotive saranno costruite nel sito di Bombardier a Vado Ligure e verranno consegnate a partire da settembre 2021. Le locomotive E.494 Traxx DC3 appartengono alla piattaforma europea Bombardier Traxx e sono le locomotive dedicate al traffico merci più vendute in Italia.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

sindacati e compagnia unica: «l' authority guidi lo sviluppo del porto in modo equilibrato»

Diga, l' altolà degli ambientalisti «Serva per dare spazio alla città»

Spalla: «Così com' è, l' opera è funzionale solo a un ristretto gruppo economico»

FRANCESCO MARGIOCCO

genova Per i terminal, la diga che permetterà di accogliere grandi navi è un grande passo. Per il porto, per i suoi lavoratori e per la città, dipende. «Molto dipenderà dalla capacità di trovare un equilibrio tra gli interessi dei grandi gruppi terminalistici, delle imprese portuali e dei loro lavoratori», dice Antonio Benvenuti, console della Compagnia unica. «Sarà il compito dell' **Autorità portuale** ma anche il nostro e dei sindacati, se vogliamo cavalcare il cambiamento e non lasciare che il cambiamento ci travolga». Ieri il capo della Culmv si è seduto, virtualmente, attorno allo stesso tavolo con i segretari locali dei sindacati dei trasporti, l' **Autorità portuale** e gli ingegneri del consorzio Technital che l' **Autorità** ha incaricato di progettare la nuova diga del porto. Al centro del tavolo il progetto, anzi i progetti, al momento si tratta di tre ipotesi, e il loro impatto sulla crescita del porto e del suo lavoro. Poche ore dopo l' incontro, l' architetto Giovanni Spalla, esponente dell' associazione Italia Nostra e autore del restauro di Palazzo Ducale, e Andrea Agostini di Legambiente, hanno diffuso via social network le loro critiche al progetto che somigliano, nelle premesse, a quelle di Benvenuti, ma sono più radicali nelle conclusioni: il progetto è «funzionale agli interessi di un ristretto gruppo economico (...) in larga prevalenza di imprese internazionali ben distanti dagli interessi economici, occupazionali ed ambientali della città». Per Spalla e Agostini l' opera è l'«occasione per restituire alla città spazi sul mare», per «liberare e bonificare le aree a rischio» anche «sulla base di ricerche progettuali» dell' Università di Genova e per l' istituzione, ad esempio, «del Parco della Lanterna, di una Nuova stazione marittima a Calata Sanità, del Parco delle Mura delle Grazie esteso da piazza Cavour a punta Vagno (...) del parco di Villa Bombrini esteso alla sua dimensione storica». Senza mai mettere in dubbio l' importanza della nuova diga, e senza occuparsi di questioni e urbanistiche, i sindacati e la Culmv chiedono equilibrio nello sviluppo del porto: «Nei progetti sulla nuova diga c' è molta attenzione alla crescita dei container, manca una visione del porto nel suo insieme», riassume Mauro Scognamillo, segretario regionale della Fit-Cisl. Sindacati e Culmv concordano sulla necessità della nuova infrastruttura **portuale** che, secondo Roberto Gulli, segretario ligure della Uiltrasporti, «permetterà a Genova di sottrarre traffici ai porti di Valencia, Barcellona e del Pireo», ma, con diverse sfumature, segnalano qualche difetto. Secondo i progettisti la diga porterà, nel 2050, 2.500 nuovi addetti al porto, diretti e indiretti. «Numeri vaghi», dice Enrico Poggi, segretario generale Filt-Cgil di Genova, «che meritano approfondimenti e che vogliamo seguire passo dopo passo». La riunione di ieri, avvenuta via Internet, era la penultima di una serie di riunioni, alcune aperte a tutti, altre su invito, e che si concluderà con l' incontro, pubblico, di venerdì alle 17, in diretta sul sito www.dpdigaforanea.it. È un dibattito imposto da una legge del 2018, che lo ha istituito per tutte le opere sopra una certa soglia (di 200 milioni per le opere portuali) per condividerle con i cittadini e se possibile accoglierne le critiche prima di passare alla fase operativa. Il dibattito sulla diga foranea è il primo, in Italia, in attuazione di quella legge. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



RIPARTE GRANDIOSA TORNANO LE CROCIERE

GENOVA. Msc Grandiosa è salpata domenica sera da Genova, con la prima crociera del 2021, segnando la ripartenza del comparto dopo il fermo obbligato per l'emergenza coronavirus nel periodo natalizio. L'ammiraglia della flotta Msc Crociere, che era già stata la prima nave al mondo a ripartire lo scorso 16 agosto, torna a proporre le crociere settimanali nel Mediterraneo.



Culmv, via libera al piano di ristrutturazione

Ora parte la trattativa con i terminalisti per il rinnovo della tariffa: «L'Authority faccia da arbitro»

Il bilancio approvato quasi all'unanimità, un solo voto contrario con l'ovazione per il piano di ristrutturazione finanziaria e organizzativa, con due soli astenuti. La tensione della Culmv è alta e il suo console Antonio Benvenuti, all'uscita dall'assemblea, è stato 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 giovedì 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. 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». E ora parte la trattativa con i terminalisti, l'altra partita difficile. «L'Authority dovrà fare da arbitro». F. MAR.



Nuovo waterfront di Genova Al via le demolizioni in Fiera

Nel 2022 sarà pronto il primo piano del rinnovato Palasport

GENOVA. «Questo è un grande esempio di rigenerazione urbana, il progetto del Waterfront Levante diventa sempre più concreto». Così mercoledì scorso il sindaco di Genova, Marco Bucci, in occasione della cerimonia di avvio dei lavori di riqualificazione del palasport del capoluogo ligure e delle demolizioni dei padiglioni C, D e F della Fiera nell'ambito della costruzione del Waterfront Levante in base al disegno dell'architetto Piano. Con la benedizione dell'arcivescovo Marco Tasca, il saluto delle autorità e i primi colpi di benna i cantieri sono stati aperti «e non solo da un punto di vista simbolico» precisa Massimo Moretti, direttore generale della Cds Holding. Il gruppo bresciano ha acquistato il Palasport, uno degli edifici simbolo di Genova, per 14 milioni, e ha firmato con il Comune anche il preliminare d'acquisto delle altre aree della Fiera. Qui sorgerà un nuovo quartiere della città, con canali navigabili, palazzine per turismo, uffici e residenze, e lo stesso Palasport, ma rinnovato: «Penso a una nuova concezione di palazzetto dello sport - continua Moretti - non un luogo frequentato solo la domenica o il sabato per le partite ma uno spazio per tutta la cittadinanza, con negozi, punti ristoro e impianti a disposizione degli sportivi». L'obiettivo finale è quello di realizzare un palazzo per attività sportive (omologato Coni per tante discipline fino alla serie A e con 4.000 posti a sedere ampliabili per i grandi eventi), ma con all'interno attività commerciali e di ristorazione, studi medici e centri benessere, una sorta di cittadella del fitness. Bucci ha ribadito che la struttura, con i canali, sarà pronta nell'aprile 2022 mentre «per il resto del quartiere bisognerà aspettare un altro annetto». Ad aprile 2022, in realtà, sarà pronto solo il piano terra, la parte dedicata alle attività sportive. Il cantiere parte quindi dalla rimozione di spalti, vetrate e altre strutture interne all'iconico edificio: «Qui durante il picco dei lavori saranno impiegati tra gli 800 e i 1000 addetti. In un momento come quello attuale, in cui il Paese ha perso 10 punti di Pil e la crisi continua a mordere, lanciaarci in un progetto così importante ci dà energia» conclude Moretti. È partito anche simbolicamente anche l'abbattimento degli altri padiglioni, che ospitavano parte della facoltà di Ingegneria e uffici della Fiera (resta il padiglione B - Jean Nouvel). Si tratta di un appalto pubblico da 11 milioni di euro e quattro mesi di lavori. Questi interventi, così come lo scavo dei canali, sono realizzati dal Comune con soldi statali, dell'amministrazione e proventi della vendita degli immobili della Fiera.



Circle Group: al via il progetto pilota con expert.ai nell' ambito del progetto Fenix

Dopo il completamento della prima fase del progetto pilota relativo all' International Fast & Secure Trade Lane nell' ambito di Fenix

Dopo il completamento della prima fase del progetto pilota relativo all' International Fast & Secure Trade Lane nell' ambito di Fenix, Circle Group annuncia l' avvio della fase pilota in stretta collaborazione con expert.ai. Resa nota a febbraio dello scorso anno, l' alleanza tra Circle e l' azienda modenese è nata a partire dalla perfetta complementarità tra le soluzioni offerte (rispettivamente, Milos® di Circle e la piattaforma di expert.ai che elabora contenuti non strutturati e analizza, tramite la tecnologia semantica, il significato di ogni parola nel contesto in cui si trova offrendo così una comprensione approfondita delle informazioni acquisite). In ambito logistico, ciò si traduce in una soluzione congiunta per l' estrazione, attraverso tecnologie semantiche che vanno ben oltre i tradizionali Ocr ('Optical character recognition'), delle informazioni necessarie per le procedure di import/export in ambito **portuale**, con l' obiettivo di sfruttare al massimo le potenzialità legate alla digitalizzazione logistica, incrementando efficienza e performance, risparmiando tempo e denaro, e accrescendo la cooperazione tra Paesi dell' Unione Europea e Paesi extra-Eu. Tale soluzione si concretizzerà nell' ambito del progetto europeo Fenix - A European Federated Network of Information eXchange in LogistiXStudy (all' interno del quale Circle ha ottenuto un contributo pari a 1,3 milioni di euro) e dell' International Fast & Secure Trade Lane tra i porti della Spezia e Casablanca - che coinvolge anche l' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale e Tarros Group - con la possibilità di leggere ed estrarre le informazioni legate alle polizze di carico, ai documenti che accompagnano la merce e a quelli necessari all' effettuazione dei controlli di sicurezza e doganali. «Il piano di digitalizzazione intelligente che stiamo portando avanti - spiega Luca Abatello, presidente e amministratore delegato di Circle - permetterà di raccogliere dai documenti cartacei le informazioni e integrarle con i dispositivi IoT (antenne, sigilli e lettori) impiegati, generando così procedure di security doganali sempre più efficaci, coerentemente con gli strumenti evoluti di digitalizzazione doganale dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, stakeholder del progetto».



Logistica digitale, al via il progetto pilota UE di CIRCLE con expert.ai

Genova Dopo il completamento della prima fase del progetto pilota relativo all'International Fast & Secure Trade Lane nell'ambito di FENIX, iniziativa europea nata per sviluppare piattaforme integrate nella supply chain dell'industria logistica, la genovese CIRCLE annuncia l'avvio del progetto pilota in sinergia con la modenese expert.ai. Dallo scorso febbraio le due società, quotate sul mercato AIM Italia, hanno stretto un'alleanza per lavorare insieme sulle rispettive soluzioni tecnologiche: Milos di CIRCLE e la piattaforma di expert.ai che elabora contenuti non strutturati e analizza, tramite la tecnologia semantica, il significato di ogni parola nel contesto in cui si trova offrendo così una comprensione approfondita delle informazioni acquisite. In ambito logistico, ciò si traduce in una soluzione congiunta per l'estrazione, attraverso tecnologie semantiche che vanno ben oltre i tradizionali OCR (Optical character recognition), delle informazioni necessarie per le procedure di import/export in ambito portuale, con l'obiettivo di sfruttare al massimo le potenzialità legate alla digitalizzazione logistica, incrementando efficienza e performance, risparmiando tempo e denaro, e accrescendo la cooperazione tra Paesi dell'Unione Europea e Paesi extra-EU. Tale soluzione si concretizzerà nell'ambito del progetto europeo FENIX A European Federated Network of Information eXchange in LogistiXStudy (all'interno del quale, si ricorda, CIRCLE ha ottenuto un contributo pari a Euro 1,3 mln) e dell'International Fast & Secure Trade Lane tra i porti della Spezia (nella foto) e Casablanca che coinvolge anche l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale e Tarros Group con la possibilità di leggere ed estrarre le informazioni legate alle polizze di carico, ai documenti che accompagnano la merce e a quelli necessari all'effettuazione dei controlli di sicurezza e doganali. Il piano di digitalizzazione intelligente che stiamo portando avanti permetterà di raccogliere dai documenti cartacei le informazioni e integrarle con i dispositivi IoT (antenne, sigilli e lettori) impiegati, generando così procedure di security doganali sempre più efficaci, coerentemente con gli strumenti evoluti di digitalizzazione doganale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, stakeholder del progetto, sottolinea Luca Abatello, presidente & amministratore delegato. stakeholder del progetto.



Informatore Navale

Genova, Voltri

'Pianifichiamo il suono, verso i Green Ports'

Si è svolto venerdì 22 gennaio il quarto Focus Group previsto dal progetto Rumble dedicato ai pianificatori: buona la partecipazione di pubblico. All'incontro hanno partecipato i rappresentanti dei comuni costieri, Province e Città Metropolitana, Autorità Portuali di Genova, La Spezia e Trieste, l'Università di Pisa e di Genova, architetti, ingegneri ed esperti in acustica, nonché alcuni rappresentanti dei comitati cittadini di Genova. La giornata organizzata da Anci Liguria in collaborazione con Regione Liguria, capofila dei progetti IT FR Marittimo RUMBLE, si è incentrata sul tema della classificazione acustica del territorio. L'incontro nell'ambito del progetto RUMBLE si propone di migliorare il monitoraggio delle fonti sonore causa dell'inquinamento acustico dei porti commerciali e di mettere in campo piccole infrastrutture per cercare di ridurre le principali fonti di disturbo per la popolazione residente nelle aree urbane limitrofe. Al centro del dibattito i problemi acustici causati dal traffico su strada dei mezzi pesanti coinvolti nelle attività portuali, gli attracchi dei natanti e delle navi e la lavorazione sulle banchine. 'Il focus group, come ben illustrato dalla dottoressa Paola Solari di Regione Liguria - dicono gli organizzatori di ANCI- si è inserito in un contesto più ampio di progetti dedicati alla mitigazione dell'inquinamento acustico nei porti, finanziati dal programma IT FR Marittimo. Nello specifico il progetto RUMBLE affronta il tema nel contesto dei grandi porti dove più spesso è ben evidente la coabitazione e coesistenza del porto con la città e, quindi, il rapporto positivo e costruttivo tra pianificazione e acustica diventa la sfida proprio nella logica dei Green Ports.' Proprio su questo si innesta il saluto, all'apertura dei lavori, dell'Assessore all'Ambiente del Comune di Genova, Matteo Campora, che ha sottolineato l'importanza della pianificazione acustica per quelle metropoli come Genova, in cui porto e città sono strettamente connessi tra loro. Si sono susseguiti gli interventi di Ivano Toni, tecnico dell'Autorità Portuale di Livorno che ha presentato lo stato di avanzamento in tema di pianificazione acustica nel porto la città Labronica ('Monitoraggio e riduzione dell'impatto acustico: sviluppo e attività nei Porti dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale'), Paolo Bidoli dell'ARPA Veneto ha illustrato le mappe acustiche strategiche e l'esperienza di Venezia ('Rumore Porto di Venezia: l'attività di ARPAV'), Alessandro Conte di Arpal Liguria ha affrontato il tema del rumore portuale nell'ambiente urbano, e Davide Foppiano, esperto in acustica ambientale, ha portato gli esempi pratici di pianificazione acustica nei cantieri si Vado Ligure e Savona. Il progetto RUMBLE che ha visto la realizzazione interventi di mitigazione degli impatti acustici in diversi porti, prevede un'analisi dell'impatto acustico di tali opere che si concluderà nell'estate del 2021.



La Gazzetta Marittima

Genova, Voltri

E per i porti tre urgenze ai presidenti

ROMA Alla fine sembra aver prevalso il buonsenso: cioè affidare il compito di commissario per le infrastrutture urgenti relative al proprio porto al presidente dell'AdSP. Come si legge sulla tabella qui a fianco, per la Darsena Europa di Livorno al designato presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri; per Genova al presidente Paolo Emilio Signorini; per Palermo al presidente Pasqualino Monti. Da sottolineare: Signorini e Monti sono riconfermati o in pianta stabile per finire il mandato, Guerrieri entrerà in carica ai primi di marzo con la scadenza del mandato dell'attuale presidente Stefano Corsini. Qualcuno aveva ipotizzato, proprio per Corsini che è un ingegnere nel campo, una specie di premio di consolazione per non essere stato confermato dal ministro De Micheli: la nomina a commissario per la Darsena Europa. Come si vede, niente da fare. La bozza del decreto di Conte comunque conferma il definitivo nulla osta a tre opere portuali di riconosciuta urgenza: la piattaforma Europa di Livorno, sulla quale lo stesso Corsini e il suo predecessore Gallanti hanno tenacemente lavorato (con il supporto non secondario dell'allora presidente della Regione Enrico Rossi); la diga di Genova, che migliorerà le possibilità operative del primo porto d'Italia; e il polo della cantieristica navale di Palermo, sotto l'egida di Fincantieri, con collegata revisione del waterfront. C'è tanto da fare per i tre obiettivi, a partire dalla predisposizione delle gare d'appalto (e per Livorno anche di gestione della futura maxi-darsena). Adelante Pedro, scriveva il Manzoni, con juicio. A.F



Costa Smeralda riparte sui porti nazionali

GENOVA A seguito di un'attenta valutazione delle misure contenute nel DPCM attualmente in vigore in Italia, Costa Crociere ha deciso di posticipare al 13 marzo 2021 la ripartenza delle sue navi. La Compagnia ritiene che l'attuale serie di misure restrittive non consenta di garantire ai propri ospiti un'adeguata esperienza di visite a terra e la possibilità di esplorare appieno le bellezze delle destinazioni visitate. Costa Crociere sostiene e condivide lo sforzo collettivo che l'Italia sta compiendo per fronteggiare l'emergenza sanitaria e guarda con fiducia al mese di marzo per tornare ad offrire ai propri clienti la migliore esperienza di vacanza possibile. Costa riprenderà quindi le sue operazioni il 13 marzo con Costa Smeralda, che offrirà agli ospiti la possibilità di scoprire le più belle località italiane con mini-crociere di 3 e 4 giorni, o in alternativa un'intera crociera di 7 giorni, che faranno scalo a Savona, La Spezia, Civitavecchia, Napoli, Messina e Cagliari. A seguito di questa decisione, tutte le crociere originariamente previste su Costa Deliziosa, Costa Firenze e Costa Luminosa tra il 1° febbraio e il 12 marzo 2021 sono quindi cancellate. A breve verranno comunicati i nuovi programmi relativi a queste tre navi. Costa sta provvedendo a informare le agenzie di viaggio e gli ospiti interessati dai cambiamenti.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Roberto Ferrari: Ecco come sarà il futuro dei terminal Psa Genova Prà e Psa Sech insieme

Roberto Ferrari, managing director di Psa Genoa Investments, è colui che guida il principale terminal container italiano per volumi di traffico, Psa Genova Prà, così come l'altro terminal Psa Sech dello stesso scalo. A pochi mesi dalla fusione (molto discussa) fra le due società oggi controllate da Psa e partecipate da Gruppo Investimenti Portuali, si concede a SHIPPING ITALY per la prima intervista pubblica utile a raccontare la visione, la strategia operativa e commerciale del nuovo polo terminalistico genovese. Ferrari ha alle spalle 15 anni di carriera agli inizi in Contship Italia (nei porti di Spezia, Gioia Tauro, Ravenna), per poi passare per 12 anni nel gruppo To Delta di Maneschi (Trieste, Livorno, Taranto); dal 2015 è stato ai vertici del Terminal Messina di Genova e successivamente è stato chiamato dai fondi Infravia e Infracapital alla guida del Sech quando Gip è stata ceduta dalle famiglie genovesi Negri, Cerruti e Magillo. Dott. Ferrari partiamo da un rapido bilancio sul 2020 sia per Psa Genova Prà che per Psa Sech? Siamo all'inizio del processo di aggregazione. La pandemia ha colpito duro specialmente durante la prima ondata, dove abbiamo pagato di più in termini di volumi perché tutti (terminal e clienti) erano impreparati ad affrontare un evento così straordinario. L'anno si è chiuso con 1 milione 689 mila Teu (-14%). Si può dire che abbiate limitato i danni? Poteva andare peggio ma anche meglio se guardiamo a cosa è successo in Nord Europa, dove i traffici hanno tenuto e alcuni porti hanno chiuso a +1 o +2% in alcuni casi. Loro alla fine hanno recuperato nella seconda parte dell'anno quello che avevano perso durante la prima ondata mentre noi, e in generale l'Italia, abbiamo fatto -14%. Venezia, che come noi dipende dall'economia italiana ha perso la stessa percentuale di volumi mentre Trieste, che dipende dall'economia estera (in particolare dal centro-Est Europa) è riuscita a tenere. Il fatto è che l'economia italiana è in recessione ormai già da 4/5 anni. La pandemia ha avuto un effetto importante perché eravamo già un'economia in difficoltà. Per questo il nostro paese ha sofferto più di altri. Belgio, Olanda e Germania hanno attutito meglio il colpo. Per il 2021 vi aspettate numeri inferiori al 2019? Fare previsioni è sempre molto difficile. La nostra strategia è quella di andare a trovare nuovi mercati. Eravamo partiti con l'esperimento del treno di Basilea e crediamo che l'espansione dei porti dell'Alto Tirreno passi per l'allargamento del bacino d'utenza. Per questo spingiamo per le infrastrutture: Terzo valico, autostrade, ecc. Avendo aperto il tunnel Monteceneri fra Italia e Svizzera l'effetto aspirapolvere dei container dal Nord Europa è ancora amplificato. Abbiamo dato un vantaggio competitivo ai nostri concorrenti invece che averlo noi il vantaggio, perché ci manca un pezzo importante che è quello che dal porto arriva al confine con la Svizzera. In tutta quell'area del Centro Europa che va dal sud della Germania, alla Svizzera fino a una parte di Francia lì esiste un bacino d'utenza che potrebbe essere naturale per Genova e dove ci sono volumi di traffico veramente importanti. Quando arriveranno a Genova Prà le portacontainer da 20.000 Teu? Un test è già arrivato, non abbiamo però ora in previsione l'arrivo di un servizio di linea con navi da 20.000 Teu ma stiamo adeguando tutta l'infrastruttura per lavorarle. Abbiamo già le gru che potranno tranquillamente operare navi da più di 20.000 Teu e stiamo lavorando con l'autorità marittima per far sì che questa tipologia di navi possano entrare senza prescrizioni, cioè sia di giorno che di notte. Ci hanno chiesto di mettere un faro sulla diga per avere un riferimento ed è quello che stiamo facendo insieme ai piloti e alla Capitaneria per rimuovere questa prescrizione. Oggi le navi da 400 metri di lunghezza possono entrare e uscire solo con la luce del giorno. Da parte dei vettori marittimi c'è interesse a portare a Genova navi di quella portata? Il trend in ogni caso continua a essere quello del gigantismo navale. Ora hanno messo in cantiere le navi da 30.000 Teu, Maersk dice che navi fino

Shipping Italy

Genova, Voltri

a 50.000 Teu possono essere gestite con un motore Stanno mettendo in cantiere navi sempre più grandi. Oltre a ciò abbiamo sempre l'effetto a cascata per cui avendo ora le 23.000 Teu in Nord Europa è facile che poi arriveranno già da noi. Se le domando se e quanto la nuova diga di Genova sia utile cosa mi risponde? Onestamente sono poco preparato perché non avendo un impatto diretto su Sech e su Genova Prà non ho studiato molto bene il dossier ma mi sono ripromesso di farlo. A livello generale posso dire che noi siamo a favore delle infrastrutture tutta la vita. È chiaro che poi, avendo risorse limitate, bisogna decidere le priorità. Noi come Psa soffriamo molto i limiti ferroviari e autostradali perché hanno un impatto diretto sui nostri processi. È una questione di programmazione e dimostra il fallimento della riforma Delrio: si cercava di ottimizzare la pianificazione ma ci vorrebbe una regia centrale. Vediamo che qua ognuno continua ad andare per i fatti suoi. Se guardo anche alla stessa piattaforma di Vado Ligure dico che avrebbe avuto più senso raddoppiare Voltri che era già connessa alla ferrovia e all'autostrada. Il terminal di Vado è nato in seguito dall'impossibilità di realizzare il raddoppio di Prà per l'opposizione dei comitati locali Sì però non dimentichiamo che sono 800 milioni di soldi pubblici e non abbiamo risorse infinite. Qui con metà soldi facevano un'infrastruttura con gli stessi metri quadrati, avevano già il collegamento all'autostrada e alla ferrovia. Quando si guarda a una pianificazione nazionale si guarda all'interesse nazionale, qui invece andiamo a campanili: Vado, Prà, Sampierdarena, La Spezia, Marina di Cararra. All'estero l'Olanda ha fatto Rotterdam, il Belgio ha fatto Anversa, la Francia ha fatto Le Havre a nord e Marsiglia a sud. Hanno scelto di consolidare le risorse. Qui invece abbiamo tutti dei microimpianti e nessuno con una certa dimensione richiesta a livello europeo. Il piccolo è bello non esiste più. Se non si hanno le spalle larghe non si riesce più a reggere il mercato e questo passa anche attraverso la buona gestione delle risorse pubbliche. Dobbiamo iniziare a ragionare come sistema. È un po' come la pandemia: nessuno Stato risolve il problema da solo. Il vaccino lo abbiamo trovato perché tutti i Paesi si sono messi insieme. Anche nei porti o iniziamo a ragionare tutti insieme o fuori non ne veniamo. Psa Genova Prà - nave portacontainer Cma Cgm Le sinergie annunciate fra Psa Genova Prà e Psa Sech come e quando prenderanno forma? Il ricorso di Spinelli vi preoccupa? Nel ricorso non è stata chiesta, e quindi non è stata concessa, la sospensiva; dunque si tratta di una causa civile che potrà andare avanti anche per molti anni. Il nostro processo di merge è già iniziato; avevamo un programma e lo stiamo portando avanti. Dal punto di vista sociale abbiamo parlato più volte con sindacati e dipendenti sottolineando che questa aggregazione non ha messo a rischio posti di lavoro. È chiaro che dovremo trovare delle sinergie: abbiamo dato un'organizzazione diversa con questi contratti di rete e tutta la parte servizi e pianificazione la metteremo a fattor comune perché è logico. Vorremmo cambiare l'organizzazione per ottimizzarla, al momento non ci sono condizioni che prevedano il taglio di posti di lavoro. Per quanto riguarda l'offerta commerciale uno dei presupposti alla base di questa fusione era il migliore utilizzo delle banchine pubbliche perché spesso nel 2019 avevamo dei giorni in cui eravamo intasati a Prà e vuoti a Sampierdarena e viceversa, mentre avendo idealmente un accosto in più (il Sech lo vediamo come un settimo modulo) potremmo sfruttare un migliore utilizzo delle infrastrutture che abbiamo in concessione e questo è anche un vantaggio per i clienti. Ci faccia capire meglio come questa operazione può rappresentare un vantaggio per i clienti Sech e Pra sono due impianti con due caratteristiche diverse. Sech può accogliere di giorno le 14.000 Teu che sono navi già di tutto rispetto. I due terminal potrebbero anche avere una funzione diversa, andare a servire clienti diversi e mercati diversi. Stiamo parlando con i clienti e dal confronto con loro, essendo noi società di servizi, dobbiamo capire quali sono i loro bisogni. Ci sono state fatte delle richieste da parte dei vettori e stiamo quindi ragionando su come andare a riposizionare i terminal. Oggi i nostri clienti sono tre, le tre grandi alleanze armatoriali, più alcuni altri servizi che alcuni armatori fanno fuori dall'alleanza. O si va ad aggregare il traffico di un armatore, perché magari, in quel modo puoi ottimizzare la parte terrestre (avendo più servizi nello stesso terminal si può ottimizzare i treni, l'autotrasporto, ecc.), oppure consolidare tipologie di servizi, o delle

tipologie di servizi che utilizzano determinate navi che magari è più facile lavorare al Sech invece che a Psa GP e viceversa. Le logiche di ottimizzazione possono essere diverse e queste sono decisioni che dobbiamo prendere insieme ai clienti. Capitolo investimenti: quanti e quali nel prossimo futuro? Abbiamo appena inaugurato la nuova gru di ferrovia, stiamo facendo il gate automatico al Sech



Shipping Italy

Genova, Voltri

poi probabilmente lo faremo anche qui a Prà, stiamo ordinando 7 nuove reachstacker per rinnovare la flotta, al Sech stiamo pianificando due nuove Rtg con delle torri reefer nuove, ecc. Fortunatamente il Gruppo Psa ha una visione a lungo termine. È chiaro che in questo periodo è importante mettere in sicurezza l'azienda, ma il gruppo non è focalizzato in questi periodi sul guadagno, ma sul soddisfacimento di un bisogno, sul capire come adeguare l'azienda per un mondo che sta cambiando e questo passa molto spesso per degli investimenti. Bisogna accelerare tutta la parte di tecnologia e di informatizzazione perché il mondo sta andando in questa direzione. In termini di risultato finale il 2020 ha chiuso (come sempre negli ultimi anni) ampiamente in positivo? È in positivo ma ovviamente rispetto all'anno precedente ci sono svariati milioni in meno; nonostante ciò il gruppo crede molto in Genova e qui vuole investire. Al Sech abbiamo un commitment legato alla concessione di 120 milioni di euro fino al 2045 e già per il 2021 ci sono circa 10 milioni d'investimento che stiamo avviando. Altrettanti li stiamo facendo a Prà. Infine capitolo automazione: quando arriverà anche a Prà? Questa è una strada obbligata. Ho visto che il terminal di Spezia lo ha nel suo piano di sviluppo, così come a Vado è stato già introdotta ma era più facile essendo un progetto greenfield. Noi anche andremo ad automatizzare dei settori e lo faremo gradualmente. Anche qui la difficoltà sarà poi la trasformazione del personale perché l'automazione non richiede meno personale ma richiede delle professionalità diverse, perciò dovrà esserci, parallelamente all'investimento in infrastrutture, l'investimento nella formazione delle persone che dovranno lavorare in maniera diversa e fare lavori diversi. Di buono c'è che saranno lavori più sicuri e meno usuranti. Arrivare a 67 anni a guidare una gru è impensabile; in remoto dall'ufficio invece uno lo può fare. Abbiamo la tecnologia e la tecnologia va usata. Se non facessimo questi investimenti sarebbe preoccupante perché vorrebbe dire che l'azienda perde competitività e allora poi ci troveremmo a parlare di altro. A volte è difficile far capire al sindacato che questo mette in sicurezza i posti di lavoro: non si dovrebbe discutere sul fare o non fare investimenti per l'automazione. Dovrebbero chiedermi di farlo il più velocemente possibile questo investimento perché più il terminal è competitivo, più i posti di lavoro sono al sicuro. Nicola Capuzzo

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

oggi vertice con i sindacati per fare il punto su investimenti, traffici e prospettive

Contship, altra doccia fredda In forse il premio di risultato

I dipendenti rischiano di perdere circa 1150 euro a testa: confronto il 15 febbraio Da martedì scorso 243 unità sono in cassa integrazione con stipendio all' 80%

LAURA IVAN

i La Spezia Rischia di non essere raggiunto il premio di risultato. Potrebbe essere questa un' altra doccia fredda per i dipendenti del La Spezia Container Terminal. In 243 da martedì scorso si trovano in cassa integrazione, a causa di una flessione importante dei traffici che ha toccato anche lo scalo spezzino a causa della pandemia. Stipendio all' 80% per 142 operai e 101 tra impiegati e quadri, in cassa a rotazione settimanale. Adesso potrebbero anche non vedere i circa 1150 euro di premio base, che doveva essere riconosciuto con lo stipendio di febbraio. Il punto dovrà essere verificato, ma se così fosse agli oltre 600 lavoratori del terminal verrebbe tagliata anche questa boccata di ossigeno. Il premio di risultato, come da contratto, viene fuori da un articolato rapporto tra i volumi movimentati e il personale impiegato full time. E la "soglia" necessaria a far scattare il premio, proprio a causa della contrazione del lavoro, potrebbe non essere raggiunta. Un aspetto di cui i sindacati vogliono discutere con l' azienda a un tavolo, che è già stato convocato per il 15 febbraio. Ma già oggi i rappresentanti dei lavoratori, Cgil, Cisl e Uil, incontreranno i vertici dell' azienda. Non si parlerà di premi di risultato, i vecchi "premi di produzione", ma verrà attuata la necessaria informativa prevista dal contratto nazionale. Per fare un quadro chiaro delle acque in cui sta navigando il terminal spezzino. Si parlerà dunque dei traffici, delle prospettive future per un' auspicata ripresa. L' accento sarà senz' altro posto anche sul tema dell' occupazione, a fronte delle nuove 11 settimane di cassa integrazione Covid richieste dall' azienda e che scadranno il prossimo 31 marzo. Che cosa accadrà dopo? Difficile dirlo, con questo anticipo. Le incognite all' orizzonte sono ancora molte. Non ultimo il tema degli investimenti. Quelli che riguardano gli ampliamenti delle banchine, necessari al terminal per incrementare i traffici. Nel rispetto della concessione di 53 anni. L' avvio dei lavori in banchina renderebbe poi fruibile Calata Paita, necessaria allo sviluppo della nuova stazione crocieristica. Realizzata da un project financing che vede impegnate Msc, Royal Caribbean e Costa. Nel Recovery Fund poi ci sono 30 milioni di euro che l' **Autorità Portuale** potrà utilizzare per la realizzazione del nuovo molo crociere e per l' elettrificazione delle banchine. Risorse che vanno spese, con tanto di lavori realizzati, entro il 2026. Per questo Comune e Ap tengono il fiato sul collo di Lsct. Ma sembra che prima del 2022 non partiranno gli interventi. Il 2021, con ogni probabilità, se ne andrà tra carte, autorizzazioni e progetti. Da metà 2022 poi potrebbe iniziare l' intervento di tombamento al Canaletto. Per poi arrivare, solo in un periodo successivo, all' ampliamento di molo Garibaldi. Più costoso e impegnativo e che quindi, in un periodo così incerti, verrebbe tenuto per il momento fermo. I sindacati con ogni probabilità oggi si confronteranno sull' azienda anche sui tempi con cui Lsct intende onorare l' impegno preso con la città e il suo porto. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Monitorare inquinamento acustico

La Spezia Migliorare il monitoraggio dell' inquinamento acustico dei porti commerciali. Mettendo in campo piccole infrastrutture in grado di mitigarne l' impatto. Di questo si è parlato in un incontro organizzato da Anci nell' ambito del progetto Rumble, cui hanno partecipato rappresentanti della autorità portuali liguri, delle istituzioni e delle università. Nel 2021 il progetto entra in una fase di verifica. Dopo la realizzazione di interventi di mitigazione degli impatti acustici in diversi porti, si procederà infatti con un' analisi dell' impatto acustico di queste opere che si concluderà la prossima estate. La sfida è di un rapporto positivo tra **porto** e città. --



nuova ordinanza dell' autorità portuale

Servizi ferroviari, modificate i costi per i prossimi 5 anni

L.IV.

La Spezia Cambiano le tariffe per i servizi ferroviari in ambito **portuale** e per i collegamenti con la stazione di Marittima, di Migliarina e di Santo Stefano Magra. Il commissario straordinario dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale Francesco Di Sarcina, prima dell' insediamento del nuovo presidente Mario Sommariva, ha firmato l' ordinanza ora operativa relativa al nodo della Spezia. Le nuove tariffe valgono per il quinquennio 2021-2025 e sono relative ai servizi ferroviari portuali, con oneri a carico degli utenti che ne fanno richiesta. Sono inoltre «stabilite dal capitolato speciale d' appalto redatto dall' **Autorità di Sistema portuale**, al netto del ribasso unico del 3% offerto in sede di gara dall' Ati Mercitalia Shunting & Terminal Srl - La Spezia Shunting Railways Spa e comprensive di oneri di sicurezza» si legge nell' ordinanza. Nel documento, all' articolo 1, sono indicate le tariffe in base ai diversi servizi offerti. La manovra primaria ha un costo di 407,4 euro a treno, indipendentemente dalla stazione di attestazione. Costo ridotto a 12,61 euro per le manovre secondarie, a singolo carro. Determinato il prezzario anche delle attività accessorie per gli operatori che ne fanno richiesta. Si va dai 77,60 euro del traino del locomotore del treno, per ciascun treno, sino ai 14,55 euro richiesti per lo sgancio o l' aggancio in loco del treno. I servizi non indicati nell' ordinanza potranno essere «oggetto di contrattazione diretta tra il gestore unico - l' Associazione temporanea di impresa che ha come capogruppo Mercitalia, ndr - e l' utente privato» conclude l' ordinanza siglata da Di Sarcina. --L.Iv.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Pontili, la mareggiata riporta a galla il sogno

Ecco cosa prevede il progetto definitivo: trasloco per 400 imbarcazioni e mantenimento del gavitello per tutti gli esclusi dal bando

LERICI Il maltempo dei giorni scorsi con le mareggiate che si sono abbattute sulle coste del golfo dei poeti, ha riportato al centro il tema dei pontili galleggianti e della loro sicurezza nella rada di Lerici. A circa 20 anni dalla prima proposta, il tema risulta sempre caldo e attuale e necessita di costante attenzione. Il punto di partenza è sempre quello dello studio di fattibilità del professor Guido Benassai, sul quale si è innestato il progetto definitivo elaborato da Giovanni Procida Mirabelli di Lauro. Lo studio di fattibilità prevede il trasferimento a pontile di almeno 400 imbarcazioni, a cui si aggiungono 40 posti di transito che consentiranno di accogliere imbarcazioni fino a 15 metri. A partire da questo punto fermo, sono stati calcolati i costi di realizzazione, ed è stata tirata fuori un'idea di spesa per singolo richiedente diviso per stazza che va dai 5500 euro per le barche più piccole, ai 23mila euro per quelle fino a 15 metri di lunghezza. Narà Stl a gestire il tutto, a partire dal bando per l'assegnazione, che sarà aperto solo a chi è già in possesso di un posto barca. Coloro che resteranno esclusi, manterranno il posto b al gavitello. Le aree della rada che non saranno interessate dai pontili, verranno redistribuite alle varie catenarie. L'amministrazione tramite la partecipata Stl, che attualmente si occupa di gestire i gavitelli in concessione al Comune, fa sapere che i posti che verranno liberati a gavitello da chi andrà al pontile, non verranno rimpiazzati con nuove concessioni, a sottolineare la volontà di mantenere l'assetto del porto sempre proporzionato. Il sistema pontili prevede la realizzazione di una piattaforma galleggiante di dodici metri per dodici da cui partirà un pontile di spina disposto parallelamente alla banchina, della lunghezza di 130 metri a cui saranno collegate 6 file di pontili galleggianti disposte parallelamente al lungomare, di lunghezza crescente, e l'ultima fila di pontili sarà collegata alla penultima da un tratto di pontile longitudinale. Il tutto occuperà la parte di porticciolo maggiormente ridossata dalla diga foranea, attualmente data in concessione al Comune di Lerici e non interviene sulla zona di mare dal lato destro del pontile dei traghetti, dove l'ormeggio viene lasciato a gavitelli. Il progetto definitivo, che conferma sostanzialmente questa impalcatura, sono stati eliminati dai pontili i servizi igienici e di raccolta rifiuti, trasferiti a terra. Questo tipo di razionalizzazione inoltre lascerebbe libere le banchine per il transito, l'uso della gru e del distributore di benzina oltre a risolvere gli annosi problemi del porto: difficoltà di accesso da terra alle imbarcazioni; assenza di servizi primari; mancanza di attrezzature antincendio; mancanza di sistemi di recapito e smaltimento dei rifiuti solidi e liquidi. V.A. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Sommariva soddisfatto per la Pontremolese

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



Fontana (Spedizionieri): bene per Pontremolese

LA SPEZIA Andrea Fontana, presidente degli Spedizionieri dei porti della Spezia e Marina di Carrara, esprime la sua soddisfazione per l'inserimento, nello schema di decreto del presidente del Consiglio trasmesso alla Camera dei Deputati quello che elenca le infrastrutture prioritarie da realizzarsi il completamento del raddoppio della Pontremolese, con l'indicazione dei finanziamenti per complessivi 2,304 miliardi di euro e con designazione di un commissario straordinario, l'ingegner Mariano Cocchetti di RFI. Il definitivo completamento del raddoppio della ferrovia Pontremolese, compresa la galleria di valico previsto dal decreto premia è la considerazione del presidente Andrea Fontana quanti con tenacia, anche recentemente, hanno continuato a lavorare per il raggiungimento di questo obiettivo, ritenendo e dimostrando da sempre come la Pontremolese sia un'opera strategica non solo per la nostra portualità ma per il Paese. A quanto risulta è addirittura la prima volta che la denominazione stessa di Pontremolese appare in completa autonomia nel capitolo delle infrastrutture ferroviarie ed è la prima volta, dopo anni e anni di attesa, che il definitivo completamento può diventare realtà grazie a uno stanziamento onnicomprensivo delle opere da realizzare. La nomina di un commissario concorre rafforzare la soddisfazione di chi fa voti perché ora una burocrazia intelligente riesca ad evitare ostacoli, lacci e laccioli su un'opera progettata da anni, finanziabile con i fondi MEF e MIT e quindi cantierabile non appena il decreto sarà approvato come ci si attende in via d'urgenza e in via definitiva.



Tavolo del porto in chiusura Presentazione della Roadmap

RAVENNA Domani alle 11 si conclude il progetto Tavolo **Porto** con un evento su piattaforma Zoom in cui verrà presentata la Roadmap del **Porto** di **Ravenna**. L' iniziativa è coordinata dall' assessore comunale con delega alla Smart City, Giacomo Costantini, in collaborazione con il Centro per l' Innovazione di Fondazione Flaminia (Cifla). Nel corso della stessa verrà trasmesso un saluto registrato del vicesindaco con delega al **Porto**, Eugenio Fusignani. L' obiettivo del progetto è facilitare e gestire azioni di sostenibilità integrata dell' area portuale di **Ravenna** attraverso un processo coordinato che promuova la rivitalizzazione economica e ambientale dell' area. A questo fine si sono svolti momenti di confronto e di condivisione su temi di interesse territoriale, e sono state formulate proposte per facilitare l' attuazione di azioni sostenibili dal punto di vista economico -energetico, ambientale e sociale nell' area portuale nel breve, medio e lungo periodo. Le attività hanno coinvolto gli operatori del **porto**, le associazioni di categoria, le aziende e alcuni i portatori di interesse che agiscono e lavorano sul **Porto** di **Ravenna**, per un totale di circa cinquanta partecipanti. Al centro dei lavori sarà la Roadmap contenente il piano di attività futuro per lo sviluppo del **Porto** che sarà declinata dal coordinatore tecnico, Tiziana Campi si. Il Tavolo si chiude quindi con questo appuntamento dedicato alle attività sul **Porto** e al rilancio della programmazione successiva 2021-2030 per lo sviluppo. L' evento, in inglese e italiano con servizio di interpretariato, si terrà su piattaforma Zoom e sarà accessibile al pubblico tramite link <https://zoom.us/j/97562237379?pwd=NGxrMVJ5cWFjdzdvV1dQQWRMa1A3QT09>.



L' appuntamento

Presentazione della Road Map del porto

Domani alle 11 si conclude il progetto Tavolo **Porto** con un evento su piattaforma Zoom, accessibile al pubblico tramite link <https://zoom.us/j/97562237379?pwd=NGxrMVJ5cWFjdzdV1dQQWRMa1A3QT09> in cui verrà

presentata la Roadmap del **Porto** di **Ravenna**.

The screenshot shows a page from the newspaper 'Il Resto del Carlino' with the following articles:

- Ladri maldestri, recuperati due trattori**: An article about the recovery of two tractors stolen from a farm in Ravenna.
- Pesca, cambia l'orario del divieto di navigazione davanti al poligono militare di Foce Reno**: A notice regarding changes to the navigation ban in the Foce Reno area.
- Sequestrati ottanta chili di vongole**: A report on the seizure of 80 kilograms of clams.
- Lite Ancarani Molducci Arriva la 'Var'**: A news item about a political or administrative change in Ancarani.
- Presentazione della Road Map del porto**: A small box containing information about the upcoming presentation of the port's road map.

Ravenna. Si conclude il Tavolo del Porto, definita la Roadmap 2020 -

Ibolognesi

In programma la presentazione del piano di lavoro per lo sviluppo sostenibile dell' area portuale di **Ravenna**. Giovedì 28 gennaio alle 11 si conclude il progetto Tavolo **Porto** con un evento su piattaforma Zoom in cui verrà presentata la Roadmap del **Porto** di **Ravenna**. L' iniziativa è coordinata dall' assessore comunale con delega alla Smart City Giacomo Costantini, in collaborazione con il Centro per l' Innovazione di Fondazione Flaminia (CIFLA). Nel corso della stessa verrà trasmesso un saluto registrato del vicesindaco con delega al **Porto** Eugenio Fusignani. Obiettivo del progetto è facilitare e gestire azioni di sostenibilità integrata dell' area portuale di **Ravenna** attraverso un processo coordinato che promuova la rivitalizzazione economica ed ambientale dell' area. A questo fine si sono svolti momenti di confronto e di condivisione su temi di interesse territoriale, e sono state formulate proposte per facilitare l' attuazione di azioni sostenibili dal punto di vista economico- energetico, ambientale e sociale nell' area portuale, nel breve, medio e lungo periodo (2030). I lavori hanno coinvolto gli operatori del **porto**, le associazioni di categoria, le aziende e alcuni i portatori di interesse

che agiscono e lavorano sul **Porto** di **Ravenna**, per un totale di circa 50 partecipanti. All' evento finale saranno presenti rappresentanti della Commissione Europea per la presentazione degli European Maritime Day, che a maggio 2021 si svolgeranno nella città di Den Helder (Paesi Bassi). Gli EMD 2021 saranno presentati da Kees Visser, in presenza video, quale invito alla conferenza e anticipazione ai successivi EMD che saranno ospitati proprio a **Ravenna** nel 2022. A seguire il coordinatore del progetto LOOP-Ports, Jorge Lara di Fondazione Valenciaport, illustrerà i risultati del progetto finanziato da EIT Climate KIC sull' economia circolare dei porti europei. Al centro dei lavori sarà la Roadmap contenente il piano di attività futuro per lo sviluppo del **Porto** che sarà declinata dal coordinatore tecnico del Tavolo **Porto**, Tiziana Campisi per CIFLA di Fondazione Flaminia. Sarà infine dedicato alle tecnologie green a valenza europea l' intervento di Francesco Matteucci , European Innovation Council manager che concluderà l' iniziativa. Il Tavolo **Porto** 2020 si chiude quindi con questo evento dedicato alle attività sul **Porto** di **Ravenna** e al rilancio della programmazione successiva 2021-2030 per lo sviluppo del **Porto**. L' evento, in inglese e italiano con servizio di interpretariato, si terrà su piattaforma Zoom e sarà accessibile al pubblico tramite link <https://zoom.us/j/97562237379?pwd=NGxrMVJ5cWFjdzdvV1dQQWRMa1A3QT09>.

The screenshot shows the website interface for Ravenna24Ore.it. The main headline reads 'Ravenna. Si conclude il Tavolo del Porto, definita la Roadmap 2020'. Below the headline is a photograph of a port area with several large ships docked at a pier. To the right of the main article, there are several smaller news snippets with their own headlines and dates. At the bottom of the page, there is a newsletter sign-up box with the text 'Iscriviti alla Newsletter per essere sempre informato!'.

Ravenna. Si conclude il Tavolo del Porto. Giovedì 28 gennaio la presentazione della Roadmap

Giovedì 28 gennaio alle 11 si conclude il progetto Tavolo Porto con un evento su piattaforma Zoom in cui verrà presentata la Roadmap del Porto di Ravenna.

Porto di Ravenna

Giovedì 28 gennaio alle 11 si conclude il progetto Tavolo **Porto** con un evento su piattaforma Zoom in cui verrà presentata la Roadmap del **Porto** di **Ravenna**. L' iniziativa è coordinata dall' assessore comunale con delega alla Smart City Giacomo Costantini, in collaborazione con il Centro per l' Innovazione di Fondazione Flaminia (CIFLA). Nel corso della stessa verrà trasmesso un saluto registrato del vicesindaco con delega al **Porto** Eugenio Fusignani. Obiettivo del progetto è facilitare e gestire azioni di sostenibilità integrata dell' area portuale di **Ravenna** attraverso un processo coordinato che promuova la rivitalizzazione economica ed ambientale dell' area . A questo fine si sono svolti momenti di confronto e di condivisione su temi di interesse territoriale, e sono state formulate proposte per facilitare l' attuazione di azioni sostenibili dal punto di vista economico- energetico, ambientale e sociale nell' area portuale, nel breve, medio e lungo periodo (2030). I lavori hanno coinvolto gli operatori del **porto**, le associazioni di categoria, le aziende e alcuni i portatori di interesse che agiscono e lavorano sul **Porto** di **Ravenna**, per un totale di circa 50 partecipanti. All' evento finale

saranno presenti rappresentanti della Commissione Europea per la presentazione degli European Maritime Day, che a maggio 2021 si svolgeranno nella città di Den Helder (Paesi Bassi). Gli EMD 2021 saranno presentati da Kees Visser, in presenza video, quale invito alla conferenza e anticipazione ai successivi EMD che saranno ospitati proprio a **Ravenna** nel 2022. A seguire il coordinatore del progetto LOOP-Ports, Jorge Lara di Fondazione Valenciaport, illustrerà i risultati del progetto finanziato da EIT Climate KIC sull' economia circolare dei porti europei. Al centro dei lavori sarà la Roadmap contenente il piano di attività futuro per lo sviluppo del **Porto** che sarà declinata dal coordinatore tecnico del Tavolo **Porto**, Tiziana Campisi per CIFLA di Fondazione Flaminia. Sarà infine dedicato alle tecnologie green a valenza europea l' intervento di Francesco Matteucci, European Innovation Council manager che concluderà l' iniziativa. Il Tavolo **Porto** 2020 si chiude quindi con questo evento dedicato alle attività sul **Porto** di **Ravenna** e al rilancio della programmazione successiva 2021-2030 per lo sviluppo del **Porto**. L' evento, in inglese e italiano con servizio di interpretariato, si terrà su piattaforma Zoom e sarà accessibile al pubblico tramite link <https://zoom.us/j/97562237379?pwd=NGxrMVJ5cWFjdzdV1dQQWRMa1A3QT09>.



Si conclude il Tavolo del Porto, definita la Roadmap 2020

Giovedì 28 gennaio alle 11 si conclude il progetto Tavolo Porto con un evento su piattaforma Zoom in cui verrà presentata la Roadmap del Porto di Ravenna. L'iniziativa è coordinata dall'assessore comunale con delega alla Smart City Giacomo Costantini, in collaborazione con il Centro per l'Innovazione di Fondazione Flaminia (CIFLA). Nel corso della stessa verrà []

Giovedì 28 gennaio alle 11 si conclude il progetto Tavolo **Porto** con un evento su piattaforma Zoom in cui verrà presentata la Roadmap del **Porto** di **Ravenna**. L'iniziativa è coordinata dall'assessore comunale con delega alla Smart City Giacomo Costantini, in collaborazione con il Centro per l'Innovazione di Fondazione Flaminia (CIFLA). Nel corso della stessa verrà trasmesso un saluto registrato del vicesindaco con delega al **Porto** Eugenio Fusignani. Obiettivo del progetto è facilitare e gestire azioni di sostenibilità integrata dell'area portuale di **Ravenna** attraverso un processo coordinato che promuova la rivitalizzazione economica ed ambientale dell'area. A questo fine si sono svolti momenti di confronto e di condivisione su temi di interesse territoriale, e sono state formulate proposte per facilitare l'attuazione di azioni sostenibili dal punto di vista economico-energetico, ambientale e sociale nell'area portuale, nel breve, medio e lungo periodo (2030). I lavori hanno coinvolto gli operatori del **porto**, le associazioni di categoria, le aziende e alcuni portatori di interesse che agiscono e lavorano sul **Porto** di **Ravenna**, per un totale di circa 50 partecipanti. All'evento finale saranno presenti rappresentanti della Commissione Europea per la presentazione degli European Maritime Day, che a maggio 2021 si svolgeranno nella città di Den Helder (Paesi Bassi). Gli EMD 2021 saranno presentati da Kees Visser, in presenza video, quale invito alla conferenza e anticipazione ai successivi EMD che saranno ospitati proprio a **Ravenna** nel 2022. A seguire il coordinatore del progetto LOOP-Ports, Jorge Lara di Fondazione Valenciaport, illustrerà i risultati del progetto finanziato da EIT Climate KIC sull'economia circolare dei porti europei. Al centro dei lavori sarà la Roadmap contenente il piano di attività futuro per lo sviluppo del **Porto** che sarà declinata dal coordinatore tecnico del Tavolo **Porto**, Tiziana Campisi per CIFLA di Fondazione Flaminia. Sarà infine dedicato alle tecnologie green a valenza europea l'intervento di Francesco Matteucci, European Innovation Council manager che concluderà l'iniziativa. Il Tavolo **Porto** 2020 si chiude quindi con questo evento dedicato alle attività sul **Porto** di **Ravenna** e al rilancio della programmazione successiva 2021-2030 per lo sviluppo del **Porto**.



erosione

Porto e ripascimenti, Pucci ricorda l' accordo tra i Comuni

Secondo l'ex sindaco quella del 2009 è la traccia da seguire evitando i contrasti. E sullo scalo: è un punto fermo, indispensabile per l' economia di tutto il territorio

CHIARA SILLICANI

MASSA. I contenuti di quella delibera sono superati, ma lo schema - Roberto Pucci ne è certo - è invece replicabile. Una delibera datata 30 dicembre 2009, approvata in contemporanea dai consigli comunali di Massa e Carrara. Tecnicamente un "Protocollo d' intesa per il piano regolatore del porto di Marina e per il porto turistico di Carrara e Massa", atto con cui si dava il via libera all' ampliamento del porto e alla nascita del porticciolo turistico. L' articolo 9 di quel protocollo parlava chiaro: prevedeva - per citarlo alla lettera - che "una parte delle risorse derivate dalla gestione del porto venissero utilizzate per il mantenimento del riequilibrio del litorale apuano dal confine con la provincia della Spezia fino al confine con la provincia di Lucca". Il protocollo non si è tradotto in atti perché quel progetto di ampliamento e porticciolo, per svariati motivi, inclusi quelli ambientali, non è stato realizzato. Ma secondo Roberto Pucci, tre volte sindaco di Massa, anche negli anni dei primi lavori antierosione, il protocollo rimane lo schema cui attenersi. Valorizzazione del porto - per tradurre - e investimenti sul litorale. Roberto Pucci scende in campo, sul tema erosione, perché ci tiene a ricordare che la sua amministrazione l' impegno ce l' ha messo: «Il progetto che porta la firma dei professori Pranzini e Aminti è stato finanziato per due miliardi delle vecchie lire dalla mia amministrazione con i fondi previsti dalla legge 181 del 1989 sul rilancio delle aree industriali. Finanziato da noi, ma realizzato da professori terzi con la supervisione regionale proprio perché non risultasse uno studio di parte». Il progetto prevedeva sia la creazione di pennelli soffolti, sotto la superficie dell' acqua, sia il deposito di materiale al largo perché il mare lo "setacciasse", quindi riconsegnasse alla spiaggia. Ma quel progetto, mal declinato, si è tradotto nei fallimentari geotubi. Lo studio e il protocollo tra i due comuni secondo Pucci rimangono però il faro in tema di erosione perché - e questa è la sua premessa - il porto non può certo essere messo in dubbio: «Non possiamo escludere che anche il porto, e sottolinea anche, abbia contribuito all' erosione, come lo ha fatto l' innalzamento delle acque e come hanno fatto i disastri lungo il corso del fiume. I fattori sono molteplici. Certo è che il porto è per l' intero territorio un dato acquisito, una infrastruttura fondamentale per l' economia. Non solo quella di Carrara. Dà risposte importanti alla nautica, ma anche alla grande impresa sul territorio. Pensiamo alla Baker & Hughes. Piuttosto il porto merita un potenziamento, pensiamo al fatto che manchi un travel lift». Potenziamento del porto per l' intera economia apuana, secondo Pucci, e - nel rispetto delle previsioni già contenute nella delibera del 2009 - interventi a difesa del litorale: «Per conformazione il porto tende ad insabbiare, lo scalo ha bisogno di un grande canale di ingresso profondo 11 metri. Si è concordato che questa attività debba essere realizzata in modo da produrre il doppio beneficio, sia per il porto sia per i ripascimenti. Le quantità calcolate con lo studio esistente prevedono almeno un apporto di sabbia intorno a 20mila metri cubi annui». --



«Lavorare insieme su porto e ripascimento»

Nel dibattito sull'erosione interviene anche l'ex sindaco Pucci che prova a mettere d'accordo Massa e Carrara: «Gli interessi sono intrecciati»

MASSA **CARRARA** **Porto** ed erosione, l'ex sindaco Roberto Pucci affida ai social il suo punto di vista nello scontro fra i primi cittadini di Massa e **Carrara**, con contributi comunque determinanti anche dal sindaco della vicina Forte dei Marmi (schierato a favore del collega Francesco Persiani) e dal presidente degli industriali, Matteo Venturi (che invece ha attaccato duramente il primo cittadino di Massa). «Entrambi i sindaci concordano che vanno tutelate sia le attività nate e cresciute intorno al **porto**, sia le importanti aziende che vivono del turismo balneare. Ho già scritto che pochi o nessuno, anche chi per ruolo dovrebbe farlo, leggono gli atti che riguardano il tema» incalza l'ex sindaco massese Pucci che la vicenda dell'ampliamento e potenziamento del **porto** l'aveva seguita con molta attenzione durante i suoi mandati. «Nella delibera dei Consigli Comunali di Massa e **Carrara** votata, eccezionalmente, in contemporanea dalle due assise è scritto nero su bianco quali sono gli impegni reciproci che le due amministrazioni si prendono» prosegue Pucci che, pur difendendo l'accordo, conferma quelli che sono gli effetti dell'infrastruttura portuale sul litorale massese (che pure qualcuno vorrebbe ancora negare): «Per conformazione il **Porto** tende ad insabbiare con la sabbia che, naturalmente arriverebbe sulle spiagge massese. L'agibilità dello scalo ha bisogno di creare un grande canale di ingresso con profondità (- 11 metri). Si è concordato che questa attività debba essere realizzata in modo da produrre il doppio beneficio, sia per il **porto** sia per i ripascimenti. Le quantità calcolate con lo studio esistente, che nessuno continua a leggere, prevedono almeno un apporto di sabbia intorno a 20.000 metri cubi annui. Come si vede anche 'quelli di prima' si ponevano il problema su come tutelare le due comunità ed i loro interessi che, comunque, sono strettamente intrecciati». Accumuli che quindi dovrebbero contribuire a sostenere il ripascimento massese. Purtroppo non sempre è così. Nel 2019 infatti la Regione aveva dato l'ok all'operazione di maxi dragaggio di 100mila metri cubi di sabbia da prelevare all'imboccatura del **porto** di **Marina** di **Carrara** (come pubblicato da La Nazione pochi giorni dopo il via libera) ma con scarico lontano dalla linea di costa, in mare nella zona dalla foce del Ricortola fino a quella del Brugiano. Quindi non un ripascimento ma una movimentazione di sedimenti marini. La sabbia era risultata troppo fine, quasi fangosa (una percentuale di 'pelite' superiore al 20%). © RIPRODUZIONE RISERVATA.



i problemi degli operatori

Incontro balneari-governo sulla proroga concessioni

massa. Si è svolto ieri un incontro fra il Governo e i vertici di Sib, il sindacato balneari che fa parte del **sistema** di Confcommercio. Oggetto della riunione, le valutazioni e le preoccupazione degli imprenditori in merito alla lettera di messa in mora inviata dalla Commissione Europea. «Abbiamo evidenziato - spiega il presidente nazionale del Sib Antonio Capacchione - che, al momento la nostra preoccupazione principale riguarda la mancata o errata applicazione della legge 145/2018 da parte di molti comuni e **autorità** di **sistema** portuali, anche a causa di interventi abnormi e irrituali di qualche **autorità** giudiziaria o amministrativa. Abbiamo sottolineato l' infondatezza della lettera di messa in mora oltre alla sua inopportunità, stante anche l' attuale situazione pandemica. Abbiamo quindi chiarito la necessità che il nostro Paese risponda con fermezza alla richiesta, fornendo le ormai note molteplici e fondate argomentazioni. Dalla non applicabilità della cosiddetta "direttiva servizi" all' assenza di risorse scarse o interessi transfrontalieri; dalla tutela del legittimo affidamento alla salvaguardia della proprietà aziendale; dalla protezione del nostro patrimonio storico ambientale alle esigenze di ordine pubblico». «Ci è stato assicurato - aggiunge il presidente nazionale del Sib - che saranno attentamente esaminate e prese in considerazioni. Abbiamo, infine, ribadito quanto più volte inutilmente segnalato circa l' urgenza di un intervento chiarificatore e di indirizzo da parte dello stato italiano». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

il dibattito sull' infrastruttura

Porto, altri no all' ampliamento Forza Italia spinge per la nautica

massa. Il coordinamento eletto di Forza Italia Massa si aggiunge alla voci che dicono "no" all' ampliamento del porto di Carrara, ribadendo la necessità di una sua conversione a favore della nautica da diporto. Così scrive il coordinatore comunale Domenico Piedimonte: «Questa posizione, chiara e cristallina, è stata espressa in ogni assise locale. Ha fatto parte del programma del nostro partito nelle comunali 2018 ed è stata ribadita anche nel programma delle ultime regionali dai candidati della costa. Tra i quali la civica Orietta Colacicco, in rappresentanza dei Paladini Apuo-Versiliesi, ospitata nella lista di Forza Italia». Piedimonte insiste sul ruolo della nautica: «imprese del settore nautico e manodopera locale attendono da troppi anni un vero ed adeguato spazio che consenta loro una pianificazione aziendale di lungo termine volta allo sviluppo e valorizzazione delle maestranze locali da anni costrette a spostarsi su altri lidi. È già tardi e sin troppo anacronistico continuare ad obbligare le aziende del settore nautico, che nella provincia producono benessere economico, a doversi recare a Viareggio o altrove per poter allestire le imbarcazioni che le nostre eccellenze costruiscono.

Sottraendo di fatto alle famiglie del nostro territorio le possibilità di lavoro». Per Forza Italia i danni sarebbero enormi in caso di ampliamento. «La sabbia proveniente dal fiume Magra deve finalmente poter tornare a ripascere in maniera naturale le nostre spiagge. Ed è certo che la creazione del Porto di Marina di Carrara ha interrotto proprio questo ciclo naturale. Inoltre, per consentire l' ingresso in porto alle grandi navi, c' è necessità di scavare artificialmente e continuamente una buca all' ingresso del porto profonda almeno 10 metri. In questo modo, le sabbie provenienti dal Magra, anziché raggiungere le nostre spiagge, vanno a riempire la buca. L' ampliamento del Porto di Marina di Carrara di cui parla il sindaco Francesco De Pasquale non deve vedere la luce perché sarebbe la mazzata finale per la nostra costa». Infine la richiesta del A Massa, il coordinamento comunale di Forza Italia e dei consiglieri di istituire una commissione di controllo che, con Ministero, Regione, Sindaci della costa ed associazioni possa fornire ulteriori valutazioni affinché l' arenile non scompaia». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno

Livorno

GRANDI OPERE

Autorità Portuale e Darsena Europa Doppia nomina per Guerrieri

Doppia nomina per Luciano Guerrieri: sarà presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Tirreno Settentrionale e commissario straordinario grandi opere per la realizzazione della Darsena Europa. I provvedimenti entreranno in vigore a marzo.



«Incidente in porto: subito il tavolo»

I sindacati chiedono provvedimenti e il comitato sicurezza

LIVORNO Giuseppe Gucciardo segretario generale Filt-Cgil provincia di Livorno e Filippo Bellandi segretario generale Nidil-Cgil provincia di Livorno, intervengono sull' incidente in porto che ha visto protagonista un operaio interinale di Intempo Daniele Del Guerra ferito dentro la stiva di una nave per il trasporto della cellulosa. Era all' ancora al Molo Italia. Per recuperarlo ci sono volute più di tre ore. «Sulla sicurezza in porto non possiamo abbassare la guardia. - dichiarano Gucciardo e Bellandi - Solo per un caso l' incidente di lunedì al Molo Italia non si è trasformato in tragedia. Per evitare altri casi simili vanno presi provvedimenti subito con l' impegno di tutte le parti in causa». Perciò «chiediamo la convocazione urgente del Comitato di igiene e sicurezza - la loro richiesta - sulle condizioni di lavoro in porto».

16
LIVORNO

Finalmente l'alloggio, ma mancano i contatori

On la casa popolare, il problema delle utenze. Campi piagge: i ricambiatori di lavoro, saranno presto riforniti.



...che il problema delle utenze...
...i ricambiatori di lavoro...
...saranno presto riforniti...

Malumore tra gli agricoltori al mercato: i nostri banchi spostati in fondo all'area

«Da giovedì sono arrivati i prodotti...
...i nostri banchi spostati in fondo all'area...
...malumore tra gli agricoltori...



...malumore tra gli agricoltori...
...i nostri banchi spostati in fondo all'area...

«Incidente in porto: subito il tavolo»

I sindacati chiedono provvedimenti...
...il comitato sicurezza...
...sulle condizioni di lavoro in porto...

Contagi in calo i dati più bassi in provincia

Il numero di contagiati è in calo...
...i dati più bassi in provincia...
...contagi in calo...



...contagi in calo...
...i dati più bassi in provincia...



Rigettata l'istanza di sospensiva cautelare della Livorno Porto 2000

Renato Roffi

LIVORNO nella valutazione comparativa degli interessi a fronte delle rispettive esigenze cautelari appare prevalente quello diretto a mantenere integra la concreta situazione in atto, l'istanza cautelare va respinta. Più limpido e lineare di così. Con tale formula particolarmente chiara nella sua concretezza giuridica, i giudici della quinta sezione del Consiglio di Stato, lo scorso 21 Gennaio, hanno rigettato l'istanza di sospensiva cautelare che la società Livorno Porto 2000 aveva presentato in margine al ricorso proposto per la riforma della sentenza n. 1839/2020 con cui il Tar per la Toscana aveva respinto due ricorsi (508/19 e 995/19, con motivi aggiunti), presentati dalla stessa Porto 2000 contro l'AdSp del mar Tirreno settentrionale, nei confronti della Sintermar Darsena Toscana (Sdt) per l'annullamento di tre provvedimenti dell'Authority e di un parere del Comitato di gestione portuale. Si trattava, in pratica, del contestato iter concessorio che aveva avuto come oggetto un'area demaniale marittima alla radice della sponda Est della darsena Toscana, nel porto di Livorno, per la realizzazione di un terminal traffici ro-ro e ro-ro pax, del provvedimento con cui la stessa AdSp, allora in regime commissariale, aveva autorizzato la Sdt ad occupare anticipatamente gli spazi oggetto dell'istanza di concessione e del successivo accoglimento dell'istanza medesima. La questione era apparsa abbastanza chiara fin dall'inizio, tanto chiara che noi, già dal 17 Settembre del 2018, nell'affrontarla per dovere di cronaca, avevamo sostanzialmente anticipato sia i termini della peroratio sostenuta dalla difesa della Sdt che le motivazioni fondamentali della sentenza. La Porto 2000, allora presieduta dal presidente designato dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale, sosteneva, in pratica, di essere depositaria di un diritto esclusivo sulla gestione del traffico dei passeggeri nell'intero ambito dello scalo marittimo livornese, in forza affermava di quanto contenuto nel bando comunemente conosciuto come gara per la privatizzazione della Livorno Porto 2000 che, al punto II, intitolato: Denominazione conferita all'appalto dall'amministrazione aggiudicatrice, faceva chiaro riferimento .. all'affidamento del servizio di gestione di stazione marittima, di supporto ai passeggeri e di altri servizi connessi e/o accessori e per l'affidamento in concessione delle relative aree demaniali.. dove come è di palmare evidenza le relative aree demaniali sono soltanto quelle connesse con i servizi espressamente oggetto dell'affidamento dei servizi stessi e non anche quelle esterne alle superfici in concessione. Il voler intendere ad ogni costo qualcosa di diverso sarebbe impresa assai ardua, sostenibile con acrobazie interpretative veramente al limite dell'umana fantasia, fermo restando il fatto che la nostra giustizia non finisce mai di stupire. Come che sia, vista anche la scarna semplicità della motivazione adottata dai consiglieri di Stato per il rigetto dell'istanza cautelare, l'atto finale spetta alla decisione di merito e, per chi ama le scommesse, il cavallo che appare ragionevolmente sicuro è senz'altro quello che tira il cocchio della parte resistente, cioè l'AdSp livornese e, sopra tutto, della parte cointeressata, la Sintermar Darsena Toscana srl.

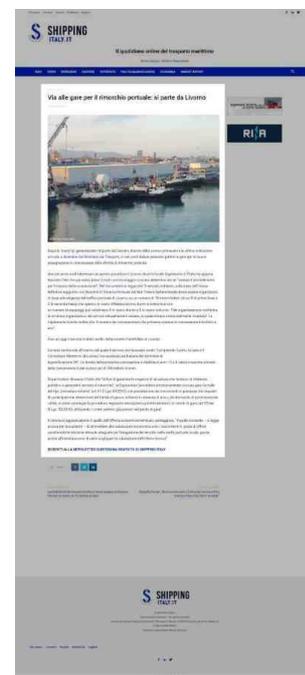
The screenshot shows the website interface for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINCHI SRL'. The main headline reads 'Rigettata l'istanza di sospensiva cautelare della Livorno Porto 2000'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Nella valutazione degli interessi "appare prevalente quello diretto a mantenere integra la concreta situazione in atto"'. The article is attributed to 'Renato Roffi'. There are social media sharing icons (Facebook, Twitter, LinkedIn, Email) and a 'Stampa' button. On the right side, there is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo email', and a 'Registrazione' button. Below the form, there are sections for 'ULTIME POPOLARI' and 'TEDEO' with small article thumbnails.

Shipping Italy

Livorno

Via alle gare per il rimorchio portuale: si parte da Livorno

Dopo lo stand by' generalizzato imposto dal Decreto rilancio della scorsa primavera e le ultime indicazioni arrivate a dicembre dal Ministero dei Trasporti, in vari porti italiani possono partire le gare per la nuova assegnazione in concessione delle attività di rimorchio portuale. Uno dei primi scali interessati da queste procedure è Livorno dove la locale Capitaneria di Porto ha appena riavviato l'iter che già aveva preso il via lo scorso maggio con una determina ora ad avviare il procedimento per il rilascio della concessione. Nel documento si legge che il servizio richiesto, sulla base dell'intesa definitiva raggiunta con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale dovrà essere organizzato, in base alle esigenze del traffico portuale di Livorno, su un numero di 10 rimorchiatori (di cui 8 di prima linea e 2 di seconda linea) che operino in orario differenziato tra diurno e notturno e con un numero di equipaggi pari ad almeno 5 in orario diurno e 3 in orario notturno. Tale organizzazione conferma la struttura organizzativa del servizio attualmente in essere, la quale rimane sostanzialmente invariata. La Capitaneria ricorda inoltre che il numero dei concessionari che potranno operare in concessione è limitato a uno. Fino ad oggi il servizio è stato svolto dalla società Fratelli Neri di Livorno. L'ambito territoriale all'interno del quale il servizio dovrà essere svolto comprende il porto, la rada e il Circondario Marittimo di Livorno, con espressa esclusione del terminale di rigassificazione Olt. La durata della prossima concessione è stabilita in anni 15 e il valore massimo stimato della concessione è pari a poco più di 346 milioni di euro. Di particolare rilevanza il fatto che al fine di garantire le esigenze di sicurezza che rendono di interesse pubblico e generale il servizio di rimorchio, la Capitaneria procederà prioritariamente con una gara formale del tipo procedura ristretta' (art.61 D.Lgs.50/2016) con preselezione dei concorrenti in possesso dei requisiti di partecipazione determinati nel bando di gara e, soltanto in assenza di una o più domande di partecipazione valide, si potrà optare per la procedura negoziata senza previa pubblicazione di un bando di gara (art.63 del D.Lgs. 50/2016) utilizzando i criteri selettivi già previsti nel bando di gara. Il criterio di aggiudicazione è quello dell'offerta economicamente più vantaggiosa, il quale consente si legge ancora nel documento di ammettere alla valutazione economica solo i concorrenti in grado di offrire caratteristiche tecniche ritenute adeguate per l'erogazione del servizio nella realtà portuale locale, grazie anche all'individuazione di valori soglia per la valutazione dell'offerta tecnica.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

Piombino aspetta Jsw ma teme la ritirata

Gli indiani devono presentare il piano Voci di disimpegno, eppure il mercato c'è

CRISTIANO LOZITO

Le sorti della ex Lucchini di Piombino, dal luglio del 2018 sotto il controllo dell' indiana Jsw, sono affidate alle sorti dell' ennesimo ultimatum al patron Sajjan Jindal: entro la prima settimana di febbraio il presidente di Jsw dovrà presentare al ministero dello Sviluppo economico il suo piano industriale, corredato da un progetto per la realizzazione di un' acciaieria elettrica. Un forno elettrico da 700 tonnellate annue di capacità produttiva è il totem di tutta la vicenda, l' unico modo per avere un' autonomia produttiva e non limitarsi quindi alla sola laminazione di semiprodotto nei tre reparti, dove sono impegnati non più di 500-600 lavoratori, a fronte dei quasi duemila dipendenti, tutti in cassa integrazione. È questa l' unica condizione, secondo quanto affermato dal ministro Stefano Patuanelli, perché lo Stato entri nel capitale di Jsw, sulla falsariga di quanto si è impegnato a fare all' Ilva di Taranto. Altrimenti il governo si impegna a valutare altre soluzioni. Quali siano, concretamente, non si sa. Ma del piano a oggi non c' è traccia, e a Piombino nessuno ormai si illude che questo appuntamento sia decisivo per qualcosa: troppo tempo è trascorso dall' inizio della crisi, troppi sono stati gli annunci e gli impegni disattesi, e le conseguenti delusioni. La cassa integrazione ha avuto il merito di garantire la sopravvivenza di centinaia di famiglie (non limitandosi a Piombino e alla Val di Cornia, ma comprendendo fino a Follonica e Massa verso Sud, e Cecina verso Nord). Ma è ovvio che per lavoratori a casa dal 2012 si tratti anche di una forma di sussistenza, una sorta di metadone sociale, che ha frenato le velleità di diversificazione economica di un territorio che pure guarda sempre con maggiore interesse al turismo e all' ambientalizzazione di una città fin qui condannata a vivere con una fabbrica siderurgica a 200 metri dal centro, con tutto ciò che ne consegue. L' appuntamento della prima settimana di febbraio quindi arriva in una situazione particolarmente disastrosa per le acciaierie Jsw, che nell' ultimo esercizio hanno segnato rosso per una sessantina di milioni. Il presidente di Toscana aeroporti, Marco Carrai, dalla scorsa estate vicepresidente esecutivo di Jsw, è uomo gradito al governo per costruire un progetto di rilancio dello stabilimento. Ma la sua posizione si è fatta incerta, proprio il feeling col governo (almeno fino a oggi, vista l' amicizia con Matteo Renzi) paradossalmente sembra visto con sospetto da Jindal, tanto che negli ultimi giorni si sono rincorse indiscrezioni sul possibile ritiro di deleghe a Carrai, e di un suo addio ormai vicino, circostanze che lui stesso però ha voluto immediatamente smentire. Un cda nelle prossime ore dovrebbe chiarire la vicenda. Certo è che fin qui Carrai ha messo molta carne al fuoco, tra cui un accordo col fondo lussemburghese Creon per la produzione di energia, ha annunciato progetti con Fincantieri, finalizzati ad attività di cantieristica navale, per la realizzazione di piccoli traghetti e mezzi per il dragaggio, oltre che di grandi moduli cellulari per le infrastrutture marittime, una possibile partnership «con uno dei principali operatori europei nel campo del riciclo e dell' economia circolare». Ma soprattutto ha lavorato per un' intesa con Rfi, resa possibile da un decreto governativo, per la fornitura decennale per il 75% del fabbisogno di rotaie, con un valore considerato intorno ai 900 milioni. Un progetto dunque che si pone l' obiettivo di salvaguardare i posti di lavoro complessivi ma con una riduzione a 800-1000 lavoratori in siderurgia e il resto nelle attività a essa in qualche modo collegate,



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

prevalentemente con la logistica sul **porto**, settore in cui peraltro l' azienda non ha ancora presentato un piano, andando avanti con deroghe di mese in mese per l' uso delle banchine. Nemmeno il potenziale forte ridimensionamento della forza lavoro, il possibile accordo per una partnership col governo e il bonus con le Ferrovie - a cui si aggiungerebbero 100 milioni dai cosiddetti certificati bianchi per progetti industriali ecocompatibili e una trentina di milioni dalla Regione per l' efficientamento energetico - fin qui sembra aver convinto Jindal, indecisioni che appaiono incomprensibili per un gruppo della portata di Jsw che, nel terzo trimestre, con la ripresa dei consumi, ha incassato profitti record in India. Si parla dunque anche di un possibile addio del tycoon indiano (per farlo chiederebbe comunque 150 milioni, diviso fra quanto pagato per l' acquisto e quanto perso in due anni) situazione che in realtà metterebbe in difficoltà il governo, visto che al di là delle assicurazioni, non è alle porte nessun altro industriale disposto a investire, men che meno italiano. E c' è chi giura che, anzi, il fallimento del progetto Piombino sarebbe decisamente gradito a molti industriali siderurgici del Nord. Eppure con la possibilità di vedere l' ingresso dello Stato - attraverso Invitalia - nel capitale e dunque nel controllo dell' acciaieria, e con la ripresa di produzione e consumi di acciaio, il momento del settore siderurgico è favorevole. Piombino, anche nella migliore delle ipotesi (difficile immaginare un' acciaieria elettrica pronta prima del 2025) comunque resterà indietro tra le società concorrenti, quando partirà la ripresa produttiva e dei consumi di acciaio. E in realtà con la crescita della domanda ci sono già segnali di ripresa del settore, specie per chi produce coils (rotoli di acciaio, uno dei progetti iniziali di Jindal per Piombino), produzione insufficiente, legata anche alla crisi di Taranto che ha ridotto a un terzo la sua potenzialità, tanto che Magona verso la fine dell' anno ha accusato problemi di approvvigionamento. Proprio Magona, grazie agli investimenti della nuova proprietà Liberty Steel, sta dimostrando con progetti e assunzioni, che per l' acciaio - di qualità - lo spazio non manca. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«I tentacoli delle mafie sul porto dorico? E' appetibile, ma ora non ci sono indagini»

Così il Procuratore generale, Sergio Sottani, dopo l'allarme lanciato dal dossier dell'associazione di Don Ciotti «Libera» Il presidente dell'Authority, Rodolfo Giampieri: «Non dobbiamo assolutamente abbassare la guardia, ma i controlli funzionano»

di Pierfrancesco Curzi «I porti sono appetibili e la criminalità organizzata li ha da tempo attenzionati, ma su **Ancona** non abbiamo elementi tangibili per dire che le mafie stiano utilizzando lo scalo dorico». Il Procuratore generale, Sergio Sottani, non si sottrae alle domande e alla discussione innescata dal dossier sui porti italiani presentato dall'associazione «Libera» nei giorni scorsi. Dal report emerge come **Ancona** abbia una posizione di assoluto rilievo in ambito nazionale, al punto da spingere Libera ad affermare che **Ancona** «è tra gli scali più sfruttati dalle mafie. Assieme a Cagliari, Genova e Gioia Tauro il **porto** anconetano è presente in tutte le relazioni analizzate dalla Dia». Un dossier preoccupante quello realizzato dall'associazione guidata da Don Ciotti che da sempre si è interessata delle ricadute generali sui territori in ambito di organizzazioni criminali, compresa **Ancona** e le Marche: «Ad oggi non esistono indagini penali in corso collegate al presunto interesse delle mafie sul **porto** di **Ancona** - aggiunge Sottani - Queste organizzazioni non hanno interesse a

creare troppa attenzione monopolizzando palesemente un' infrastruttura come i porti, i fenomeni più pericolosi sono le mani sul capitale economico e la matrice corruttiva. In tal senso è stata importante l'indagine partita da Rieti nel 2017 sulla corruzione proprio alle Dogane di **Ancona** con alcuni funzionari finiti a giudizio. In sostanza, penso sia pericoloso e fuorviante creare polveroni, specie in una materia delicata come questa, detto questo non è possibile escludere a priori che ci siano effettivamente interessi ed appetiti da parte della criminalità organizzata, anche di organizzazioni straniere. Del resto la posizione del **porto** di **Ancona** è davvero strategica in quanto si affaccia verso oriente e rappresenta un punto di ingresso privilegiato dei traffici complessivi proprio da quella direttrice». A legiferare e regolare lo sviluppo ed i traffici dei porti sono le Autorità portuali, emanazioni ministeriali sul territorio. La presentazione del dossier di Libera ha suscitato la reazione anche dell' Ap di **Ancona**, in questo momento in una sorta di fase commissariale in attesa di capire le scelte del ministero competente sulla sostituzione o meno dell' attuale presidente, Rodolfo Giampieri: «Il rapporto di Libera inquadra nel contesto nazionale di lotta alle mafie l'impegno profuso dalle forze di polizia e dalla magistratura nei maggiori scali nazionali - spiega Giampieri - Un impegno che nel **porto** di **Ancona** è tangibile, grazie alla quotidiana attività di coordinamento ed ai severi e professionali controlli svolti da ciascuna delle forze dell'ordine presenti nello scalo, a cui vanno il plauso e la gratitudine per i risultati di primo piano in termini di sequestri di stupefacenti e smascheramento di comportamenti illeciti e criminali. Ben venga l'attenzione mediatica su questi temi in un territorio con un tessuto sano, ma a rischio di infiltrazioni, come viene definito dal rapporto. Un'attenzione non scontata ed utile a trasmettere alle donne e agli uomini che ogni giorno contrastano le mafie il consenso, la coesione ed il sostegno di tutta la comunità. È compito di ciascuno di noi mantenere la massima attenzione perché questi fenomeni non trovino spazio per attecchire. Non dobbiamo assolutamente abbassare la guardia». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Con l' idrogeno il porto è sempre più green

IL PROGETTO Il porto di Civitavecchia punta a diventare sempre più green con l' idrogeno. L' **Autorità portuale** infatti partecipa al bando Horizon 2020 European Green Deal, con il progetto ZEPHYRO, del valore di circa 25 milioni di euro. Il ruolo dell' ente sarà di porto coordinatore dell' intero progetto. L' idea è quella di fare di Civitavecchia un esempio di porto verde, realizzando una serie di impianti di energie rinnovabili e idrogeno verde in grado di decarbonizzare lo scalo con l' impiego dell' idrogeno sia per produrre elettricità che come combustibile per movimentare merci a zero emissioni. «Sostenibilità è una delle parole chiave dello sviluppo afferma il presidente dell' Adsp Pino Musolino e il nostro modello di crescita parte da qui. L' idrogeno verde rappresenta una delle principali sfide e opportunità da cogliere per proiettare in un futuro ecocompatibile il porto e farlo diventare un riferimento di eccellenza per la portualità e la logistica». Nel consorzio ci sono oltre 20 partner tra italiani ed europei, tra cui Enel, Fincantieri e Grimaldi. L' esito della valutazione è atteso per giugno 2021 ed in caso positivo, i lavori inizieranno a novembre per concludersi in cinque anni. Il progetto prevede la realizzazione di un impianto fotovoltaico da 15 megawatt (MWp) finanziato da Enel e di un impianto per la produzione e lo stoccaggio dell' idrogeno, con un idrogenodotto che porti l' idrogeno all' interno del porto dove sarà in parte smistato ad una stazione di distribuzione ed in parte fornito ad un generatore elettrico per produrre elettricità che verrà fornita a due navi Grimaldi e a utenze portuali. Prevista anche la realizzazione di un punto di ricarica alimentato a idrogeno verde, per navi Grimaldi sulla tratta Civitavecchia-Barcellona, per caricare le batterie a bordo e evitare la produzione di elettricità con i generatori diesel mentre la nave è ferma. Infine saranno realizzate tre ralle per Grimaldi e cinque muletti ad idrogeno per Cfft e studiate soluzioni per la trasformazione di un rimorchiatore Cafimar in servizio nel porto da diesel a ibrido. Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Adsp Tirreno Centro Settentrionale partecipa al bando "European Green Deal", con progetto "ZEPHyRO", da circa 25 mln

(FERPRESS) - Civitavecchia, 26 GEN - L' Adsp del Mar Tirreno Centro Settentrionale partecipa al bando Horizon 2020 "European Green Deal", con il progetto "ZEPHyRO", del valore di circa 25 milioni di euro. Il ruolo dell' ente sarà di porto "lighthouse", coordinatore dell' intero progetto. L' idea progettuale è quella di fare di Civitavecchia un esempio di porto verde, realizzando su scala reale una serie di impianti mirati ad inserire nel bilancio energetico quantità di energie rinnovabili e di idrogeno verde che consentano una dimostrazione su scala significativa delle tecnologie della catena dell' idrogeno. L' obiettivo è dimostrare la "decarbonizzazione del porto" attraverso l' impiego dell' idrogeno sia come vettore di accumulo energetico, che può essere riconvertito in elettricità quando necessario, sia come combustibile per sistemi di movimentazioni merci a zero emissioni. "Sostenibilità è una delle parole chiave dello sviluppo - afferma il presidente dell' Adsp **Pino Musolino** - e in particolare per il new green deal europeo. Il nostro modello di crescita parte da qui. E l' idrogeno verde rappresenta una delle principali sfide e opportunità da cogliere per proiettare in un futuro ecocompatibile il Porto di Roma e farlo diventare un riferimento di eccellenza per la portualità e la logistica. Mi auguro che il progetto venga valutato positivamente e che la sua realizzazione diventi una best practice internazionale". Nel consorzio ci sono oltre 20 partner italiani ed europei, tra cui tre porti "fellow" (Bilbao, Magdeburgo e Heraclion), che saranno nel partenariato per ricavare informazioni ed indicazioni per sviluppare progetti simili nei loro porti. Tra i partner italiani sono presenti numerosi player nazionali quali Enel, Snam, Fincantieri, Grimaldi e Atena. L' esito della valutazione è atteso per giugno 2021. In caso di esito positivo, la data di inizio lavori è prevista per novembre dell' anno in corso. I tempi complessivi di realizzazione del progetto sono di cinque anni. In particolare, il progetto vedrà le seguenti azioni principali: - Realizzazione di un impianto fotovoltaico da 15 MWp finanziato da Enel e di un impianto per la produzione e lo stoccaggio dell' idrogeno, con un idrogenodotto che porti l' idrogeno all' interno del porto dove sarà in parte smistato ad una stazione di distribuzione dell' idrogeno ed in parte fornito ad un generatore elettrico per produrre elettricità che verrà fornita a due navi Grimaldi e a utenze portuali. - Realizzazione di un punto di ricarica "shore connection" alimentato a idrogeno verde, per navi Grimaldi sulla tratta Civitavecchia-Barcellona, per caricare le batterie a bordo di tali navi e quindi per evitare la produzione di elettricità a con i generatori diesel di bordo mentre la nave è ferma - Realizzazione di tre "ralle" per Grimaldi e cinque muletti ad idrogeno per Cfft - Analisi costi benefici e progettazione esecutiva di diverse soluzioni riguardanti la trasformazione di un rimorchiatore Cafimar in servizio nel porto di Civitavecchia da diesel a ibrido (diesel + batterie e/o idrogeno, o solo elettrico (batterie + idrogeno).



Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Idrogeno per decarbonizzare i porti. Civitavecchia capofila di Horizon 2020

Un impianto fotovoltaico, cold ironing, ralle, muletti e rimorchiatori spinti dall' idrogeno. Il progetto europeo vale 25 milioni e vede anche Enel tra i partecipanti

L' Autorità di sistema portuale del Tirreno Centro-Settentrionale partecipa come capofila al bando Horizon 2020 European Green Deal con il progetto "ZEPHYRO" insieme a oltre venti partner italiani ed europei. Vale 25 milioni di investimenti e prevede progetti per la decarbonizzazione dei porti dell' Europa. Il ruolo di Civitavecchia sarà di porto "lighthouse", coordinatore dell' intero progetto. L' idea è realizzare nel porto di Civitavecchia una serie di impianti per i carburanti puliti come l' idrogeno, potenziare l' erogazione di energia elettrica, anche tramite lo stesso idrogeno, per alimentare mezzi di terra, rimorchiatori, e per sostenere il fabbisogno di una nave ormeggiata, permettendole di spegnere i motori, il cosiddetto "cold ironing". Nello specifico: Un impianto fotovoltaico da 15 MWp finanziato da Enel e un impianto per la produzione e lo stoccaggio dell' idrogeno, con un idrogenodotto che porti l' idrogeno all' interno del porto dove sarà in parte smistato ad una stazione di distribuzione dell' idrogeno ed in parte fornito ad un generatore elettrico per produrre elettricità che verrà fornita a due navi Grimaldi e a utenze portuali; Realizzazione di un punto di ricarica " shore connection " alimentato a idrogeno verde, per navi Grimaldi sulla tratta Civitavecchia-Barcellona, per caricare le batterie a bordo di tali navi e quindi per evitare la produzione di elettricità a con i generatori diesel di bordo mentre la nave è ferma; Realizzazione di tre " ralle " per Grimaldi e cinque muletti ad idrogeno per Civitavecchia Fruit & Forest Terminal; Analisi costi benefici e progettazione esecutiva di diverse soluzioni riguardanti la trasformazione di un rimorchiatore Cafimar in servizio nel porto di Civitavecchia da diesel a ibrido (diesel + batterie e/o idrogeno, o solo elettrico (batterie + idrogeno). «Sostenibilità è una delle parole chiave dello sviluppo - afferma il presidente dell' Adsp **Pino Musolino** - e in particolare per il new green deal europeo. Il nostro modello di crescita parte da qui. E l' idrogeno verde rappresenta una delle principali sfide e opportunità da cogliere per proiettare in un futuro ecocompatibile il Porto di Roma e farlo diventare un riferimento di eccellenza per la portualità e la logistica. Mi auguro che il progetto venga valutato positivamente e che la sua realizzazione diventi una best practice internazionale». - credito immagine in alto.



Porto di Civitavecchia punta sull'idrogeno

Musolino: 'Il nostro modello di sviluppo sostenibile parte da qui'

Redazione

CIVITAVECCHIA Lo scalo di Civitavecchia punta sull'idrogeno. L'AdSp del Mar Tirreno Centro Settentrionale partecipa infatti al bando Horizon 2020 European Green Deal, con il progetto ZEPHYRO, del valore di circa 25 milioni di euro. Il ruolo dell'ente sarà di porto lighthouse, coordinatore dell'intero progetto. L'idea progettuale è quella di fare di Civitavecchia un esempio di porto verde, realizzando su scala reale una serie di impianti mirati ad inserire nel bilancio energetico quantità di energie rinnovabili e di idrogeno verde che consentano una dimostrazione su scala significativa delle tecnologie della catena dell'idrogeno. L'obiettivo è dimostrare la decarbonizzazione del porto attraverso l'impiego dell'idrogeno sia come vettore di accumulo energetico, che può essere riconvertito in elettricità quando necessario, sia come combustibile per sistemi di movimentazioni merci a zero emissioni. Sostenibilità è una delle parole chiave dello sviluppo afferma il presidente dell'AdSp Pino Musolino e in particolare per il new green deal europeo. Il nostro modello di crescita parte da qui. E l'idrogeno verde rappresenta una delle principali sfide e opportunità da cogliere per proiettare in un futuro ecocompatibile il Porto di Roma e farlo diventare un riferimento di eccellenza per la portualità e la logistica. Mi auguro che il progetto venga valutato positivamente e che la sua realizzazione diventi una best practice internazionale. Nel consorzio ci sono oltre 20 partner italiani ed europei, tra cui tre porti fellow (Bilbao, Magdeburgo e Heraclion), che saranno nel partenariato per ricavare informazioni ed indicazioni per sviluppare progetti simili nei loro porti. Tra i partner italiani sono presenti numerosi player nazionali quali Enel, Snam, Fincantieri, Grimaldi e Atena. L'esito della valutazione è atteso per Giugno 2021. In caso di esito positivo, la data di inizio lavori è prevista per novembre dell'anno in corso. I tempi complessivi di realizzazione del progetto sono di cinque anni. In particolare, il progetto vedrà le seguenti azioni principali: Realizzazione di un impianto fotovoltaico da 15 MWp finanziato da Enel e di un impianto per la produzione e lo stoccaggio dell'idrogeno, con un idrogenodotto che porti l'idrogeno all'interno del porto dove sarà in parte smistato ad una stazione di distribuzione dell'idrogeno ed in parte fornito ad un generatore elettrico per produrre elettricità che verrà fornita a due navi Grimaldi e a utenze portuali. Realizzazione di un punto di ricarica shore connection alimentato a idrogeno verde, per navi Grimaldi sulla tratta Civitavecchia-Barcellona, per caricare le batterie a bordo di tali navi e quindi per evitare la produzione di elettricità a con i generatori diesel di bordo mentre la nave è ferma Realizzazione di tre ralle per Grimaldi e cinque muletti ad idrogeno per Cfft Analisi costi benefici e progettazione esecutiva di diverse soluzioni riguardanti la trasformazione di un rimorchiatore Cafimar in servizio nel porto di Civitavecchia da diesel a ibrido (diesel + batterie e/o idrogeno, o solo elettrico (batterie + idrogeno).



Green port, Civitavecchia punta sull' idrogeno

GAM EDITORI

27 gennaio 2021 - L' Adsp del Mar Tirreno Centro Settentrionale partecipa al bando Horizon 2020 "European Green Deal", con il progetto "ZEPHyRO", del valore di circa 25 milioni di euro. Il ruolo dell' ente sarà di porto "lighthouse", coordinatore dell' intero progetto. L' idea progettuale è quella di fare di Civitavecchia un esempio di porto verde, realizzando su scala reale una serie di impianti mirati ad inserire nel bilancio energetico quantità di energie rinnovabili e di idrogeno verde che consentano una dimostrazione su scala significativa delle tecnologie della catena dell' idrogeno. L' obiettivo è dimostrare la "decarbonizzazione del porto" attraverso l' impiego dell' idrogeno sia come vettore di accumulo energetico, che può essere riconvertito in elettricità quando necessario, sia come combustibile per sistemi di movimentazioni merci a zero emissioni. "Sostenibilità è una delle parole chiave dello sviluppo - afferma il presidente dell' Adsp **Pino Musolino** - e in particolare per il new green deal europeo. Il nostro modello di crescita parte da qui. E l' idrogeno verde rappresenta una delle principali sfide e opportunità da cogliere per proiettare in un futuro ecocompatibile il Porto di Roma e farlo diventare un riferimento di eccellenza per la portualità e la logistica. Mi auguro che il progetto venga valutato positivamente e che la sua realizzazione diventi una best practice internazionale". Nel consorzio ci sono oltre 20 partner italiani ed europei, tra cui tre porti "fellow" (Bilbao, Magdeburgo e Heraclion), che saranno nel partenariato per ricavare informazioni ed indicazioni per sviluppare progetti simili nei loro porti. Tra i partner italiani sono presenti numerosi player nazionali quali Enel, Snam, Fincantieri, Grimaldi e Atena.



Civitavecchia punta sull'idrogeno, un esempio di porto verde

L' **Adsp** partecipa come capofila al bando Horizon 2020 "European Green Deal" con il progetto "ZEPHYRO" insieme a oltre 20 partner italiani ed europei: 25 milioni di investimenti per la "decarbonizzazione" dello scalo. Il presidente Pino Musolino: "Il nostro modello di sviluppo sostenibile parte da qui" Civitavecchia, 26 gennaio - L' **Adsp** del Mar Tirreno Centro Settentrionale partecipa al bando Horizon 2020 "European Green Deal", con il progetto "ZEPHYRO", del valore di circa 25 milioni di euro. Il ruolo dell' ente sarà di porto "lighthouse", coordinatore dell' intero progetto. L' idea progettuale è quella di fare di Civitavecchia un esempio di porto verde, realizzando su scala reale una serie di impianti mirati ad inserire nel bilancio energetico quantità di energie rinnovabili e di idrogeno verde che consentano una dimostrazione su scala significativa della catena dell' idrogeno. L' obiettivo è dimostrare la "decarbonizzazione del porto" attraverso l' impiego dell' idrogeno sia come vettore di accumulo energetico, che può essere riconvertito in elettricità quando necessario, sia come combustibile per sistemi di movimentazioni merci a zero emissioni.

"Sostenibilità è una delle parole chiave dello sviluppo - afferma il presidente dell' **Adsp** Pino Musolino - e in particolare per il new green deal europeo. Il nostro modello di crescita parte da qui. E l' idrogeno verde rappresenta una delle principali sfide e opportunità da cogliere per proiettare in un futuro ecompatibile il Porto di Roma e farlo diventare un riferimento di eccellenza per la portualità e la logistica. Mi auguro che il progetto venga valutato positivamente e che la sua realizzazione diventi una best practice internazionale". Nel consorzio ci sono oltre 20 partner italiani ed europei, tra cui tre porti "fellow" (Bilbao, Magdeburgo e Heraclion), che saranno nel partenariato per ricavare informazioni ed indicazioni per sviluppare progetti simili nei loro porti. Tra i partner italiani sono presenti numerosi player nazionali quali Enel, Snam, Fincantieri, Grimaldi e Atena. L' esito della valutazione è atteso per giugno 2021. In caso di esito positivo, la data di inizio lavori è prevista per novembre dell' anno in corso. I tempi complessivi di realizzazione del progetto sono di cinque anni. In particolare, il progetto vedrà le seguenti azioni principali: Realizzazione di un impianto fotovoltaico da 15 MWp finanziato da Enel e di un impianto per la produzione e lo stoccaggio dell' idrogeno, con un idrogenodotto che porti l' idrogeno all' interno del porto dove sarà in parte smistato ad una stazione di distribuzione dell' idrogeno ed in parte fornito ad un generatore elettrico per produrre elettricità che verrà fornita a due navi Grimaldi e a utenze portuali. Realizzazione di un punto di ricarica "shore connection" alimentato a idrogeno verde, per navi Grimaldi sulla tratta Civitavecchia-Barcellona, per caricare le batterie a bordo di tali navi e quindi per evitare la produzione di elettricità a con i generatori diesel di bordo mentre la nave è ferma. Realizzazione di tre "ralle" per Grimaldi e cinque muletti ad idrogeno per Cfft. Analisi costi benefici e progettazione esecutiva di diverse soluzioni riguardanti la trasformazione di un rimorchiatore Cafimar in servizio nel porto di Civitavecchia da diesel a ibrido (diesel + batterie e/o idrogeno, o solo elettrico (batterie + idrogeno).



Green port, Civitavecchia punta sull'idrogeno. L'Adsp partecipa come capofila al bando Horizon 2020

Civitavecchia L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale partecipa al bando Horizon 2020 European Green Deal, con il progetto ZEPHYRO, del valore di circa 25 milioni di euro. Il ruolo dell'ente sarà di porto lighthouse, coordinatore dell'intero progetto. L'idea progettuale è quella di fare di Civitavecchia un porto verde, realizzando su scala reale una serie di impianti mirati ad inserire nel bilancio energetico quantità di energie rinnovabili e di idrogeno verde che consentano una dimostrazione su scala significativa delle tecnologie della catena dell'idrogeno. L'obiettivo è dimostrare la decarbonizzazione del porto attraverso l'impiego dell'idrogeno sia come vettore di accumulo energetico, che può essere riconvertito in elettricità quando necessario, sia come combustibile per sistemi di movimentazioni merci a zero emissioni. Sostenibilità è una delle parole chiave dello sviluppo afferma il presidente dell'Adsp Pino Musolino e in particolare per il new green deal europeo. Il nostro modello di crescita parte da qui. E l'idrogeno verde rappresenta una delle principali sfide e opportunità da cogliere per proiettare in un futuro ecocompatibile il Porto di Roma e farlo diventare un riferimento di eccellenza per la portualità e la logistica. Mi auguro che il progetto venga valutato positivamente e che la sua realizzazione diventi una best practice internazionale. Nel consorzio ci sono oltre 20 partner italiani ed europei, tra cui tre porti fellow (Bilbao, Magdeburgo e Heraclion), che saranno nel partenariato per ricavare informazioni ed indicazioni per sviluppare progetti simili nei loro porti. Tra i partner italiani sono presenti numerosi player nazionali quali Enel, Snam, Fincantieri, Grimaldi e Atena. L'esito della valutazione è atteso per giugno 2021. In caso di esito positivo, la data di inizio lavori è prevista per novembre dell'anno in corso. I tempi complessivi di realizzazione del progetto sono di cinque anni. In particolare, il progetto vedrà le seguenti azioni principali: Realizzazione di un impianto fotovoltaico da 15 MWp finanziato da Enel e di un impianto per la produzione e lo stoccaggio dell'idrogeno, con un idrogenodotto che porti l'idrogeno all'interno del porto dove sarà in parte smistato ad una stazione di distribuzione dell'idrogeno ed in parte fornito ad un generatore elettrico per produrre elettricità che verrà fornita a due navi Grimaldi e a utenze portuali. Realizzazione di un punto di ricarica shore connection alimentato a idrogeno verde, per navi Grimaldi sulla tratta Civitavecchia-Barcellona, per caricare le batterie a bordo di tali navi e quindi per evitare la produzione di elettricità a con i generatori diesel di bordo mentre la nave è ferma Realizzazione di tre ralle per Grimaldi e cinque muletti ad idrogeno per Cfft Analisi costi benefici e progettazione esecutiva di diverse soluzioni riguardanti la trasformazione di un rimorchiatore Cafimar in servizio nel porto di Civitavecchia da diesel a ibrido (diesel + batterie e/o idrogeno, o solo elettrico (batterie + idrogeno).



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

«Riapriremo varco Fortezza»

Incontro tra Confcommercio e autorità portuale: al lavoro per far ripartire i consumi Tra le proposte quella di aprire l' ingresso principale del porto per favorire i crocieristi

Nuove prospettive in chiave crocierismo e ultimi ritocchi prima di chiedere il via libera sui dehors. Per il commercio locale sono settimane intense in chiave futura. Si ragiona principalmente su due binari, per il momento guardando a medio termine, visto che la morsa del covid sulla città si fa ancora sentire e le attività lavorano a singhiozzo. Politica e associazioni però cercano di trovare delle vie preventive per il futuro rilancio, a partire dalle nuove connessioni con la rinnovata governance dell' **Autorità di Sistema Portuale**. Cascianelli a pag. 35.



Dehors e varco Fortezza per rilanciare l' economia

Confcommercio e autorità portuale al lavoro per far ripartire i consumi Tra le proposte quella di aprire l' ingresso principale del porto per favorire i crocieristi

IL FOCUS Nuove prospettive in chiave crocierismo e ultimi ritocchi prima di chiedere il via libera sui dehors. Per il commercio locale sono settimane intense in chiave futura. Si ragiona principalmente su due binari, per il momento guardando a medio termine, visto che la morsa del covid sulla città si fa ancora sentire e le attività lavorano a singhiozzo. Politica e associazioni però cercano di trovare delle vie preventive per il futuro rilancio, a partire dalle nuove connessioni con la rinnovata governance dell' **Autorità di Sistema Portuale**. In attesa di misurare l' operato del presidente Pino Musolino sul lungo periodo, fino ad ora tutto gli si può dire tranne che non sia aperto a confrontarsi con tutti. Lunedì è stata la volta della Confcommercio, presente a Molo Vespucci con il direttore dell' area romana Romolo Guasco e con altri membri del direttivo, anche locale. Fra i temi emersi nel meeting pure quello relativo ad una possibile riapertura del Varco Fortezza, l' ingresso principale del Porto di Civitavecchia. LA STRATEGIA Una zona che potrebbe diventare strategica sotto il profilo logistico, su cui anche il sindaco Ernesto Tedesco è intervenuto nelle scorse settimane, ipotizzando la realizzazione di una rotatoria al posto della sbarra automatica per l' accesso all' area **portuale**. Secondo alcune stime, qualora si dovesse sbloccare l' operazione, in città potrebbe fare ingresso più o meno il 20/30% di turisti in più al giorno, ovviamente quando si tornerà a pieno regime, sullo standard del trend pre-covid. Seguiranno altri incontri nelle prossime settimane, allargati anche all' amministrazione comunale che nei prossimi mesi dovrà cercare di fare quadrato insieme al nuovo management dell' Authority, nonostante colori politici contrastanti. Dalle parti di Palazzo del Pincio, oltre alla grana di Csp, si pensa a come risolvere l' enigma dei dehors, o meglio, delle installazioni esterne per le attività commerciali. Da questo punto di vista si terrà quest' oggi un incontro potenzialmente importante fra l' assessore all' urbanistica Leonardo Roscioni, la CNA (Confederazione nazionale dell' artigianato e della piccola e media impresa) e ancora la Confcommercio Civitavecchia. Tema all' ordine del giorno trovare una sintesi comune sulle modifiche da apportare al nuovo regolamento sulle installazioni esterne, da trasferire a stretto giro di tempo alla Soprintendenza per la benedizione definitiva. «Ho organizzato questa riunione con le associazioni che hanno fatto richiesta di incontrarmi chiarisce l' assessore in quota Lega ma è chiaro che rimango a disposizione di tutti, dei professionisti e degli ordini professionali. Le installazioni esterne? L' obiettivo è quello di fare fronte comune con le associazioni di categoria e i commercianti stessi. Abbiamo un bivio davanti a noi. Se, una volta redatto e definito il nuovo regolamento con tutte le modifiche annesse, dovessimo ricevere un parere negativo da parte della Soprintendenza, potremmo lo stesso approvare il nostro schema in consiglio comunale, rischiando però che l' organo di controllo lo impugni. Se invece riuscissimo a trovare un compromesso, allora forse avremmo trovato la via maestra, limitando i danni ai piccoli imprenditori che giustamente chiedono sostegno. Soprattutto in questa fase così difficile». Per provare a portare a casa il risultato migliore il Comune pensa di presentarsi a Roma insieme ad una delegazione di commercianti locali. «A prescindere dai vincoli e dalle leggi che si devono rispettare conclude l' avvocato Roscioni vogliamo che a Roma si rendano conto dal vivo in quali condizioni versano gli esercenti in questo periodo. Quello che li aspetta da qui in avanti, con



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

la pandemia da coronavirus che purtroppo non accenna a placarsi». Con i dehors (ovvero le strutture esterne chiuse in tutti i lati) che dovranno essere inevitabilmente smontati, si punta a sostituirli con pergotende o materiale simile, in modo da contenere le perdite legate ad ogni singolo business. Magari riuscendo, laddove sia possibile, ad allargarsi un po' con il suolo pubblico, da sfruttare ovviamente con l'occupazione di tavoli esterni. Pierluigi Cascianelli © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Tragedia sfiorata in porto: bitte ai raggi X

CIVITAVECCHIA - Verifiche in corso al porto di Civitavecchia su tutte le bitte presenti nello scalo. Dopo l' incidente avvenuto domenica pomeriggio, che si sarebbe potuto trasformare in tragedia, la lente di ingrandimento di Capitaneria e Autorità di sistema portuale è puntata sulle strutture a terra - le robuste e basse colonne a fungo fissate sulle banchine - per le quali è stata avviata una ricognizione. Da una parte le verifiche

Verifiche in porto da parte di Capitaneria ed Authority dopo l' incidente di domenica pomeriggio Condividi CIVITAVECCHIA - Verifiche in corso al porto di Civitavecchia su tutte le bitte presenti nello scalo. Dopo l' incidente avvenuto domenica pomeriggio, che si sarebbe potuto trasformare in tragedia, la lente di ingrandimento di Capitaneria e Autorità di sistema portuale è puntata sulle strutture a terra - le robuste e basse colonne a fungo fissate sulle banchine - per le quali è stata avviata una ricognizione. Da una parte le verifiche sono tese a chiarire i motivi per i quali, durante le operazioni di ormeggio della nave Gnv "Excellent" una bitta si sia staccata dalla base, alla banchina 2, schizzando prima contro la fiancata della nave, per poi "rimbalzare" arrivando al cancello di ingresso sul piazzale, ad oltre 100 metri di distanza. Una struttura in ghisa da oltre 200 kg di peso avrebbe dovuto sopportare un tiro da 150 tonnellate e che invece si è sradicata dalla base di cemento appena legato il cavo della nave. L' Adsp ha subito avviato una campagna di ricognizione sullo stato di tutte le bitte del porto, nonché l' intervento di manutenzione e sostituzione della colonnina danneggiata. «Un episodio grave - ha dichiarato il presidente dell' Adsp **Pino Musolino** - fortunatamente senza conseguenze per le persone, che merita tutta la nostra attenzione e che è oggetto di approfondita indagine interna sulle cause, per essere certi di poter escludere, oltre ogni ragionevole dubbio, che in futuro si possano ripetere incidenti analoghi». ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Itticoltura, l' Adsp esclude alternative al Molo Enel

CIVITAVECCHIA - L' istanza presentata da Civitaittica srl nel mese di novembre ad Adsp, per individuare due eventuali punti di ormeggio alternativi rispetto al progetto di piscicoltura oggetto di conferenza dei servizi in Regione, 'non può trovare accoglimento'. È quanto risponde l' Adsp stessa alla società cooperativa, attività rispetto alla quale l' assessorato all' Ambiente del comune di Civitavecchia ha portato avanti una interlocuzione anche attraverso comunicazioni agli enti interessati sul tema, nel rispetto

Condividi CIVITAVECCHIA - L' istanza presentata da Civitaittica srl nel mese di novembre ad **Adsp**, per individuare due eventuali punti di ormeggio alternativi rispetto al progetto di piscicoltura oggetto di conferenza dei servizi in Regione, 'non può trovare accoglimento'. È quanto risponde l' **Adsp** stessa alla società cooperativa, attività rispetto alla quale l' assessorato all' Ambiente del comune di Civitavecchia ha portato avanti una interlocuzione anche attraverso comunicazioni agli enti interessati sul tema, nel rispetto di quanto deliberato dal consiglio comunale ad unanimità, che ha impegnato l' Amministrazione ad una ferma contrarietà al progetto. "È stata esclusa ogni possibile alternativa al molo Enel, previsto nel progetto originario, rispetto al quale il Comune ha ribadito la necessità di rispettare le prescrizioni cristallizzate nell' atto concessorio rilasciato dalla Regione Lazio con relativi allegati - ha commentato il vicesindaco ed assessore all' Ambiente Manuel Magliani - in disparte ogni valutazione in corso legata a eventuali profili di decadenza, rimane a nostro avviso determinante, a questo punto, la conclusione del procedimento per l' autorizzazione all' esercizio in capo al Ministero delle politiche agricole e forestali, la cui istruttoria sembrerebbe aver dato esito negativo. Come del resto ha rilevato il senatore Bruno Astorre, autorevole esponente del Pd, appare indispensabile che il ministero concluda il procedimento".



Continuità territoriale Civitavecchia-Olbia, il Mit pubblica l'avviso

Il 28 febbraio prossimo scade la proroga sulla convenzione pubblica all'esercizio del servizio di collegamento marittimo di persone e merci in continuità territoriale e con obblighi di servizio pubblico orizzontali sulla linea Civitavecchia Olbia. Pertanto il Mit ha pubblicato l'avviso per l'affidamento del servizio nello specifico: Avviso per la manifestazione d'interesse e richiesta di autorizzazione all'esercizio del servizio di collegamento marittimo di persone e merci in continuità territoriale e con obblighi di servizio pubblico sulla linea CIVITAVECCHIA\OLBIAI- Lo si legge in una nota del MIT - Il termine per la presentazione delle manifestazioni d'interesse è fissato alle ore 13:00 del 25 febbraio. L'affidamento del servizio pubblico di continuità territoriale "tiene conto della possibilità che sulla linea possano essere autorizzate ad operare più di una IN - (ndr imprese di navigazione) L'Avviso è stato approvato - con decreto ministeriale n. 23 del 21 gennaio 2021 (ai sensi della misura 2.6 della Delibera ART n. 22/2019) - la procedura andrà a verificare i "presupposti per l'imposizione degli obblighi di servizio pubblico con approccio orizzontale a tutti gli armatori interessati all'esecuzione del servizio pubblico di continuità territoriale marittima sulla linea Civitavecchia-Olbia nel periodo compreso tra il 1° ottobre e il 31 maggio di ogni anno quale condizione per operare anche nel periodo compreso tra il 1° giugno e il 30 settembre di ogni anno. Durata La durata degli obblighi di servizio pubblico è pari a 24 mesi decorrenti dall'avvio dell'effettiva operatività dei servizi indicata nel provvedimento di autorizzazione all'esercizio della linea rilasciato dal Ministero. Il rilascio dell'autorizzazione è subordinato all'adesione agli oneri di servizio pubblico, nonché al possesso dei requisiti indicati . Il documento inoltre riporta che "La manifestazione di interesse tiene conto della possibilità che sulla linea possano essere autorizzate ad operare più di una IN - (ndr imprese di navigazione) - con possibilità di soddisfare cumulativamente gli obblighi di servizio pubblico imposti secondo le modalità disciplinate I requisiti di partecipazione "sono ammesse a partecipare le imprese di navigazione in possesso dei seguenti requisiti: Iscrizione nel Registro delle imprese presso la Camera di Commercio, Industria, Artigianato ed Agricoltura (C.C.I.A.A.) della Provincia in cui ha sede, per attività coerenti con quelle oggetto del servizio da svolgere o prova dell'iscrizione, secondo le modalità vigenti nello Stato membro nel quale è stabilito; requisiti di cui agli artt. 143 e 265 cod. nav.; insussistenza delle cause di esclusione previste dall'articolo 80 del Codice dei Contratti riferibili direttamente all'operatore economico stesso in quanto persona giuridica o persona fisica; regolarità con il pagamento degli obblighi tributari e contributi previdenziali.



Salpata da Civitavecchia Msc Grandiosa - Escursioni nella "bolla" di sicurezza per i passeggeri

CIVITAVECCHIA- E' arrivata stamani a Napoli MSC Grandiosa, l'ammiraglia della flotta MSC Crociere, la prima nave da crociera ripartita nel Mediterraneo quest'anno e che sta viaggiando in queste prime tratte con circa 600 passeggeri. Partita da Genova domenica sera, è arrivata lunedì mattina a Civitavecchia al Roma Cruise Terminal (banchina 25) da dove sono stati imbarcati circa 90 passeggeri. Nella giornata sono pertanto ripartiti i tour turistici per visitare le bellezze storico-artistiche del territorio, in totale sicurezza anti-Covid grazie alla escursioni nella bolla previste dal rigoroso protocollo sanitario che la compagnia sta utilizzando dalla ripartenza delle navi del 16 agosto scorso. A Civitavecchia il presidente dell'Adsp Pino Musolino ha incontrato i vertici di Roma Cruise Terminal: il consigliere di amministrazione Franco Ronzi, e il direttore generale John Portelli - RCT. L'organizzazione dei controlli e dei servizi a terra ha sottolineato il presidente Musolino è molto efficiente e sicuramente offre ai passeggeri quella sicurezza e tranquillità necessarie per chi in questo momento decide di regalarsi una crociera. E' uno sforzo organizzativo notevole del quale va dato atto al terminalista Roma Cruise Terminal ed alle compagnie, in particolare Msc Crociere, che è la prima a ripartire. E' un importante segnale che si dà a tutto il settore turistico. La ripresa rappresenta, in particolare per il Porto di Roma, ma più in generale per tutta la portualità e direi per l'economia nazionale, un elemento di speranza e di voglia di riprendere a vivere, a lavorare, a viaggiare. RCT Noi conclude Musolino - siamo il porto leader in Italia e fra i principali nel mondo per quanto riguarda le crociere e non è un caso che si riparta da qui, anche come esempio e modello di eccellenza in termini di servizi e di garanzie, non ultime quelle di prevenzione e sicurezza sanitaria in questa fase di pandemia per il coronavirus.



Msc Grandiosa a Napoli è il ritorno delle crociere «Bolla sanificata a bordo»

LA SVOLTA Antonino Pane Quando la sagoma di Msc Grandiosa ha imboccato il porto di Napoli un grande sospiro di sollievo ha attraversato la città. Musei, negozi, guide turistiche, noleggi, taxi: finalmente qualcosa si muove. Il comparto campano del turismo è in ginocchio, rimettere in moto le crociere è sicuramente un dato positivo. Msc Grandiosa è arrivata ieri mattina a Napoli: massima sicurezza, rispetto rigidissimo del protocollo anti Covid. Su Msc Grandiosa si viaggia in una bolla sanificata che fa sentire tutti superprotetti. L' ammiraglia di Msc Crociere è salpata ieri sera per riprendere gli itinerari settimanali in Mediterraneo occidentale, dopo la sospensione delle crociere avvenuta durante le festività natalizie. Sarà nel porto di Napoli ogni martedì: e proprio Napoli si conferma essere un porto di elezione. Nonostante il via libera del governo sia arrivato solo pochi giorni fa, per la prima toccata sono stati più di duecento i crocieristi che hanno scelto Napoli come porto di imbarco su Msc Grandiosa. «Msc Grandiosa era già stata la prima nave al mondo a ripartire in piena sicurezza, lo scorso 16 agosto dopo i mesi del primo lockdown - ha detto Leonardo Massa, direttore Italia di Msc Crociere - grazie al protocollo di salute e sicurezza messo a punto da Msc Crociere, insieme ad esperti internazionali e alle autorità italiane. Un protocollo che ha già consentito, tra agosto e dicembre del 2020, di portare in crociera in piena sicurezza oltre 30mila persone, e viene oggi utilizzato come modello per supportare la possibile ripartenza del settore crociere insieme ad altri comparti dell' ospitalità in altri Paesi del mondo». LA STRATEGIA La strada tracciata da Msc Crociere è ritenuta valida dalle autorità sanitarie di vari Paesi. Non a caso è stata richiamata anche in occasione della nomina di Pierfrancesco Vago, presidente esecutivo di Msc Crociere, al vertice della Clia, l' Associazione mondiale delle compagnie che operano nel settore delle crociere. Vago è il primo europeo, un italiano, ad assumere un ruolo così importante: fino ad oggi questa presidenza è sempre stata ad appannaggio dei network americani. È stato lo stesso Vago a ricordare l' importanza del protocollo sanitario. «Grazie alle oltre 200 crociere - ha detto - che si sono svolte a partire dalla scorsa estate in vari mercati di tutto il mondo, durante le quali sono state applicate misure rigorose per tutelare la salute pubblica, abbiamo dimostrato che un ritorno alle crociere è possibile. Non vedo l' ora di lavorare, grazie alla leadership di Clia e ai nostri partner, per continuare il percorso intrapreso e contribuire a garantire un futuro sereno a tutti coloro che da esso dipendono». Il protocollo, oltre allo screening universale con il tampone antigene obbligatorio per tutti i passeggeri e membri dell' equipaggio prima dell' imbarco, prevede anche una serie di misure igienico-sanitarie ulteriormente rafforzate in tutti gli ambienti della nave, il distanziamento sociale a bordo, l' uso di mascherine nelle aree pubbliche, l' uso di un braccialetto smart in grado di risalire, se necessario, a un tracciamento dei contatti più stretti avuti nel corso della crociera, sempre nel rispetto della privacy. Inoltre il protocollo è stato progettato da Msc Crociere per rispondere alle possibili evoluzioni della situazione a terra e per questa ragione, ad esempio, sono state introdotte nuove misure, tra cui un secondo tampone a metà crociera per gli ospiti e tamponi settimanali per tutto l' equipaggio. «Gli oltre 30mila ospiti che hanno navigato dallo scorso agosto su Msc Crociere - ha sottolineato Massa - hanno definito la loro esperienza come una delle vacanze più sicure e nel contempo divertenti. Questo rappresenta per noi la migliore conferma di aver intrapreso un percorso corretto



Il Mattino

Napoli

e adatto a far ripartire nel modo più sicuro possibile un settore che in Italia vale 14 miliardi di euro e 120mila posti di lavoro». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il turismo

Msc Grandiosa approda a Napoli I crocieristi: "Che sogno, si viaggia"

Tamponi all' accesso e sulla nave, screening sicurezza per gli operatori: è il primo tour del 2021

di Tiziana Cozzi

di Tiziana Cozzi «Un anno fa, di questi tempi, ero alle Bahamas. Da allora, è la prima volta che risalgo su una nave. Sembra trascorso un secolo. È un sogno ritornare a viaggiare, poterlo fare davvero, parlare con altre persone, godersi il meraviglioso sole di Napoli. Un sogno, davvero». Dietro la sua mascherina, non smette di sorridere Mariarosa Ferrara, veneziana, una dei primi crocieristi del 2021 a bordo della Msc Grandiosa, approdata a Napoli ieri mattina, dopo la prima ripartenza lo scorso agosto e lo stop delle festività natalizie. Tamponi all' accesso, grandi sorrisi e accoglienza, i turisti salgono a bordo e si preparano ad una settimana di vacanza nel Mediterraneo e se la paura c'è, non si dice. Qui, almeno per 7 giorni, si prova a riconquistare la libertà di viaggiare. Partono gli imbarchi da Napoli e, dopo tanto tempo, si rivedono i gruppi di crocieristi alla scoperta del centro storico, a via Toledo e in piazza Plebiscito. « Mi è dispiaciuto trovare chiuso il Gambrinus - si rammarica una turista di Genova. - ricordo il sapore delle sue sfogliatelle». In questo primo viaggio del 2021 a bordo di MSC Grandiosa ci sono quasi 1.000 ospiti invece dei 4.500 ammessi (il 70 per cento della capienza massima che prima della pandemia poteva accogliere fino a 6.334 ospiti). Alla stazione Marittima ieri mattina, coppie, famiglie con figli piccoli. Tutti in fila per il tampone per salire a bordo. «Non vedo l' ora di vedere il mare» continua a ripetere alla mamma mentre saltella, Veronica, 6 anni. È soddisfatto di ricominciare Leonardo Massa, managing director di Msc Crociere, ricorda che la nave arrivata in porto era stata la prima a ripartire lo scorso 16 agosto, con rigidi protocolli di sicurezza ancora oggi vigenti. « Misure che ci hanno consentito tra agosto e dicembre del 2020 - spiega Massa - di portare in crociera in piena sicurezza oltre 30mila persone ». Il sistema di successo per proteggere i passeggeri si chiama " bolla", una barriera in cui inseriscono gli ospiti dall' ingresso in nave allo sbarco. Nessun contatto con " agenti" esterni, nessuna relazione per garantire la sicurezza a bordo. Così si visitano le città, attraverso escursioni, possibili esclusivamente in questa modalità protetta. E poi, per blindarsi ancor di più braccialetti che consentono il tracciamento dei contatti (se necessario), temperatura misurata due volte al giorno, secondo tampone a metà crociera per gli ospiti e screening settimanale per gli operatori. L' ammiraglia è salpata ieri sera per riprendere la traversata nel Mediterraneo occidentale. « Sono molto contenta di stare qui - dice Azzurra Auricchio, di Agropoli, appena salita a bordo - finalmente c'è aria di vacanza, non nascondo di provare una grande emozione, sembra di aver lasciato a terra l' angoscia di quest' anno». Mai abbandonare le precauzioni però la voglia di ritrovare la leggerezza c'è. « Sembra di vivere un sogno - dice un altro passeggero - Paura? No, la lascio fuori da qui, anche se la prudenza resta. Abbiamo fatto il tampone e in 20 minuti abbiamo avuto esito negativo, semaforo verde e via con il relax. Ne abbiamo tanto bisogno». Il settore crociere in Italia vale 14 miliardi di euro e 120mila posti di lavoro. « Farlo ripartire è fondamentale » conclude Massa. E su cui Msc investe (e in quest' ottica, novità anche nel boarding: il napoletano Alfonso Piccirillo è stato appena nominato chief financial officer della Msc Cruises). Ma per un settore che riparte, ce n'è un altro ancora al palo. Ieri, protesta in piazza Plebiscito dei conducenti dei bus turistici di Confesercenti e Federnoleggio: mille aziende a





La Repubblica (ed. Napoli)

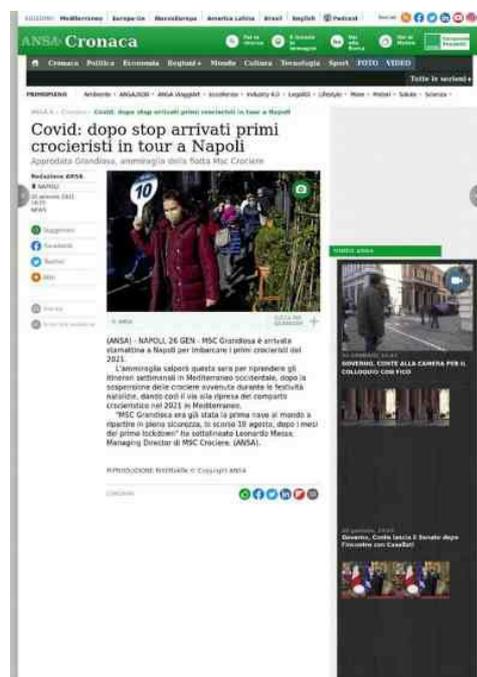
Napoli

rischio fallimento, oltre 8 mila lavoratori in bilico. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Covid: dopo stop arrivati primi crocieristi in tour a Napoli

Approdata Grandiosa, ammiraglia della flotta Msc Crociere

(ANSA) - NAPOLI, 26 GEN - MSC Grandiosa è arrivata stamattina a Napoli per imbarcare i primi crocieristi del 2021. L' ammiraglia salperà questa sera per riprendere gli itinerari settimanali in Mediterraneo occidentale, dopo la sospensione delle **crociere** avvenuta durante le festività natalizie, dando così il via alla ripresa del comparto **crocieristico** nel 2021 in Mediterraneo. "MSC Grandiosa era già stata la prima nave al mondo a ripartire in piena sicurezza, lo scorso 16 agosto, dopo i mesi del primo lockdown" ha sottolineato Leonardo Massa, Managing Director di MSC **Crociere**. (ANSA).



Napoli Today

Napoli

Msc Grandiosa torna a Napoli: riprendono le crociere nel Mediterraneo

Dopo lo stop imposto durante le festività natalizie, Msc riprende le crociere con la sua ammiraglia, prima nave al mondo a navigare dopo il lockdown

È partita domenica da Genova ed è arrivata stamane nel porto di Napoli. Msc Grandiosa, l'ammiraglia della flotta di Msc, torna con il classico itinerario nel Mediterraneo occidentale, dopo la temporanea sospensione delle crociere avvenuta durante le festività natalizie. Grandiosa era già stata la prima nave al mondo a ripartire, lo scorso 16 agosto, dopo i mesi del primo lockdown. La nave salperà ogni domenica da Genova con tappe a Civitavecchia, Napoli, Palermo e Malta. Obiettivo numero uno, in tempi di pandemia, è la sicurezza. Per ridurre al minimo gli spostamenti necessari a raggiungere la nave per imbarcarsi, Msc Crociere ha deciso di permettere ai crocieristi la possibilità di iniziare e terminare la crociera scegliendo il porto più vicino a casa tra quelli previsti dall'itinerario. Raggiunto il terminal crociere, gli ospiti dovranno sottoporsi ai controlli previsti dal protocollo di salute e sicurezza, tra cui il tampone antigene; successivamente potranno salire a bordo, entrando di fatto in una sorta di "bolla" sanitaria e di protezione sociale per tutta la durata della crociera. Anche chi scenderà a terra per visitare i luoghi toccati dalla nave, infatti, continuerà a restare all'interno di una "bolla" che impedisce contatti con chi non è stato sottoposto a tampone e prevede solo visite in aree sanificate e protette; questo, anche a tutela delle popolazioni locali che, in tal modo, non entreranno in contatto con i crocieristi. Le escursioni, possibili esclusivamente in questa "modalità protetta", saranno organizzate solo nelle zone gialle e arancioni. "Siamo consapevoli che gli occhi del mondo - in particolare quelli del settore turistico, ancora fermo per la pandemia - continuano ad essere puntati sull'Italia. Un Paese che per primo è riuscito a rimettere in moto un comparto come quello crocieristico, che a livello nazionale vale 14 miliardi di euro e genera occupazione per 120.000 persone, rappresentando così un importante volano anche per altri settori attualmente ancora fermi", ha spiegato Leonardo Massa, Managing Director di MSC Crociere. "Il protocollo di salute e sicurezza messo a punto da Msc Crociere, insieme ad esperti internazionali e alle autorità italiane, ci ha già consentito, tra agosto e dicembre del 2020, di portare in crociera in piena sicurezza oltre 30.000 persone, e viene oggi utilizzato come modello per supportare la possibile ripartenza del settore crociere insieme ad altri comparti dell'ospitalità in altri Paesi del mondo". Il protocollo, oltre allo screening universale con il tampone antigene obbligatorio per tutti i passeggeri e membri dell'equipaggio prima dell'imbarco, prevede una serie di misure igienico-sanitarie ulteriormente rafforzate in tutti gli ambienti della nave, il distanziamento sociale a bordo, l'uso di maschere nelle aree pubbliche, l'uso di un braccialetto smart in grado di risalire, se necessario, a un tracciamento dei contatti più stretti avuti nel corso della crociera, sempre nel rispetto della privacy. Inoltre, il protocollo è stato progettato da Msc Crociere per rispondere alle possibili evoluzioni della situazione a terra e per questa ragione, ad esempio, sono state introdotte nuove misure, tra cui un secondo tampone a metà crociera per gli ospiti e tamponi settimanali per tutto l'equipaggio. L'esperienza della crociera resta così intatta, con la riduzione della capacità passeggeri che mette maggiori spazi a disposizione. Sulla nave è possibile andare al ristorante, assistere agli spettacoli a teatro, partecipare alle attività di intrattenimento, utilizzare le piscine, l'area fitness, il centro benessere di bordo e tutte quelle attività classiche previste di solito sulle navi da crociera. Gli oltre 30 mila ospiti che hanno navigato dallo scorso agosto su Msc Crociere hanno definito la loro esperienza come



una delle vacanze più sicure e nel contempo divertenti" , ha aggiunto Massa. "Questo rappresenta per noi la migliore conferma di



Napoli Today

Napoli

aver intrapreso un percorso corretto e adatto a farci ripartire nel modo più sicuro possibile. Desidero ringraziare, a nome di Msc Crociere, le istituzioni e le autorità italiane che hanno contribuito a definire insieme a noi un protocollo sanitario che mette in campo tutte le conoscenze e le tecnologie disponibili".

Napoli ricorda Nerli. Personalità autorevole e uomo delle istituzioni

Napoli Un uomo competente, umile ma autorevole. Soprattutto, un uomo delle istituzioni che avrebbe meritato la nomina a ministro dei Trasporti. Antonio Bassolino ha ricordato così, questa mattina a Napoli, Francesco Nerli, nel giorno del suo compleanno, in una cerimonia ricca di emozioni che ha richiamato un folto grappolo di lavoratori portuali. Oggi ricordiamo Francesco Nerli ha detto Bassolino e penso sia giusto farlo nei suoi diversi aspetti. Francesco è stato una persona di grande competenza nel campo dei porti: lo è stato a Civitavecchia, a Napoli e in **Assoporti**. Era talmente competente che ho sempre pensato, anni fa, che sarebbe stato, e lo avrebbe meritato, un ottimo ministro dei trasporti e delle infrastrutture. Lo abbiamo visto all'opera qui, nel nostro porto, e i suoi anni sono stati davvero di grandissima importanza. Chi chi lo ha conosciuto sa bene che è stato un parlamentare autorevole. E anche nel parlamento ha saputo fare la sua parte nell'interesse di un settore strategico come la portualità. Gli dobbiamo essere molto grati ha detto Bassolino per tutto quello che ci ha dato. Nerli aveva una caratteristica, era una persona che puntava su un fatto che per me è decisivo: puoi essere competente e bravo quanto vuoi, ma se sei chiuso in te stesso non vai da nessuna parte. Se invece punti sulla collaborazione tra le istituzioni, puoi dare tanto alla tua realtà e alla tua vita. Da questo punto di vista, Nerli ha dimostrato doti di uomo delle istituzioni, capace di dialogare davvero con tutti. Vorrei infine sottolineare che questa è la struttura più importante dell'area metropolitana di Napoli e anche in qualche modo il suo simbolo, nel bene e nel male. Per Napoli il mare è riscossa, soprattutto ora col mondo che cambia e tante realtà si spostano verso Cina, India e Africa. Se devo essere sincero, ho sempre trovato singolare il silenzio della città e delle forze politiche sul fatto che andasse via da Napoli, anni fa, una compagnia come Cosco proprio nel momento in cui il mondo cambiava. Ecco, credo che tutti noi dobbiamo essere consapevoli dell'importanza di questa struttura.



Spirito: Nerli, amico e maestro. Non dimentico quando fu lasciato solo

Napoli Francesco è un amico e un maestro, preferisco usare il presente : ha iniziato così il suo intervento in ricordo di Francesco Nerli il presidente dell'**AdSP** di Napoli, Pietro Spirito. L'ho conosciuto a Civitavecchia prima che venisse a Napoli ha detto Spirito Due tratti mi hanno colpito. La grande capacità di ascolto e la curiosità di conoscere il nuovo. Nerli aveva un approccio propositivo, sapeva mettere e mettersi in discussione. C'erano punti sui quali eravamo in disaccordo, è normale: si discuteva animatamente, ma ciò non comportava nulla, perché con Francesco si poteva dialogare e costruire assieme. Qui a Napoli Nerli ha vissuto anche la vicenda, lunga e dolorosa, del processo. E' stata una fase in cui molti si sono allontanati da lui, ed è giusto ricordare anche le fasi in cui si resti da soli, ha aggiunto Spirito. Quando sono stato nominato presidente, ho voluto fare un'iniziativa in stazione marittima con lui: mi sembrava giusto, dopo quello che era successo. Infine, una frecciata al Comune di Napoli: Abbiamo chiesto di intitolare questa piazza a Nerli, sappiamo che l'iter è complesso e che la legge è datata 1924. Nel frattempo abbiamo chiesto di avere almeno una targa in suo ricordo. Anche in questo caso, i tempi sono immemori. Lo abbiamo già ricordato 3 volte al Comune, lo farò una quarta e credo prima o poi avremo questa targa che possa ricordare Francesco in un luogo che ha frequentato tanto.



FERRANDINA L' ENTE DI SVILUPPO INDUSTRIALE NON SAREBBE INTERESSATO AL PROGETTO

Intermodale, Agrintreno pronta ma serve l' ok del Consorzio

FERRANDINA. La società Agrintreno srl, con sede legale a Matera, ribadisce la propria volontà ad investire sul centro intermodale trasporti situato nell' area industriale di Ferrandina. Una iniziativa, quella che vorrebbe attuare la società presieduta da Giulio Belletti, che verrebbe realizzata mediante un Project Financing legato all' attività di trasporto ferro/strada e commercializzazione di prodotti agricoli attraverso un insediamento nella piattaforma inter modale dell' ente consortile che darebbe occupazione a 185 persone tra addetti diretti ed indiretti e autotrasportatori per un investimento stimato di 27 milioni di euro. Il Consorzio Industriale, in ogni caso, sarebbe orientato in altra direzione, ritenendo il progetto di Agrintreno non sostenibile e non fattibile ed evidenziando che la stessa piattaforma intermodale è già interessata da analogo progetto che aveva visto tra i fautori l' allora presidente della Provincia di Matera, Franco Stella che all' epoca avviò una interlocuzione con l' **Autorità Portuale** di Taranto per fare di Ferrandina retroporto della città dei Due Mari. Un disegno che ora si è compiuto con la Zes Interregionale Ionica Taranto - Matera. Dal canto suo l' assessorato alle Attività Produttive, prima delle dimissioni di Cupparo, aveva fatto sapere che ogni eventuale confronto con Agrintreno sarebbe possibile previo assenso al progetto da parte del Consorzio Industriale, proprietario del terreno. «Siamo convinti delle potenzialità del progetto - dice Belletti - per sviluppare a Ferrandina la piattaforma gomma - treno fino all' interporto di Bologna e poi con diramazione sul resto delle direttrici europee. Dal 2016 abbiamo raccolto tutti i dati dell' autotrasporto che sale al Nord, ci siamo relazionati con accordi preliminari con Mercitalia e Ferrotramviaria ed espletato tutte le procedure compresa la polizza fidejussoria. Avremmo 80mila tir in meno all' anno sulle strade ed il trasporto dell' agroalimentare garantito con tracciamento informatico ed il prodotto assicurato al fresco mediante la refrigerazione passiva. Siamo in attesa di segnali che possano sbloccare l' im passe». Tra i nodi da dirimere ci sarebbe anche quello che riguarda l' ammodernamento del tratto di due - tre chilometri che dal centro intermodale va alla stazione di Ferrandina.



Autorità delle Dogane Tutti contro Abramo

GIOIA TAURO Levata di scudi bipartisan contro il sindaco di Catanzaro, Sergio Abramo, intervenuto pubblicamente, ieri, per dissentire sul possibile trasferimento della sede regionale dell' Agenzia delle dogane e monopoli dal capoluogo al porto di Gioia Tauro: «Stento a immaginare possibile - ha dichiarato - una soluzione così improbabile, illogica e, ancora una volta, mortificante nei nostri confronti». L' idea di ubicare l' ADM della Calabria al porto, invece, è stata a lungo maturata in questi anni dal direttore generale Marcello Minenna ed è tornata d' attualità proprio nella sua ultima visita all' **Autorità portuale** guidata dal commissario straordinario Andrea Agostinelli. L' incontro aveva permesso ai due enti istituzionali di interfacciarsi e ridurre i tempi della burocrazia attraverso l' utilizzo di sistemi informatici condivisi tra il sistema informativo doganale (AIDA) e i sistemi operativi portuali. «È lampante - evidenzia il capogruppo consiliare di "Avanti tutta!", Francesco Ierace - come il lavoro di controllo dell' ADM venga svolto preminentemente al porto di Gioia: reputo pertanto astruse e obsolete le rimostranze di Abramo, che nel fare l' elenco di tutti gli uffici presenti nel capoluogo di regione sembra essere fuori dal tempo. Siamo nell' era digitale e, ora più che mai, ci stiamo abituando a utilizzare strumenti che ci consentono di superare le distanze». Prosegue Ierace: «L' esazione riscossa dall' ADM proveniente dal porto di Gioia è pari al 90% dell' intera Calabria, anche per questo sarebbe una scelta di assoluto buon senso da parte dei vertici delle istituzioni nazionali stabilire la sede regionale nel punto di maggior interesse per l' ente. Non è più pensabile che la porta naturale d' Europa sul Mediterraneo, Gioia Tauro appunto, venga presa d' assalto nel momento in cui le istituzioni la riconoscono come punto nevralgico per l' intero Paese». Per il leader dell' opposizione, Lino Cangemi (Fdi), «diverse e tutte pregevoli sono le motivazioni che hanno determinato questa decisione: Gioia Tauro - precisa - ospita il porto e tutti gli scambi economici ad esso collegati, quindi, si pone come sede naturale dell' ADM». Sull' argomento, è intervenuto anche l' ex consigliere regionale gioiese Giuseppe Pedà: «Capisco il sindaco Abramo che rivendica un importante ufficio per la sua città - rimarca - ma è possibile che ogni qual volta che qualche ufficio (vedi sportello Zes) è destinato a Gioia ci sono sempre dei "mal di pancia"?». d.l.



GIOIA TAURO

Agenzia delle Dogane Ierace bacchetta Abramo e rilancia: «Sede a Gioia»

GIOIA TAURO - «Re puto astruse ed obsolete le rimostranze del sindaco Abramo di Catanzaro, che nel fare l'elenco di tutti gli uffici presenti nel capoluogo di regione sembra essere fuori dal tempo». Anche **Gioia Tauro** come Abramo rivendica la sede della Direzione regionale dell'agenzia delle dogane e monopoli della Calabria. E' il capogruppo consiliare di "Avanti Tutta!" Francesco Ierace a replicare ad Abramo, il quale in una nota, ha affermato che l'Adm deve essere ubicata nella sua città per ragioni pratiche che «attengono alle relazioni istituzionali di enti e uffici coinvolti nella gestione di tale materia». Ieraci, invece, spiega le ragioni per le quali l'Adm dovrebbe essere collocata al **porto** di **Gioia Tauro** e racconta che l'idea è stata oggetto di confronto tra il direttore generale delle Dogane Marcello Minenna e il commissario straordinario dell'Autorità portuale di **Gioia Tauro** Andrea Agostinelli. «E' lampante - premette Ierace - come il lavoro di controllo da parte dell'Adm venga svolto preminentemente presso il **Porto** di **Gioia Tauro**, riconosciuto snodo commerciale d'eccellenza collegato alla rete globale dei trasporti», afferma il consigliere di maggioranza, aggiungendo che: «Siamo nell'era digitale, ed ora più che mai ci stiamo abituando ad utilizzare strumenti che ci consentono di superare le distanze che per ora vengono imposte dai protocolli sanitari - ma che in futuro potrebbero rivelarsi utili a snellire tanti processi lavorativi e abitudini. Quindi se è vero che tante di queste operazioni potranno essere svolte comodamente con un click del mouse dalla nostra abitazione o ufficio, lo stesso non potranno fare gli impiegati delle Adm, in quanto la loro attività continuerà a dover essere svolta lì dove verranno sdoganate le merci provenienti da tutto il mondo e quindi al **Porto** di **Gioia Tauro**». Francesco Ierace conclude: «L'esazione riscossa dall'Adm proveniente dal **porto** è pari al 90% dell'intera Calabria, anche per questo sarebbe una scelta di assoluto buon senso da parte dei vertici».



L' accelerazione del gateway grazie al project financing

L' Agenzia di coesione territoriale loda l' Authority

Domenico LatinoGIOIA TAURO È positivo il giudizio del Nucleo verifica e controllo dell' Agenzia per la coesione territoriale sui tempi di attuazione, adottati dall' **Autorità portuale** di Gioia Tauro nella realizzazione del nuovo terminal intermodale. L' ente certificatore degli investimenti finanziati con risorse europee, nel suo report preliminare di verifica parla di «efficacia dei risultati» come richiesto dal Piano Sud 2030. L' opera ha avuto un costo complessivo di 40 milioni di euro, di cui 20 milioni ammessi a finanziamento sui PON FERS Reti e Mobilità 2007/2013, di cui è titolare il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Realizzata in project financing dall' Authority rientra in un insieme di interventi inseriti nell' APQ "Polo logistico intermodale di Gioia Tauro". In particolare, il Nuvec (Nucleo verifica e controllo) pur segnalando i ritardi della partenza, causati dalla definizione del progetto preliminare, connessi alla gara che in un primo momento è andata deserta e quindi ai tempi di aggiudicazione, esprime parere positivo in merito ai «tempi delle fasi di progettazione definitiva, esecutiva ed esecuzione dei lavori» che hanno registrato «una durata inferiore ai tempi tipici di VISTO (Visualizzazione interattiva della stima dei tempi delle opere pubbliche)». Nel report preliminare viene evidenziata la buona performance attuativa sotto il profilo dei tempi di attuazione. Il Nuvec identifica l' impulso all' attuazione «nella capacità e responsabilità della governance del progetto da parte dell' **Autorità portuale**, che si è dotata di un' adeguata struttura organizzativa, seguendo costantemente e con competenza la sua evoluzione e individuando le soluzioni per superare le criticità emerse». Nello specifico, viene sottolineata la positività delle scelte adottate dall' ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, in merito all' affidamento della gara in project financing, a seguito del primo avviso andato deserto; all' individuazione tempestiva del concessionario subentrante e, non ultimo, alle indicazioni normative adottate, (art. 38 del Codice della Navigazione), per consentire al concessionario subentrante l' anticipata occupazione delle aree su cui insiste l' opera, nelle more di definizione di un contenzioso tra l' **Autorità portuale** e il Corap. Viene altresì sottolineata l' importanza del gateway, che consente di avere il collegamento diretto, tramite ferrovia, tra il terminal intermodale del porto di Gioia Tauro e gli altri terminal nazionali ed europei. Un progetto - precisa il Nuvec - che ha una forte valenza ambientale nel riequilibrio delle modalità di trasporto nazionale nella direttrice Nord-Sud e risponde, quindi, ai principi di riduzione di CO2 richiesti tra i principali obiettivi dell' Agenda 2030 dell' UE.



Mercoledì 27 gennaio 2021 info@quotidianodelsud.it Parere favorevole del Nucleo di verifica per la Coesione territoriale

Ok al nuovo terminal intermodale

Il report evidenzia la capacità della governance e il rispetto dei tempi burocratici

GIOIA TAURO - Arriva il giudizio del Nucleo Verifica e Controllo dell' Agenzia per la Coesione Territoriale sui tempi di attuazione, adottati dall' **Autorità portuale** di Gioia Tauro, nella realizzazione del Nuovo Terminal intermodale del porto di Gioia Tauro. L' Ente certificatore degli investimenti finanziati con risorse europee, nel suo report preliminare di verifica parla di "efficacia dei risultati" per come richiesto dal Piano per il Sud 2030. L' opera ha avuto un costo complessivo di 40 milioni di euro, di cui 20 milioni ammessi a finanziamento sui Pon Fers, Reti e Mobilità 2007 - 2013, di cui è titolare il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Realizzata in project financing dall' **Autorità Portuale** di Gioia Tauro rientra in un insieme di interventi inseriti nell' Accordo di Programma Quadro: "Polo logistico inter modale di Gioia Tauro". In particolare, il Nuvec (Nucleo verifica e controllo) pur segnalando i ritardi della partenza, causati dalla definizione del progetto preliminare, connessi alla gara che in un primo momento è andata deserta e quindi ai tempi di aggiudicazione, esprime parere positivo in merito ai "tempi delle fasi di progettazione definitiva, esecutiva ed esecuzione dei lavori" che hanno registrato "una durata inferiore ai tempi tipici di visto (strumento che fornisce la Visualizzazione Interattiva della Stima dei Tempi delle Opere pubbliche)". Nel report preliminare viene evidenziata la buona performance attuativa sotto il profilo dei tempi di attuazione. Il Nuvec identifica l' impulso all' attuazione "nella capacità e responsabilità della governance del Progetto, da parte dell' **Autorità portuale**, che si è dotata di un' adeguata struttura organizzativa, seguendo costantemente e con competenza la sua evoluzione e individuando le soluzioni per superare le criticità emerse". Nello specifico, viene sottolineata la positività delle scelte adottate dall' Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, in merito all' affidamento della gara in project financing, a seguito del primo avviso andato deserto; all' individuazione tempestiva del concessionario subentrante e, non ultimo, alle indicazioni normative adottate, (art.38 del Codice della Navigazione), per consentire al concessionario subentrante l' anticipata occupazione delle aree su cui insiste l' opera, nelle more di definizione di un contenzioso esistente tra l' **Autorità Portuale** e il Corap. Viene, altresì, sottolineata l' importanza del gateway, che consente di avere il collegamento diretto, tramite ferrovia, tra il terminal intermodale del porto di Gioia Tauro e gli altri terminal nazionali ed europei. Un progetto, precisa il Nuvec, che ha una forte valenza ambientale, in quanto interviene nel riequilibrio delle modalità di trasporto nazionale nella direttrice Nord -Sud e risponde, quindi, ai principi di riduzione di CO2 richiesti tra i principali obiettivi dell' Agenda 2030 dell' Unione europea. Il 16 dicembre scorso è arrivato il primo treno merci all' interno del Nuovo terminal ferroviario di Gioia Tauro. Concluso e funzionante, si estende nel territorio compreso tra i Comuni di Gioia Tauro e di San Ferdinando. Si sviluppa, in parte, all' interno del porto, nell' area doganale in concessione al terminalista MedCenter Terminal Container, e nella zona dell' interporto. Occupa una superficie pari a 325 mila metri quadrati. La lunghezza complessiva dei nuovi binari è di 3.825 metri. In particolare, è dotato di tre aste da 825 metri ciascuna che consentono di fare partire convogli di lunghezza europea da 750 metri. Grazie alla realizzazione del gateway ferroviario, e alla sua piena operatività prevista nel corso di questo anno, si offre all' intera area **portuale** un maggiore





Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

nazionali ed internazionali nell' ambito della Zona economica speciale Calabria.

Porti: Autorità Gioia T., ok Agenzia Coesione nuovo Terminal

"Ente certificatore investimenti parla di 'efficacia risultati'"

(ANSA) - GIOIA TAURO, 26 GEN - "E' positivo il giudizio del Nucleo verifica e controllo dell' Agenzia per la Coesione territoriale sui tempi di attuazione, adottati dall' **Autorità portuale** di Gioia Tauro, nella realizzazione del Nuovo Terminal intermodale del porto di Gioia Tauro". Lo riferisce un comunicato dell' **Autorità portuale**. "L' Ente certificatore degli investimenti finanziati con risorse europee, nel suo Report preliminare di verifica - è detto nel comunicato - parla di 'efficacia dei risultati' per come richiesto dal Piano Sud 2030. L' opera ha avuto un costo complessivo di 40 milioni di euro, di cui 20 milioni ammessi a finanziamento sui Pon Fers Reti e Mobilità 2007/2013, di cui è titolare il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Realizzata in project financing dall' **Autorità portuale** di Gioia Tauro rientra in un insieme di interventi inseriti nell' Apq 'Polo logistico intermodale di Gioia Tauro'. In particolare, il Nuvec (Nucleo verifica e controllo) pur segnalando i ritardi della partenza, causati dalla definizione del progetto preliminare, connessi alla gara che in un primo momento è andata deserta e quindi ai tempi di aggiudicazione, esprime parere positivo in merito ai 'tempi delle fasi di progettazione definitiva, esecutiva ed esecuzione dei lavori' che hanno registrato 'una durata inferiore ai tempi tipici di Visto (strumento che fornisce la Visualizzazione interattiva della stima dei tempi delle opere pubbliche)". "Nel complesso, dal Report preliminare - riporta ancora il comunicato - viene evidenziata la buona performance attuativa sotto il profilo dei tempi di attuazione. Il Nuvec identifica l' impulso all' attuazione 'nella capacità e responsabilità della governance del Progetto, da parte dell' **Autorità portuale**, che si è dotata di un' adeguata struttura organizzativa, seguendo costantemente e con competenza la sua evoluzione e individuando le soluzioni per superare le criticità emerse'. Nello specifico, viene sottolineata la positività delle scelte adottate dall' Ente, guidato dal commissario straordinario straordinario Andrea Agostinelli, in merito all' affidamento della gara in project financing, a seguito del primo avviso andato deserto; all' individuazione tempestiva del concessionario subentrante e, non ultimo, alle indicazioni normative adottate, per consentire al concessionario subentrante l' anticipata occupazione delle aree su cui insiste l' opera, nelle more di definizione di un contenzioso esistente tra l' **Autorità portuale** e il Corap". "Viene, altresì, sottolineata - è detto ancora nel comunicato - l' importanza del gateway, che consente di avere il collegamento diretto, tramite ferrovia, tra il terminal intermodale del porto di Gioia Tauro e gli altri terminal nazionali ed europei. Un progetto, precisa il Nuvec, che ha una forte valenza ambientale, in quanto interviene nel riequilibrio delle modalità di trasporto nazionale nella direttrice Nord-Sud e risponde, quindi, ai principi di riduzione di CO2 richiesti tra i principali obiettivi dell' Agenda 2030 dell' Unione europea". (ANSA).



Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Gateway ferroviario Gioia Tauro, positivo il responso della Presidenza del Consiglio

Via libera dall'Agencia per la coesione territoriale sui tempi di attuazione del polo merci inaugurato a dicembre

È positivo il giudizio dell'Agencia per la Coesione Territoriale sui tempi di attuazione, adottati dall'Autorità portuale di Gioia Tauro, per la realizzazione del nuovo terminal intermodale dello scalo di trasbordo calabrese. L'ente certificatore degli investimenti finanziati con risorse europee parla di «efficacia dei risultati» per come richiesto dal Piano Sud 2030. L'opera ha avuto un costo complessivo di 40 milioni di euro, di cui 20 milioni ammessi a finanziamento sui PON FERS Reti e Mobilità 2007-2013, di cui è titolare il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Realizzata in project financing dall'Autorità portuale di Gioia Tauro, rientra in un insieme di interventi inseriti nell'Accordo di programma quadro "Polo logistico intermodale di Gioia Tauro". In particolare, il Nuvec (Nucleo verifica e controllo) dell'Agencia, pur segnalando i ritardi della partenza - causati dalla definizione del progetto preliminare, con una gara senza offerte in un primo moment, rallentando i tempi di aggiudicazione - esprime parere positivo in merito ai «tempi delle fasi di progettazione definitiva, esecutiva ed esecuzione dei lavori» che hanno registrato «una durata inferiore ai tempi tipici di VISTO», lo strumento che fornisce la Visualizzazione Interattiva della Stima dei Tempi delle Opere pubbliche. Dopo la prima gara deserta, il bando è stato affidato in project financing al concessionario subentrante, permettendogli di occupare le aree in anticipo, nelle more di definizione di un contenzioso esistente tra l'Autorità portuale e il Corap. Il gateway collega direttamente, tramite ferrovia, il terminal intermodale del porto di Gioia Tauro con gli altri terminal nazionali ed europei. Il primo treno è arrivato il 16 dicembre scorso. Concluso e funzionante, si estende nel territorio compreso tra i Comuni di Gioia Tauro e di San Ferdinando. Si sviluppa, in parte, all'interno del porto, nell'area doganale in concessione al terminalista MedCenter Terminal Container e nella zona dell'interporto. È esteso per 325 mila metri quadrati, lungo con una lunghezza complessiva dei nuovi binari di 3,825 metri. È dotato di tre aste da 825 metri ciascuna che consentono di fare partire convogli di lunghezza di 750 metri, lo standard fondamentale per l'internazionalità del trasporto. Grazie alla realizzazione del gateway ferroviario, e alla sua piena operatività prevista nel corso di questo anno conclude una nota dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, guidata dal commissario Andrea Agostinelli - si offre all'intera area portuale un maggiore potere attrattivo rispetto a potenziali investitori nazionali ed internazionali nell'ambito della Zona economica speciale Calabria».



Report positivo su Gateway ferroviario Gioia Tauro

Realizzato in project financing dall'Autorità portuale

Redazione

GIOIA TAURO Buona performance dell'Autorità portuale nei tempi di attuazione del Gateway ferroviario. Il Nucleo Verifica e Controllo dell'Agenzia per la Coesione Territoriale ha infatti espresso un giudizio positivo sui tempi di attuazione, adottati dall'Autorità portuale, nella realizzazione del Nuovo Terminal intermodale del porto di Gioia Tauro. L'Ente certificatore degli investimenti finanziati con risorse europee, nel suo Report preliminare di verifica parla di efficacia dei risultati per come richiesto dal Piano Sud 2030. L'opera ha avuto un costo complessivo di 40 milioni di euro, di cui 20 milioni ammessi a finanziamento sui PON FERS Reti e Mobilità 2007/2013, di cui è titolare il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Realizzata in project financing dall'Autorità portuale di Gioia Tauro rientra in un insieme di interventi inseriti nell'APQ Polo logistico intermodale di Gioia Tauro. In particolare, il Nuvec (Nucleo verifica e controllo) pur segnalando i ritardi della partenza, causati dalla definizione del progetto preliminare, connessi alla gara che in un primo momento è andata deserta e quindi ai tempi di aggiudicazione, esprime parere positivo in merito ai tempi delle fasi di progettazione definitiva, esecutiva ed esecuzione dei lavori che hanno registrato una durata inferiore ai tempi tipici di VISTO (strumento che fornisce la Visualizzazione Interattiva della Stima dei Tempi delle Opere pubbliche). Nel complesso, dal Report preliminare viene evidenziata la buona performance attuativa sotto il profilo dei tempi di attuazione. Il Nuvec identifica l'impulso all'attuazione nella capacità e responsabilità della governance del Progetto, da parte dell'Autorità portuale, che si è dotata di un'adeguata struttura organizzativa, seguendo costantemente e con competenza la sua evoluzione e individuando le soluzioni per superare le criticità emerse. Nello specifico, viene sottolineata la positività delle scelte adottate dall'Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, in merito all'affidamento della gara in project financing, a seguito del primo avviso andato deserto; all'individuazione tempestiva del concessionario subentrante e, non ultimo, alle indicazioni normative adottate, (art.38 del Codice della Navigazione), per consentire al concessionario subentrante l'anticipata occupazione delle aree su cui insiste l'opera, nelle more di definizione di un contenzioso esistente tra l'Autorità portuale e il Corap. Viene, altresì, sottolineata l'importanza del Gateway ferroviario, che consente di avere il collegamento diretto, tramite ferrovia, tra il terminal intermodale del porto di Gioia Tauro e gli altri terminal nazionali ed europei. Un progetto, precisa il Nuvec, che ha una forte valenza ambientale, in quanto interviene nel riequilibrio delle modalità di trasporto nazionale nella direttrice Nord-Sud e risponde, quindi, ai principi di riduzione di CO2 richiesti tra i principali obiettivi dell'Agenda 2030 dell'Unione europea. Il 16 Dicembre scorso è arrivato il primo treno merci all'interno del Nuovo terminal ferroviario di Gioia Tauro. Concluso e funzionante, si estende nel territorio compreso tra i Comuni di Gioia Tauro e di San Ferdinando. Si sviluppa, in parte, all'interno del porto, nell'area doganale in concessione al terminalista MedCenter Terminal Container, e nella zona dell'interporto. Occupa una superficie pari a 325 mila metri quadrati. La lunghezza complessiva dei nuovi binari è di 3.825 metri. In particolare, è dotato di tre aste da 825 metri ciascuna che consentono di fare partire convogli di lunghezza europea da 750 metri. Grazie alla realizzazione del Gateway ferroviario, e alla sua piena operatività prevista nel corso di



questo anno, si offre all'intera area portuale un maggiore potere attrattivo rispetto a potenziali investitori nazionali ed internazionali nell'ambito della Zona economica speciale Calabria.



Reggio Tv

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Gioia Tauro. E' positiva la performance dell' Autorità portuale nei tempi di attuazione del gateway ferroviario

Redazione ReggioTV

E' positivo il giudizio del Nucleo Verifica e Controllo dell' Agenzia per la Coesione Territoriale sui tempi di attuazione, adottati dall' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro**, nella realizzazione del Nuovo Terminal intermodale del porto di **Gioia Tauro**. L' Ente certificatore degli investimenti finanziati con risorse europee, nel suo Report preliminare di verifica parla di "efficacia dei risultati" per come richiesto dal Piano Sud 2030. L' opera ha avuto un costo complessivo di 40 milioni di euro, di cui 20 milioni ammessi a finanziamento sui PON FERS Reti e Mobilità 2007/2013, di cui è titolare il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Realizzata in project financing dall' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro** rientra in un insieme di interventi inseriti nell' APQ "Polo logistico intermodale di **Gioia Tauro**". In particolare, il Nuvec (Nucleo verifica e controllo) pur segnalando i ritardi della partenza, causati dalla definizione del progetto preliminare, connessi alla gara che in un primo momento è andata deserta e quindi ai tempi di aggiudicazione, esprime parere positivo in merito ai "tempi delle fasi di progettazione definitiva, esecutiva ed esecuzione dei lavori" che hanno registrato "una durata inferiore ai tempi tipici di VISTO (strumento che fornisce la Visualizzazione Interattiva della Stima dei Tempi delle Opere pubbliche)". Nel complesso, dal Report preliminare viene evidenziata la buona performance attuativa sotto il profilo dei tempi di attuazione. Il Nuvec identifica l' impulso all' attuazione "nella capacità e responsabilità della governance del Progetto, da parte dell' **Autorità portuale**, che si è dotata di un' adeguata struttura organizzativa, seguendo costantemente e con competenza la sua evoluzione e individuando le soluzioni per superare le criticità emerse". Nello specifico, viene sottolineata la positività delle scelte adottate dall' Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, in merito all' affidamento della gara in project financing, a seguito del primo avviso andato deserto; all' individuazione tempestiva del concessionario subentrante e, non ultimo, alle indicazioni normative adottate, (art.38 del Codice della Navigazione), per consentire al concessionario subentrante l' anticipata occupazione delle aree su cui insiste l' opera, nelle more di definizione di un contenzioso esistente tra l' **Autorità portuale** e il Corap. Viene, altresì, sottolineata l' importanza del gateway, che consente di avere il collegamento diretto, tramite ferrovia, tra il terminal intermodale del porto di **Gioia Tauro** e gli altri terminal nazionali ed europei. Un progetto, precisa il Nuvec, che ha una forte valenza ambientale, in quanto interviene nel riequilibrio delle modalità di trasporto nazionale nella direttrice Nord-Sud e risponde, quindi, ai principi di riduzione di CO2 richiesti tra i principali obiettivi dell' Agenda 2030 dell' Unione europea. Il 16 dicembre scorso è arrivato il primo treno merci all' interno del Nuovo terminal ferroviario di **Gioia Tauro**. Concluso e funzionante, si estende nel territorio compreso tra i Comuni di **Gioia Tauro** e di San Ferdinando. Si sviluppa, in parte, all' interno del porto, nell' area doganale in concessione al terminalista MedCenter Terminal Container, e nella zona dell' interporto. Occupa una superficie pari a 325 mila metri quadrati. La lunghezza complessiva dei nuovi binari è di 3.825 metri. In particolare, è dotato di tre aste da 825 metri ciascuna che consentono di fare partire convogli di lunghezza europea da 750 metri. Grazie alla realizzazione del gateway ferroviario, e alla sua piena operatività prevista nel corso di questo anno, si offre all' intera area **portuale** un maggiore potere attrattivo rispetto a potenziali investitori nazionali ed internazionali nell' ambito della Zona economica speciale



IL GIUDIZIO DEL NUCLEO VERIFICA E CONTROLLO DELL'AGENZIA PER LA COESIONE TERRITORIALE

Gioia Tauro. E' positiva la performance dell' Autorità portuale nei tempi di attuazione del gateway ferroviario

Il giudizio del Nucleo Verifica e Controllo dell' Agenzia per la Coesione Territoriale sui tempi di attuazione, adottati dall' Autorità portuale di Gioia Tauro, nella realizzazione del Nuovo Terminal intermodale del porto di Gioia Tauro.

Il Ente certificatore degli investimenti finanziati con risorse europee, nel suo Report preliminare di verifica parla di "efficacia dei risultati" per come richiesto dal Piano Sud 2030. L' opera ha avuto un costo complessivo di 40 milioni di euro, di cui 20 milioni ammessi a finanziamento sui PON FERS Reti e Mobilità 2007/2013, di cui è titolare il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Realizzata in project financing dall' Autorità portuale di Gioia Tauro rientra in un insieme di interventi inseriti nell' APQ "Polo logistico intermodale di Gioia Tauro".

In particolare, il Nuvec (Nucleo verifica e controllo) pur segnalando i ritardi della partenza, causati dalla definizione del progetto preliminare, connessi alla gara che in un primo momento è andata deserta e quindi ai tempi di aggiudicazione, esprime parere positivo in merito ai "tempi delle fasi di progettazione definitiva, esecutiva ed esecuzione dei lavori" che hanno registrato "una durata inferiore ai tempi tipici di VISTO (strumento che fornisce la Visualizzazione Interattiva della Stima dei Tempi delle Opere pubbliche)". Nel complesso, dal Report preliminare viene evidenziata la buona performance attuativa sotto il profilo dei tempi di attuazione. Il Nuvec identifica l' impulso all' attuazione "nella capacità e responsabilità della governance del Progetto, da parte dell' Autorità portuale, che si è dotata di un' adeguata struttura organizzativa, seguendo costantemente e con competenza la sua evoluzione e individuando le soluzioni per superare le criticità emerse".

Nello specifico, viene sottolineata la positività delle scelte adottate dall' Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, in merito all' affidamento della gara in project financing, a seguito del primo avviso andato deserto; all' individuazione tempestiva del concessionario subentrante e, non ultimo, alle indicazioni normative adottate, (art.38 del Codice della Navigazione), per consentire al concessionario subentrante l' anticipata occupazione delle aree su cui insiste l' opera, nelle more di definizione di un contenzioso esistente tra l' Autorità portuale e il Corap.



Gioia Tauro, agenzia per la coesione territoriale: "positiva la performance dell' autorità portuale nei tempi di attuazione del gateway ferroviario"

Positivo il giudizio del Nucleo Verifica e Controllo dell' Agenzia per la Coesione Territoriale sui tempi di attuazione, adottati dall' Autorità portuale di Gioia Tauro, nella realizzazione del Nuovo Terminal intermodale del porto

E' positivo il giudizio del Nucleo Verifica e Controllo dell' Agenzia per la Coesione Territoriale sui tempi di attuazione, adottati dall' **Autorità portuale di Gioia Tauro**, nella realizzazione del Nuovo Terminal intermodale del porto di **Gioia Tauro**. L' Ente certificatore degli investimenti finanziati con risorse europee, nel suo Report preliminare di verifica parla di "efficacia dei risultati" per come richiesto dal Piano Sud 2030. L' opera ha avuto un costo complessivo di 40 milioni di euro, di cui 20 milioni ammessi a finanziamento sui PON FERS Reti e Mobilità 2007/2013, di cui è titolare il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Realizzata in project financing dall' **Autorità portuale di Gioia Tauro** rientra in un insieme di interventi inseriti nell' APQ "Polo logistico intermodale di **Gioia Tauro**". In particolare, il Nuvec (Nucleo verifica e controllo) pur segnalando i ritardi della partenza, causati dalla definizione del progetto preliminare, connessi alla gara che in un primo momento è andata deserta e quindi ai tempi di aggiudicazione, esprime parere positivo in merito ai "tempi delle fasi di progettazione definitiva, esecutiva ed esecuzione dei lavori" che hanno registrato "una durata inferiore ai tempi tipici di visto (strumento che fornisce la Visualizzazione Interattiva della Stima dei Tempi delle Opere pubbliche)". Nel complesso, dal Report preliminare viene evidenziata la buona performance attuativa sotto il profilo dei tempi di attuazione. Il Nuvec identifica l' impulso all' attuazione "nella capacità e responsabilità della governance del Progetto, da parte dell' **Autorità portuale**, che si è dotata di un' adeguata struttura organizzativa, seguendo costantemente e con competenza la sua evoluzione e individuando le soluzioni per superare le criticità emerse". Nella specifico, viene sottolineata la positività delle scelte adottate dall' Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, in merito all' affidamento della gara in project financing, a seguito del primo avviso andato deserto; all' individuazione tempestiva del concessionario subentrante e, non ultimo, alle indicazioni normative adottate, (art.38 del Codice della Navigazione), per consentire al concessionario subentrante l' anticipata occupazione delle aree su cui insiste l' opera, nelle more di definizione di un contenzioso esistente tra l' **Autorità portuale** e il Corap. Viene, altresì, sottolineata l' importanza del gateway, che consente di avere il collegamento diretto, tramite ferrovia, tra il terminal intermodale del porto di **Gioia Tauro** e gli altri terminal nazionali ed europei. Un progetto, precisa il Nuvec, che ha una forte valenza ambientale, in quanto interviene nel riequilibrio delle modalità di trasporto nazionale nella direttrice Nord-Sud e risponde, quindi, ai principi di riduzione di CO2 richiesti tra i principali obiettivi dell' Agenda 2030 dell' Unione europea. Il 16 dicembre scorso è arrivato il primo treno merci all' interno del Nuovo terminal ferroviario di **Gioia Tauro**. Concluso e funzionante, si estende nel territorio compreso tra i Comuni di **Gioia Tauro** e di San Ferdinando. Si sviluppa, in parte, all' interno del porto, nell' area doganale in concessione al terminalista MedCenter Terminal Container, e nella zona dell' interporto. Occupa una superficie pari a 325 mila metri quadrati. La lunghezza complessiva dei nuovi binari è di 3.825 metri. In particolare, è dotato di tre aste da 825 metri ciascuna che consentono di fare partire convogli di lunghezza europea da 750 metri. Grazie alla realizzazione del gateway ferroviario, e alla sua piena operatività prevista nel corso di questo anno, si offre all' intera area **portuale** un maggiore





Stretto Web

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

economica speciale Calabria.

L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Arbatax. Curiosità per la presenza della Costa Firenze e della Carnival Magic

Crociere, per i sogni non c'è spazio

Le grandi navi restano in rada. il porto non riesce ad ospitarle

Quando, negli anni Sessanta, il porto di Arbatax subì un processo di sviluppo, anche con l'attivazione della linea passeggeri per Genova, progettisti e politici dell'epoca non pensarono al mercato crocieristico. Nessuno poteva ipotizzare un salto di qualità del settore turistico tale da giustificare ampi spazi riservati all'attracco dei resort galleggianti. Le navi superiori ai 200 metri di lunghezza, come quelle che nelle ultime settimane hanno soggiornato in rada, restano un sogno proibito per lo scalo che, tra l'altro, conferma l'handicap di essere etichettato tra quelli rifugio. Al momento la condizione infrastrutturale complica ulteriormente qualsiasi tipo di operazione. L'unica banchina agibile per l'attracco di navi passeggeri è levante dove fa fatica a manovrare persino la nave di linea Bithia, lunga 214 metri, 22 metri in più rispetto allo stesso molo. La situazione Gli annunci divulgati dai tavoli istituzionali sull'apertura di trattative con le compagnie di crociere si scontrano con la realtà dei fatti: le navi extralusso da crociera al porto di Arbatax si muoverebbero come un elefante in cristalleria. Nei casi della Costa Firenze (323 metri) e della Carnival Magic (306), alla fonda nei giorni scorsi, neppure riuscirebbero a varcare l'ingresso. Questioni di stazza e di pescaggio, necessariamente al di sopra degli 8,5 metri. Benché ogni caso sia da valutare con le dovute attenzioni, c'è un principio che non lascia spazio a interpretazioni: lo scalo di Arbatax non è stato concepito per l'ormeggio di navi da crociera superiori ai 200 metri. L'ultima arrivata in ordine di tempo (2019), la Berlin, è lunga 139 metri. Nel frattempo la compagnia tedesca Fti Cruises, proprietaria della Berlin, lo scorso primo novembre ha pure cessato le proprie operazioni. Gli interventi A sentire gli operatori turistici il mercato crocieristico, pur con navi di dimensioni contenute, sarebbe appetibile. «Far arrivare le navi - sostiene Rocco Meloni, 68 anni, imprenditore e portavoce di un comitato di albergatori - non è così complicato, ma sono i servizi che latitano. All'Autorità di sistema portuale, in vista di un ipotetico piano promozionale, abbiamo prospettato l'idea di un video aereo del porto da presentare alla fiera del settore crocieristico di Miami. Iniziativa apprezzata ma contemporaneamente si è aperta una riflessione sui servizi che andrebbero offerti ai passeggeri e di cui però, al momento, non disponiamo». Carlo Amaduzzi (72), presidente di Asshotel Confesercenti Nuoro-Ogliastra, incalza: «Abbiamo meraviglie ambientali apprezzate in tutto il mondo, ma serve un'azione concreta per potenziare la rete di servizi e non ci vorrebbe molto». Roberto Secci.



L'Unione Sarda

Cagliari

Trasporti. Due chilometri e mezzo, 7 fermate: cantiere aperto anche la notte

Metro, rivoluzione in via Roma

Matteotti-Repubblica, via a febbraio. Cambia volto il fronte-mare

Saranno "solo" due chilometri e mezzo e sette fermate. Ma la nuova linea 3 della Metropolitana leggera che collegherà piazza Matteotti a piazza Repubblica è un'opera da sempre considerata strategica da palazzo Bacaredda. Dopo rinvii, attese e burocrazia, adesso finalmente ci siamo: a febbraio partiranno i lavori (costo 22 milioni) per la realizzazione del tracciato che collega il centro della città fino a Monserrato. L'opera che l'apertura del cantiere fosse una questione quasi imminente lo si era capito lo scorso dicembre quando il Comune ha firmato l'ordinanza che autorizza fino al 31 marzo 2021 "all'esecuzione delle attività di cantiere anche in orari diversi da quelli indicati dal regolamento acustico comunale da effettuarsi presso la piazza Matteotti, via Roma, viale Bonaria e parte del viale Diaz". Ora, però, l'avvio è ufficiale e il Comune si prepara a rivelare tutti i dettagli in una conferenza stampa nei prossimi giorni. «Si tratta di un intervento importante per lo sviluppo della città», che dovrebbe concludersi nell'estate del 2023, dice il sindaco Paolo Truzzu. «Chiediamo già ai cittadini di avere pazienza per i disagi che la realizzazione di quest'opera procurerà, ma siamo consapevoli che per crescere una città deve aprire cantieri che, lo sappiamo, generano difficoltà ma servono a migliorare la qualità della vita», aggiunge. Per questo motivo, proprio per ridurre al minimo i disagi si lavorerà anche la notte. Il tragitto La rivoluzione, quindi, è pronta a decollare. I lavori cominceranno da piazza Matteotti, dove sarà sistemato il capolinea; sono previste, inoltre, diverse aree di cantiere lungo tutto il tragitto che attraversa via Roma, la corsia centrale oggi riservata ai parcheggi per i residenti per i quali il Comune cerca una soluzione (dialogo aperto con **Autorità portuale** e Ferrovie ma anche possibilità di recuperare, con un bando, 20 posti nella Scala di Ferro), quindi viale Diaz, viale Cimitero, prima di arrivare alla stazione di Repubblica. Tra viale Bonaria, viale Cimitero e via Milano, all'altezza del cimitero monumentale, «sarà realizzata anche una rotatoria», spiega il sindaco Truzzu, e poco distante anche delle «vasche di laminazione che dovrebbero consentirci di risolvere il problema degli allagamenti di viale Diaz in presenza di forti piogge», aggiunge. Non saranno quindi solo lavori strutturali, ma anche interventi idraulici e nuovi sottoservizi. Una assoluta novità riguarda una variante al progetto originario che interesserà viale Diaz, voluta proprio da questa amministrazione, per migliorare la viabilità in quel tratto. Mauro Madeddu.



Il Secolo XIX

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Banchine digitali, Mega attacca: «Gestore non adatto al ruolo»

ALBERTO GHIARA

Il presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** dello Stretto di Messina, Mario Mega, ha attaccato duramente il progetto di Piattaforma logistica nazionale digitale (Pnl, il **sistema** informatico unico per i porti italiani, atteso da anni) gestito dalla società Uirnet: «Perseveriamo con soluzioni che hanno già abbondantemente dimostrato la loro inefficacia - ha detto Mega, riferendosi ai fondi dedicati al digitali previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza -. C' è preoccupazione, perché la creazione della Pnl viene ancora messa in mano a Uirnet», con tutti i limiti che questo, secondo il presidente, potrà portare, sia per capacità tecniche sia perché Uirnet non è più pubblica come in origine, ma «a prevalente capitale privato». Processo al porto di Brindisill pm Raffaele Casto ha chiesto il rinvio a giudizio per 13 persone nell' ambito di un' inchiesta per abuso edilizio, smaltimento illecito di rifiuti, frode in pubblica fornitura, falsità ideologica e abuso d' ufficio nel porto di Brindisi. Fra le richieste anche quelle per il presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** del mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, e per l' ex segretario generale, Salvatore Giuffrè. Il presidente nega gli addebiti, ma spera che l' inchiesta possa mettere in luce le storture contro cui lui stesso si sta battendo: «Il processo - dice Patroni Griffi - è la luce» perché le 27 mila pagine della richiesta di rinvio a giudizio contengono «le trame di un mondo di mezzo a cui si deve l' arretratezza del porto e il suo rallentato sviluppo» Vecon, grana per il nuovo management Ocean Alliance (l' alleanza tra le compagnie di container Cma Cgm, Evergreen e Cosco) non toccherà Venezia con le sue linee per il Far East neanche per il 2021. Si tratta di una grana in più per il nuovo management del terminal, il numero uno Daniele Marchiori e l' ad di Psa Italia Roberto Ferrari, che dal 1 marzo si divideranno le funzioni dell' amministratore delegato uscente, Alessandro Becce. Senza la linea del Far East, va avanti la cassa a rotazione per i 50 dipendenti del terminal container di Venezia, avviata a novembre, mentre sono ridotte le chiamate per la Nuova compagnia dei lavoratori portuali, i cui dipendenti sono anch' essi in cassa integrazione. Ravenna e il nodo carichi eccezionali risentono del degrado infrastrutturale italiano. Sulla A26 nei giorni scorsi sono stati bloccati alcuni mezzi di trasporto eccezionale diretti al porto di Genova a causa di lavori. A Ravenna l' associazione Tea (Trasporti eccezionali associati, federata a Confetra Nord Est) ha risolto il blocco del traffico di coils dal porto verso le industrie siderurgiche del Nord, dovuto al divieto di transito sulla statale Romea dove si sono resi necessari lavori urgenti su due ponti pericolosi. Il percorso alternativo consentirà l' uso in deroga alcune strade provinciali fino al termine dei lavori. Le autorizzazioni riguardano 200 automezzi al giorno. Monfalcone, sdoganamento anticipato È stato avviato nel porto di Monfalcone lo sdoganamento in mare per il settore ro-ro. Per la prima volta una nave Grimaldi carica di auto Fca ha potuto eseguire lo sdoganamento prima dell' attracco. --



Adsp Stretto, Mega attacca Uirnet

Genova e Ravenna, i carichi eccezionali frenati da problemi alle infrastrutture

ALBERTO GHIARA Vecon, grana per il nuovo management Ocean Alliance non toccherà Venezia con le sue linee per il Far East neanche per il 2021. Si tratta di una grana in più per il nuovo management del terminal, il capo Daniele Marchiori e l'ad di Psa Italia Roberto Ferrari, che dal primo marzo prossimo si divideranno le funzioni che erano dell'amministratore delegato uscente, Alessandro Becce. Senza la linea del Far East, va avanti la cassa integrazione a rotazione per i 50 dipendenti di Vecon, avviata lo scorso novembre, mentre sono ridotte al minimo le chiamate per la Nuova compagnia dei lavoratori portuali, i cui dipendenti sono anch'essi in cassa integrazione. Soluzione per i carichi eccezionali a Ravenna I carichi eccezionali risentono del degrado infrastrutturale italiano. Sulla A26 nei giorni scorsi sono stati bloccati alcuni mezzi di trasporto eccezionale diretti al porto di Genova a causa di lavori imprevisti e non concordati con l'utenza. A Ravenna l'associazione Tea (Trasporti eccezionali associati, federata a Confetra Nord Est) ha risolto il blocco del traffico di coils dal porto verso le industrie siderurgiche del Nord, dovuto al divieto di transito sulla statale Romea dove si sono resi necessari lavori urgenti su due ponti pericolosi. Il percorso alternativo trovato da Tea assieme a Provincia di Ferrara e Anas, consentirà di utilizzare in deroga alcune strade provinciali fino al termine dei lavori, il 31 gennaio. Le autorizzazioni in deroga riguardano 200 automezzi al giorno. Tirreno centrale, migliora il traffico I porti del sistema del mar Tirreno centrale (Napoli e Salerno) hanno perso il 6,9 per cento dei traffici nei primi 11 mesi del 2020, rispetto allo stesso periodo del 2019. Tuttavia le perdite sono andate riducendosi nei mesi più recenti per quanto riguarda container (da -7,55 per cento fino a agosto a -6,88 fino a novembre) e ro-ro (in calo nel porto di Napoli e in ripresa in quello di Salerno). Unica tipologia in controtendenza positiva sono le rinfuse solide, in crescita del 3 per cento negli undici mesi, mentre nello stesso periodo le liquide sono diminuite del 12 per cento. Mega contro il Pnl di Uirnet Il presidente dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto di Messina, Mario Mega, ha attaccato duramente il progetto di Piattaforma logistica nazionale digitale (Pnl) gestito da Uirnet. Perserveriamo con soluzioni che hanno già abbondantemente dimostrato la loro inefficacia, ha detto Mega, riferendosi ai fondi dedicati al digitali previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza. Sorge la preoccupazione - ha continuato - perché la creazione della Pnl viene ancora messa in mano a Uirnet, con tutti i limiti che questo, secondo il presidente, potrà portare, sia in termini di capacità tecniche sia per il fatto che Uirnet non è più società pubblica come in origine, ma a prevalente capitale privato. Processo al porto di Brindisi Il pm Raffaele Casto ha chiesto il rinvio a giudizio per 13 persone nell'ambito di un'inchiesta per abuso edilizio, smaltimento illecito di rifiuti, forde in pubblica fornitura, falsità ideologica e abuso d'ufficio nel porto di Brindisi. Fra le richieste anche quelle per il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, e per l'ex segretario generale, Salvatore Giuffrè. Il presidente nega gli addebiti, ma spera che l'inchiesta possa mettere in luce le storture contro cui lui stesso si sta battendo. «Il processo - dice Patroni Griffi - è la luce» perché le 27.000 pagine della richiesta di rinvio a giudizio contengono «le trame di un mondo di mezzo a cui si deve l'arretratezza del porto e il suo rallentato sviluppo». Monfalcone, sdoganamento anticipato È stato avviato nel porto di Monfalcone lo sdoganamento in mare per il settore ro-ro. Per la prima volta una nave del gruppo Grimaldi carica di automobili Fiat ha potuto eseguire le procedure di sdoganamento prima





Polemica al vetriolo tra l' Authority e Franza

Quanto accade sulla sponda calabrese non può non avere riflessi sulle vicende messinesi

Giuseppe Lo Re Quale sarà l' interfaccia calabrese del porto di Tremestieri che, secondo i programmi già a lungo slittati, dovrà gestire tutti i traffici (auto e camion) liberando così il centro di Messina? Una questione da affrontare in una logica complessiva di sistema da parte della nuova **Autorità portuale**. E in questo contesto il dibattito è pronto ad "esplodere". Anzi, si è già arroventato sulla sponda calabrese, con un botta e risposta al "veleno" tra il presidente Mario Paolo Mega e l' amministratore delegato della Caronte&Tourist, l' ing. Vincenzo Franza. Cosa ha detto Mega «Il porto di Reggio, per conformazione e posizionamento rispetto al centro abitato, non è adatto a diventare l' alternativa a quello di Villa San Giovanni per i collegamenti tra la Calabria e la Sicilia». Con queste parole il presidente dell' **Autorità** di sistema **portuale** dello Stretto ha ribadito la propria posizione dopo il via libera del Tar al progetto Pentimele e la ferma opposizione espressa ancora una volta dall' amministrazione Falcomatà, secondo cui «il traffico commerciale e di traghettamento con Messina, attualmente ubicato alla nuova banchina di Levante, dovrà essere rilocalizzato in una nuova darsena da realizzare nella zona nord con l' obiettivo di eliminare le interferenze con il traffico croceristico e dei maxi-yacht a cui sarà destinata quell' area». Ebbene, Mega aggiunge: «Il confronto che stiamo sviluppando in queste settimane con le Amministrazioni comunali di Reggio e Villa San Giovanni getterà le basi per il Piano regolatore di sistema **portuale**. Sono fiducioso che anche grazie all' intesa con la Regione Calabria troveremo le migliori soluzioni per potenziare i collegamenti dei traghetti partendo dalla realizzazione del nuovo porto a Villa San Giovanni a sud degli invasi Rfi che costituirà il nuovo interfaccia calabrese al nuovo porto messinese di Tremestieri». Il sarcasmo di Franza Alle dichiarazioni di di Mega ha risposto immediatamente la Caronte&Tourist. «Come spesso accade - scrive l' ing. Vincenzo Franza - è difficile non essere d' accordo con le lineari e trasparenti considerazioni dell' ing. Mega. Il porto di Reggio infatti non è idoneo al traffico di traghettamento e va conseguentemente realizzata una nuova infrastruttura dedicata più a nord. Allo stesso modo non lo è il porto di Villa San Giovanni e (è logico aggiungere) non lo sono né la Rada San Francesco né il porto storico di Messina. Non è per caso che sulla sponda sicula è stato realizzato un approdo di emergenza a Tremestieri, in corso di potenziamento per accogliere tutto il traghettamento. La constatazione è così ovvia che da più di 10 anni è depositato e disponibile un progetto per realizzare un nuovo approdo a sud di Villa San Giovanni, esattamente dove l' ing. Mega ipotizza di realizzarlo. Potremmo definirla la forza dell' evidenza». E qui i toni diventano ben più accesi: «Il progetto è ancora lì, donato alle istituzioni da Caronte&Tourist dopo che, nonostante l' istanza, chi avrebbe dovuto non diede seguito alla richiesta e in un silenzio imbarazzante non ne fu autorizzata la realizzazione. E tuttavia, ce lo consentirà il presidente dell' **Autorità** di sistema **portuale**, il nuovo porto di Tremestieri sarà attivo tra meno di tre anni, dopo 14 anni trascorsi tra progetti e lavori. Quanto ci vorrà, egregio ingegnere, per realizzare il nuovo porto a Villa San Giovanni? E nel frattempo? Lei sta annunciando che lo sviluppo turistico del porto di Reggio Calabria resterà bloccato per almeno un decennio? Perché l' **Autorità portuale** non si impegna per facilitare la realizzazione dei due (solo due!) piccoli moli subito al di fuori del porto, il cui effetto immediato sarà quello di liberare il porto storico da tutti i traffici portuali, compreso quello del traghettamento? Tutte





Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

le autorizzazioni sono state rilasciate (dopo più di 6 anni), e in meno di 18 mesi i lavori possono essere finiti. Eppure, l' Adsp da oltre un anno non conclude il procedimento. Con buona pace di linearità e trasparenza». Dragaggio ultimati Aperti i due scivoli Riaperto ieri sera, alle 17, a tempo di record, il porto di Tremestieri. La draga ha infatti ultimato le operazioni di prelievo del materiale che si era depositato sui fondali, creando la solita spiaggia. Poiché era già sul posto, in quanto impegnata in altri lavori di messa in sicurezza nel bacino della zona sud, è entrata in azione immediatamente, già lunedì mattina. Gli approdi erano stati vietati alla navigazione domenica sera, a causa delle avverse condizioni meteo, con pioggia e vento che avevano determinato l' insabbiamento. Adesso fruibili entrambi gli scivoli.

Mega: il traghettamento fuori dal porto

Scintille con C&T: «Se ha davvero a cuore Reggio, autorizzi subito i due piccoli moli»

Giuseppe Lo Re «Il porto di Reggio, per conformazione e posizionamento rispetto al centro abitato, non è adatto a diventare l' alternativa a quello di Villa San Giovanni per i collegamenti tra la Calabria e la Sicilia». Il presidente dell' **Autorità portuale** Mario Mega, in un post su Facebook, ribadisce la posizione dopo il via libera del Tar al progetto Pentimele (che ha rigettato la richiesta di sospensiva avanzata dal Comune contro la Valutazione d' impatto ambientale rilasciata dal Ministero) e la ferma opposizione espressa ancora una volta dall' amministrazione Falcomatà, secondo cui «il traffico commerciale e di traghettamento con Messina, all' attualità ubicato presso la Nuova Banchina di Levante, dovrà essere rilocalizzato in una nuova darsena da realizzare nella zona nord con l' obiettivo di eliminare le interferenze con il traffico crocieristico e dei maxi yacht a cui sarà destinata quell' area». «Il confronto che stiamo sviluppando in queste settimane con le amministrazioni comunali di Reggio Calabria e Villa San Giovanni - ricorda Mega - getterà le basi per il Piano regolatore di **sistema portuale** i cui obiettivi sono stati già fissati nel Piano operativo triennale approvato ad agosto scorso. Sono fiducioso che anche grazie all' intesa con la Regione Calabria troveremo le migliori soluzioni per potenziare i collegamenti dei traghetti partendo dalla realizzazione del nuovo porto a Villa San Giovanni a sud degli invasi Rfi che costituirà la nuova interfaccia calabrese al nuovo porto messinese di Tremestieri. Il porto reggino - continua il presidente dell' Authority - dovrà essere valorizzato come porto passeggeri e per il diporto, come è naturale che sia se si vuole completare l' importante progetto di riqualificazione del lungomare da tempo avviato. Nel contempo anche Villa San Giovanni finalmente potrà affrancarsi dalla pressione dei mezzi pesanti sul proprio centro abitato recuperando gli attuali ambiti portuali a nord all' uso diportistico e riqualificando quel tratto di waterfront urbano oggi degradato». Quale sarà, dunque, l' interfaccia calabrese del porto di Tremestieri, che secondo i programmi già a lungo slittati dovrà gestire tutti i traffici (auto e camion) sulla sponda siciliana, liberando così il centro di Messina? Una questione da affrontare in una logica complessiva di **sistema** da parte della nuova **Autorità portuale**, e in questo contesto il dibattito è pronto ad "esplodere". Al post di Mega su Fb ha risposto immediatamente, amministratore delegato Caronte&Tourist, la società privata leader del traghettamento nello Stretto. «Come spesso accade - scrive Franza - è difficile non essere d' accordo con le lineari e trasparenti considerazioni dell' ing. Mega. Il porto di Reggio infatti non è idoneo al traffico di traghettamento e va conseguentemente realizzata una nuova infrastruttura dedicata più a nord. Allo stesso modo non lo è il porto di Villa San Giovanni e - è logico aggiungere- non lo sono né rada San Francesco né il porto di Messina. Non per caso sulla sponda sicula è stato realizzato un approdo di emergenza a Tremestieri, in corso di potenziamento per accogliere tutto il traghettamento. La constatazione - incalza l' imprenditore messinese - è così ovvia che da più di 10 anni è depositato e disponibile un progetto per realizzare un nuovo approdo a sud di Villa San Giovanni, esattamente dove l' ing. Mega ipotizza di realizzarlo. Potremmo definirla la forza dell' evidenza». E qui i toni diventano ben più accesi: «Il progetto è ancora lì, donato alle istituzioni da Caronte&Tourist dopo che, nonostante l' istanza, chi avrebbe dovuto non diede seguito alla richiesta e in un silenzio imbarazzante non ne fu autorizzata la realizzazione. A riprova che ad un certo tipo di politica fa più gioco molto lamentarsi e criticare che risolvere i problemi! Ma allora l' ing. Mega non c' era ancora e, dunque, oggi sicuramente si realizzerà il nuovo



approdo, unica soluzione di tutti i problemi. E tuttavia - ce lo consentirà il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** - come recita un vecchio adagio "il



Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

diavolo si annida nei dettagli". Il nuovo porto di Tremestieri - sostiene ancora Vincenzo Franza rivolgendosi a questo punto direttamente a Mario Mega - sarà attivo tra meno di tre anni, dopo 14 anni trascorsi tra progetti e lavori. A suo tempo furono necessari quasi 8 anni per realizzare in quel sito un semplice approdo d' emergenza, con la "forza d' urto" di un commissario prefettizio con poteri speciali (oggi non più replicabile). Quanto ci vorrà, egregio ingegnere, per realizzare il nuovo porto a Villa San Giovanni? E nel frattempo? Lei sta annunciando che lo sviluppo turistico del porto di Reggio Calabria resterà bloccato per almeno un decennio? Come si possono rendere compatibili gli attuali traffici portuali col bellissimo programma del Comune di Reggio? Se veramente ha a cuore lo sviluppo del porto di Reggio come dichiara, perché l' **Autorità portuale** non si impegna per facilitare la realizzazione dei due (solo due!) piccoli moli subito al di fuori del porto, il cui effetto immediato sarà quello di liberare il porto storico da tutti i traffici portuali, compreso quello del traghettiamento? Tutte le autorizzazioni sono state rilasciate (dopo più di 6 anni), e in meno di 18 mesi i lavori possono essere finiti. Eppure - conclude l' ing. Franza - l' Adsp da oltre un anno non conclude il procedimento. Con buona pace di linearità e trasparenza». E da Villa, intanto, arriva un appello a fare presto: «Il presidente Mega è stato chiaro. Adesso iniziamo a mettere nero su bianco sul Piano regolatore **portuale**, della Città Metropolitana e dei suoi porti», dice il consigliere comunale del Pd Antonio Salvatore Ciccone.

Il Quotidiano della Calabria

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

VILLA SAN GIOVANNI Confronto tra Comune e Autorità di sistema portuale dello Stretto

Porto, verso il piano regolatore

Il presidente Mega: «L' attracco a sud degli invasi Rfi nuovo interfaccia a Tremestieri»

VILLA SAN GIOVANNI - «Presto arriveremo alla sottoscrizione di un protocollo tra la nostra città di Villa San Giovanni e l' Asdp per delineare quelle che saranno le linee guida per la stesura del piano regolatore **portuale**». È l' annuncio che il consigliere di maggioranza Giovanni Imbesi, già assessore all' Urbanistica e ai Lavori pubblici, lancia su Face book nel fare il punto sul lavoro e il confronto del Comune di Villa con l' Autorità di **sistema portuale** dello Stretto. «Sono certo - continua Imbesi - che il continuo confronto con il presidente Mega e la squadra di tecnici dell' Adsp, che ringrazio per aver accolto anche le nostre richieste a nome della città, porterà nel medio periodo a soluzioni concrete che possano finalmente liberare la città dal traffico gommato proveniente da tutta Italia. Villa dovrà essere liberata dal traffico e dal conseguente inquinamento e al contempo potrà vedere notevolmente incrementata la sua offerta ricettiva a livello turistico con grandi infrastrutture ricettive per la nautica da diporto». E che l' interlocuzione con l' **Autorità** dello Stretto «comincia a dare i suoi frutti» viene confermato anche sulla pagina Face book ufficiale dell' amministrazione villese, con un report sul lavoro degli assessori e consiglieri delegati (fino alla recente revoca di tutte le deleghe in vista del rimpasto di giunta, ndr). Un report in cui si evidenziano la «costanza e l' impegno del sindaco Maria Grazia Richichi, dell' assessore al ramo Giovanni Imbesi, del consigliere delegato ad **autorità portuale** e demanio Giuseppe Bellantone, della maggioranza consiliare» e «la proficua collaborazione con la minoranza in seno alla Commissione Piano Strategico, egregiamente presieduta dalla consigliera Aurora Zito». L' amministrazione di centrodestra, inoltre, ribadisce la propria posizione ufficiale e cioè che «la strada maestra per la risoluzione del problema villese, sia in termini di inquinamento ambientale, acustico ed atmosferico che in termini di viabilità che in termini di sviluppo **portuale**, turistico, logistico, intermodale e trasportistico sia e resti lo spostamento degli approdi a sud dell' attuale porto di Villa». Fanno certamente ben sperare le parole del presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** dello Stretto, Mario Mega, anche lui protagonista di un intervento sui social: «Il porto di Reggio Calabria, per conformazione e posizionamento rispetto al centro abitato, non è adatto a diventare l' alternativa a quello di Villa per i collegamenti tra la Calabria e la Sicilia. Il confronto che stiamo sviluppando in queste settimane con le amministrazioni comunali di Reggio Calabria e Villa San Giovanni getterà le basi per il piano regolatore di **sistema portuale** i cui obiettivi sono stati già fissati nel Pot approvato ad agosto scorso. Sono fiducioso che anche grazie all' intesa con la Regione Calabria troveremo le migliori soluzioni per potenziare i collegamenti dei traghetti partendo dalla realizzazione del nuovo porto a Villa San Giovanni a sud degli invasi Rfi che costituirà il nuovo interfaccia calabrese al nuovo porto di Tremestieri. Il porto reggino dovrà essere valorizzato come porto passeggeri e per il diporto come è naturale che sia se si vuole completare l' importante progetto di riqualificazione del lungomare da tempo avviato. Nel contempo anche Villa finalmente potrà affrancarsi dalla pressione dei mezzi pesanti sul proprio centro abitato recuperando gli attuali ambiti portuali a nord all' uso diportistico e riqualificando quel tratto di waterfront urbano oggi degradato».



crociere

Ripartono le navi Msc ma occupate al 15%

R.d.F.

È partita da Genova domenica per toccare Civitavecchia, Napoli (ieri), Malta e Cagliari, la Msc Grandiosa. Si tratta della prima nave da crociera a ripartire nel Mediterraneo dopo le restrizioni del dpcm di Natale (era stata anche la prima a salpare dopo il precedente lockdown). Per salire a bordo tamponi e (ormai) collaudate misure anti-Covid. In questo viaggio Grandiosa conta circa 950 passeggeri, il 15% appena dei 6.330 che potrebbe ospitare (prima dello stop natalizio il numero massimo di ospiti a bordo nell'era Covid era stato di 2.500). «Abbiamo poco meno di mille passeggeri a bordo - afferma Leonardo Massa, managing director di Msc Crociere Italia - ma in questa prima crociera l'obiettivo dell'azienda non era focalizzato sul numero di ospiti ma appunto sulla possibilità di ripartire. Anche perché questa ripartenza è nata in un contesto in evoluzione, relativamente ai colori delle regioni e a chi si potesse imbarcare e chi meno. Siamo soddisfatti di aver confermato a livello politico, e ancor più nella testa dei consumatori, la bontà del nostro protocollo di sicurezza. Detto questo, è chiaro che, in termini economici, queste prime crociere di ripartenza rappresentano ancora un investimento per l'azienda, per far sì che l'estate 2021 veda il Mediterraneo più ricco di navi e i porti italiani ravvivarsi con la presenza di più turisti e più crocieristi». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



crociere

Vago (Msc) per Cruise Line Ass.

Pierfrancesco Vago, executive chairman di Msc Cruises, è stato nominato global chairman di Cruise Lines International Association (Clia). Il presidente e ceo di Clia, Kelly Craighead, ha definito Vago «un leader visionario nell'ambito della comunità crocieristica globale. Beneficeremo enormemente delle sue idee, intuizioni e indicazioni, in una fase in cui cerchiamo di superare gli impatti della pandemia Covid-19 e di sostenere la ripartenza dell'industria delle crociere a livello internazionale e negli Stati Uniti in particolare». Vago è stato ceo di Msc Cruises dal 2003 al 2013, anni in cui la compagnia ha registrato una crescita superiore all'800%. In qualità di executive chairman continua a sostenere la crescita di Msc Cruises. Sarà il primo europeo a ricoprire il nuovo ruolo. © Riproduzione riservata.

16 | Venerdì 27 gennaio 2021 | **MARKETING/CARRIERE** | Italia Oggi

Novità per il marchio di borsa. Furlanetto a supporto del management

Furla riorganizza i vertici Sabatini a.d. e Camerlengo presidente esecutivo

Leays, tre nomine all'interno del gruppo

di Marco Lotti

Il gruppo Furla ha riorganizzato i vertici della Sabatini a.d. e Camerlengo presidente esecutivo. Leays, tre nomine all'interno del gruppo.

Il gruppo Furla ha riorganizzato i vertici della Sabatini a.d. e Camerlengo presidente esecutivo. Leays, tre nomine all'interno del gruppo.

Intesa Sp, corsi su digitale e internazionalizzazione

Intesa Sp, corsi su digitale e internazionalizzazione.

Poste Italiane nella Top 50 di Brand Finance Global 500

Poste Italiane nella Top 50 di Brand Finance Global 500.

Settore	Titolo	Variazione (%)	Indice
Industria	Industria	+0,2	10.000
Finanza	Finanza	-0,1	10.000
Comunicazione	Comunicazione	+0,3	10.000
Altre	Altre	-0,2	10.000

Noli marittimi, gli sconti di Alibaba

Ma la Commissione europea nega agli speditori un'indagine di mercato sui rincari

ALBERTO GHIARA GENOVA. Le piattaforme di e-commerce aumentano la loro pressione sul settore dello shipping. Nei giorni scorsi è stata Alibaba a mettere i piedi nel piatto delle spedizioni attraverso la propria controllata Cainiao smart logistics network. La controllata offrirà prenotazioni di container per via aerea e marittima in tempi molto brevi e, in alcuni casi, a prezzi molto bassi, fino al 30-40 per cento in meno rispetto alla media di mercato. L'iniziativa di Cainiao costituisce un precedente che testimonia il livello dello scontro commerciale raggiunto in questo settore. E' un braccio di ferro che coinvolge direttamente le compagnie marittime e che indirettamente oppone la Cina ai Paesi occidentali. Le compagnie marittime soprattutto europee hanno infatti sostenuto il livello dei noli che hanno raggiunto livelli record, dopo anni di depressione. La Cina ha per contro annunciato nelle scorse settimane che avrebbe operato per ridurre il livello dei noli, per sostenere la propria produzione. E così è arrivata l'iniziativa di Cainiao, che ha lanciato un servizio di prenotazione per spedizioni aeree e marittime su 200 porti in 50 paesi e riguarda fra i porti cinesi, Pechino, Shanghai, Guangzhou, Shenzhen, Tianjin, Hangzhou, Yiwu eccetera. «Di fronte all'attuale scarsità globale di container - spiega James Zhao, general manager di Cainiao global supply chain - e al crescente costo delle spedizioni, Cainiao è impegnata a sfruttare il proprio ecosistema tecnico e logistico per fornire una soluzione integrata di spedizione da porto a porto a esportatori e importatori». In base alla nuova offerta della compagnia di Alibaba, la prenotazione dei container sarà confermata in due giorni lavorativi dopo che l'ordine è stato presentato dalla merce. Attualmente, la media del settore è di un tempo di attesa compreso fra una settimana e un mese. Inoltre Cainiao garantisce il rispetto dei tempi, compensando con un ristoro di 15 dollari (100 yuan) per ogni ordine nel caso che si verifichi un ritardo rispetto agli impegni. Inoltre, se la merce di uno speditore dovesse perdere l'appuntamento con il vettore in partenza a causa della prenotazione di Cainiao o dei suoi partner, lo speditore ha diritto a una compensazione di 155 dollari (1.000 yuan) per container in caso di spedizione marittima, o del 20 per cento del nolo di spedizione marittimo internazionale, nel caso sia una cifra più alta di 155 dollari, o una compensazione del 50 per cento sui noli nelle spedizioni di cabotaggio o del 10 per cento nel caso di spedizioni aeree. «Il rincaro dei noli - spiega Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto - serve a mantenere in piedi le compagnie concorrenti di quelle cinesi, che da parte loro non hanno problemi di liquidità perché hanno lo Stato dietro. Una situazione prolungata di crisi economica avrebbe favorito sulla distanza le compagnie cinesi, invece il fatto che altre società armatoriali si stiano trovando nella condizione di poter fare utili importanti grazie al rincaro dei noli, certamente fa saltare questi progetti». Inoltre «probabilmente è stata percepita la preoccupazione che il rialzo dei noli danneggi l'export cinese e quindi l'economia cinese». Di qui la scelta di prendere misure che possono apparire di rottura. D'altra parte la Cina non è l'unica a reagire all'alto livello dei noli. Le associazioni europee degli speditori e degli spedizionieri, Esc e Clecat, hanno incontrato sabato scorso funzionari della direzione generale per la Concorrenza (Dg competition) della Commissione europea, chiedendo l'apertura di un'indagine per la situazione caotica e senza precedenti del mercato dei noli e della carenza di container. La Commissione ha deluso i suoi interlocutori, replicando che la situazione attuale è dovuta alle conseguenze della crisi del Covid-19 e non giustifica un'indagine.



Semplificazione delle procedure di pianificazione del settore portuale

Abele Carruezzo

Roma. I porti e sistemi portuali italiani rappresentano elementi strategici per l'economia del nostro Paese e per questo le strutture portuali dovranno essere in grado di rispondere alle sfide del commercio mondiale: navi sempre più grandi, transizione energetica, digitalizzazione dei processi d'interazione nave/porto, logistica integrata e soprattutto cold ironing green. L'istituzione delle Autorità di Sistema Portuale certamente è stata capace di superare la frammentazione delle politiche di settore e degli investimenti, ma ora occorre agire per rendere più smart e più funzionale la pianificazione del settore portuale stabilendo i confini e i limiti di una programmazione dello sviluppo delle aree portuali, superando le tensioni esistenti con la pianificazione territoriale degli enti locali. Finalmente la 'Politica' s' interessa a come semplificare le procedure di pianificazione del settore portuale. Alla Camera dei Deputati, il 30 novembre 2020, è stata presentata una proposta di legge d'iniziativa dei Deputati On. li Raffaella Paita e Nobili Luciano (Italia Viva) (stampata il 21.01.2021) riguardante alcune modifiche alla legge n.84/94 e altre disposizioni per la semplificazione nel settore portuale. Non sappiamo se l'iter parlamentare di questa proposta di legge andrà a compimento, ma sicuramente è la prima volta che si parla di semplificare la pianificazione strategica di sistema portuale con contenuti sistemici d'indirizzo delle scelte adottate nei piani regolatori dei singoli porti. La pianificazione delle aree con funzione d'interazione porto-città, e delle aree retro-portuali dei collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema e degli attraversamenti del centro urbano, definite dal documento di pianificazione strategica di sistema e ricadenti all'esterno del perimetro della circoscrizione portuale, è stabilita dai Comuni nei propri strumenti di pianificazione, previo parere della competente Autorità di Sistema Portuale. Vediamone le proposte di modifica presentate dagli onorevoli di Italia Viva. L'articolo 1 della presente proposta di legge introduce semplificazioni in materia di pianificazione del settore portuale, modificando in più punti l'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84. In primo luogo, si definisce in modo più adeguato il documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS), intendendolo come un documento strategico non di rango pianificatorio, al fine sia di evitare possibili richiami alla disciplina urbanistica, sia di snellirne l'iter approvativo (articolo 1, comma 1, lettera a), e si precisano le competenze in materia di pianificazione di alcune parti previste nel DPSS (articolo 1, comma 1, lettera b)). L'approvazione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) è posta in capo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, trattandosi di aspetti strategici di rilevanza nazionale, escludendo espressamente la sottoposizione del medesimo documento alla procedura di valutazione strategica ambientale (articolo 1, comma 1, lettere c) e d)). Con l'articolo 1, comma 1, lettera e), si escludono dalle aree di interesse paesaggistico le aree comprese nel perimetro del Piano Regolatore Portuale, consentendo un rilevante alleggerimento del peso burocratico e non incidendo, peraltro, sulle aree vincolate, che resteranno tali. Per funzioni portuali di preminente interesse pubblico, è valutata con priorità la finalizzazione delle strutture e degli ambiti ad approdi turistici; tali modifiche sono motivate, da un lato, dal fatto che la funzione diportistica è già prevista tra quelle ammissibili nei piani regolatori portuali e, da un altro lato, dal fatto che le 'strutture o gli ambiti' per il diporto nautico possono essere classificati nel DPSS come 'aree di interazione porto-città' e



pertanto pianificate dai Comuni e non nel Piano Regolatore Portuale. Viene semplificata la procedura di approvazione del Piano Regolatore Portuale, prevedendo termini perentori per l' espressione del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Al fine di eliminare i ripetuti



Il Nautilus

Focus

rischi di sovrapposizione di più strumenti di pianificazione nel medesimo ambito è, inoltre, precisato che il Piano Regolatore Portuale è un piano territoriale di rilevanza statale e rappresenta l' unico strumento di pianificazione e di governo del territorio nel relativo perimetro di competenza. Un' importante semplificazione è, inoltre, diretta a unificare le diverse varianti previste dal testo vigente della legge n. 84 del 1994 (variante stralcio, variante localizzata e variante generale), sopprimendo il riferimento alla variante-stralcio (articolo 1, comma 1, lettere l) e m), e comma 2). L' articolo 2 prevede una semplificazione delle procedure di appalto, rendendo facoltativa per le Autorità di Sistema Portuale l' istituzione del Collegio Consultivo Tecnico introdotto dall' articolo 6 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120. L' articolo 3 è volto alla semplificazione delle operazioni di dragaggio, che rivestono anch' esse un carattere fondamentale per il pieno sviluppo del sistema portuale nazionale, che sta perdendo competitività rispetto al sistema europeo. In particolare, l' articolo 3 interviene in materia di metodologia della caratterizzazione dei sedimenti, necessaria per definire la loro conseguente destinazione, ovvero il loro sversamento a mare, il loro conferimento in casse di colmata e simili, con riferimento alla necessità di provvedere a operazioni di dragaggio. Occorre, sicuramente, procedere alla revisione delle linee guida relative alla metodologia di caratterizzazione, con riguardo soprattutto alle prove eco-tossicologiche, in modo da coniugare le corrette esigenze di tutela ambientale con le altrettanto corrette esigenze di sviluppo del sistema portuale nazionale e demandando tale compito ai soggetti competenti in materia, individuati nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e nel Ministero dell' ambiente e della tutela del territorio e del mare, supportati dai propri organi tecnici esperti in materia. L' articolo 4 è volto, infine, a rendere finalmente operativo il nuovo sportello unico doganale e dei controlli, istituito nel 2016 nell' ambito della riforma in materia portuale (articolo 20 del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169) ma non ancora funzionante a causa della mancata emanazione del decreto di attuazione del Presidente del Consiglio dei Ministri. La fase di sdoganamento in Italia vede, infatti, secondo i prodotti interessati, il coinvolgimento di diciotto diverse amministrazioni per un numero complessivo di sessantotto procedimenti, tra prodromici e contestuali. Ciò determina costi in termini di tempo, di denaro e di risorse umane che gli operatori non sono più in grado di sopportare. Il rischio è l' emarginazione del nostro Paese dai flussi di arrivo e di partenza delle merci, poiché solo gli scali più competitivi a livello di Unione europea saranno in grado di intercettare i traffici, soprattutto in questa fase di drammatica contrazione economica e dei volumi dovuta all' emergenza sanitaria. Osservazioni: Una proposta che finalmente sburocratizza le procedure per realizzare infrastrutture portuali funzionali all' operatività di un porto; come pure con questa proposta di legge si rende 'storia' e funzione al Piano Regolatore Portuale quale strumento di pianificazione e di governo del territorio nel relativo perimetro di competenza di un Sistema portuale. Purtroppo, il periodo politico che stiamo vivendo non ci consente di considerare se effettivamente la 'Politica' abbia voglia di ripartire dai porti e dal mare asset strategici per l' economia dell' intero nostro Paese.

La Gazzetta Marittima

Focus

Ministero per il mare

GENOVA Gli appelli e le riflessioni che si stanno riproponendo da parte del Propeller e della Federazione del Mare scrive in una sua nota il direttore di Assiterminal Alessandro Ferrari 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 né una velleità, né una suggestione continua Ferrari 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) 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 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 colletti 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 professionalità da valorizzare conclude Ferrari 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. * Anche la Federazione Italiana Piloti dei Porti sostiene con forza l'appello inviato al Governo dal presidente dell'International



La Gazzetta Marittima

Focus

Propeller Clubs Umberto Masucci e dal presidente della Federazione del Mare e di Confitarma Mario Mattioli, per l'istituzione di un Ministero del Mare. L'economia del mare rappresenta per il nostro Paese un valore enorme di 34 miliardi di Euro (2% del PIL) e offre occupazione a oltre 530 mila persone. Numeri importanti che richiedono da anni l'istituzione di un Ministero del Mare o di una sede politico amministrativa dedicata, con il preciso scopo di coordinare e gestire tutte le attività di un settore strategico e fondamentale come quello marittimo. Pur consapevoli del difficile momento che il nostro Paese si trova ad affrontare, crediamo fermamente che il Ministero del Mare possa rappresentare un punto di svolta per tutto il cluster marittimo italiano, un'unica guida capace di cogliere nuove opportunità e dare nuovo slancio per innovare e rilanciare la portualità del nostro Paese, facendo dell'Italia il fulcro dell'industria marittima del Mediterraneo.

ALIS: vaccini prioritari al popolo della logistica

ROMA Stiamo seguendo con particolare attenzione le varie fasi della campagna di vaccinazione contro il Coronavirus scrive il presidente di ALIS Guido Grimaldi e ci auguriamo che al più presto il vaccino possa essere un diritto esteso a tutta la popolazione. Pur consapevoli delle difficoltà che il momento comporta, chiediamo al Governo ed in particolare al Ministero della Salute di riconoscere gli operatori del trasporto e della logistica tra le categorie prioritarie destinatarie della somministrazione del vaccino, naturalmente dopo i medici, gli operatori sanitari e socio-sanitari. Così Grimaldi commenta con parole di condivisione la campagna di vaccinazione partita lo scorso 27 dicembre, a seguito dell'approvazione da parte dell'EMA del primo vaccino anti-Covid, ed evidenzia, al tempo stesso, la necessità di riconoscere una doverosa tutela al ruolo essenziale svolto dal trasporto e dalla logistica includendo i lavoratori del settore proprio tra le categorie prioritarie. Se è vero che, come ha giustamente definito il Governo, l'ordine di priorità deve tener conto del rischio di malattia, così come della disponibilità dei vaccini stessi, è altrettanto legittimo aggiunge il presidente di ALIS ritenere che l'intero popolo del trasporto e della logistica debba rientrare tra queste categorie prioritarie, in considerazione del fondamentale lavoro svolto di approvvigionamento quotidiano per tutto il nostro Paese, e in particolare per la fornitura dei vaccini stessi, dei medicinali e dei prodotti sanitari per gli ospedali, e per l'approvvigionamento di tutta la grande distribuzione organizzata e del comparto industriale e agricolo-alimentare, ecc.. I marittimi, gli autisti, i ferrovieri, gli operatori logistici, i magazzinieri, gli agenti e i terminalisti portuali ed interportuali stanno infatti continuando a svolgere il proprio lavoro con forte senso del dovere, coraggio, professionalità e responsabilità, e per questo è necessario tutelarli come essenziali nella catena di approvvigionamento globale delle merci. Dopo i plausi ed i segnali di vicinanza e stima rivolti dal Papa e dal Governo agli uomini e alle donne del trasporto e della logistica per il lavoro eroico svolto durante tutte le fasi, soprattutto quelle più critiche, dell'emergenza socio-sanitaria, conclude Guido Grimaldi è proprio alle Istituzioni che oggi il cluster ALIS chiede la massima attenzione per tutelare concretamente la salute di chi garantisce ogni giorno la consegna di merci e beni di prima necessità, tra cui prodotti alimentari, sanitari e farmaceutici, così come la distribuzione stessa dei vaccini su tutto il territorio nazionale.



Un anno di containers nei porti italiani

LIVORNO I containers fanno ormai una parte non indifferente dei traffici di settore: ed è interessante verificarne la consistenza porto per porto, che conferma per alcuni degli scali la funzione principale o almeno aggiuntiva di hub. Nei giorni scorsi sono apparsi alcuni dati, peraltro non ancora ufficiali, relativi ai movimenti dei contenitori nell'arco del 2020. Il noto esperto e vicepresidente dell'interporto Vespucci di Guasticce Angelo Roma ne ha ricavato la seguente tabella, che rende graficamente in modo molto chiaro la consistenza del traffico dei TEUs nell'ambito dei principali scali delle AdSP italiane. Da sottolineare che per alcuni porti (si veda Gioia Tauro, ma non solo) l'incidenza dei trasbordi è prevalente rispetto al semplice imbarco-sbarco.

