



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 28 gennaio 2021



Prime Pagine

28/01/2021	Corriere della Sera	7
28/01/2021	Il Fatto Quotidiano	8
28/01/2021	Il Foglio	9
28/01/2021	Il Giornale	10
28/01/2021	Il Giorno	11
28/01/2021	Il Manifesto	12
28/01/2021	Il Mattino	13
28/01/2021	Il Messaggero	14
28/01/2021	Il Resto del Carlino	15
28/01/2021	Il Secolo XIX	16
28/01/2021	Il Sole 24 Ore	17
28/01/2021	Il Tempo	18
28/01/2021	Italia Oggi	19
28/01/2021	La Nazione	20
28/01/2021	La Repubblica	21
28/01/2021	La Stampa	22
28/01/2021	MF	23

Primo Piano

27/01/2021	FerPress	24
ISFORT: webinar "Il Sistema Portuale italiano" dedicato al volume "Trasporti e Logistica: analisi e prospettive per l'Italia"		
27/01/2021	Ship Mag	25
Porti, trasporti e logistica: analisi e prospettive per l'Italia / Webinar Isfort		

Trieste

28/01/2021	Il Sole 24 Ore Pagina 11	Marco Morino 26
Pordenone punta sui treni cargo		

28/01/2021	Il Piccolo	Pagina 3		27
28/01/2021	Il Piccolo	Pagina 2	PIERCARLO FIUMANÒ	29
Dalla Silicon Valley al distretto navale La Venezia Giulia rinasce dalla crisi				

Venezia

28/01/2021	Il Gazzettino	Pagina 25		31
28/01/2021	Il Gazzettino	Pagina 33	ELISIO TREVISAN	32
28/01/2021	Il Gazzettino	Pagina 33		34
28/01/2021	Corriere del Veneto	Pagina 7		35
28/01/2021	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 33	GIANNI FAVARATO	36
Ordine di sgombero per i rimorchiatori della società Panfido sul canale Brentella				

Savona, Vado

28/01/2021	Il Secolo XIX (ed. Savona)	Pagina 30	LUISA BARBERIS	38
28/01/2021	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 38		39
27/01/2021	Il Vostro Giornale			40
27/01/2021	Savona News			42
Savona, recupero del San Giacomo e tutela dello Scaletto: la minoranza presenta due mozioni				

Genova, Voltri

28/01/2021	Il Secolo XIX	Pagina 16	SIMONE GALLOTTI	43
28/01/2021	Il Secolo XIX	Pagina 17	SI. GAL.	44
28/01/2021	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 6		45
28/01/2021	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 9		46
27/01/2021	Genova Post		Redazione	47
27/01/2021	Genova Post		Redazione	48
27/01/2021	Liguria 24			49
27/01/2021	Informazioni Marittime			50
27/01/2021	PrimoCanale.it			51
Recovery fund, per la Liguria dubbi su opere e stanziamenti. Attesa per l' incontro Governo - Regioni				

27/01/2021	PrimoCanale.it	Culmv, i sindacati plaudono ai lavoratori: "Ora si metta mano alla tariffa"	53
27/01/2021	Ship Mag	CULMV, i sindacati: Stabilizzare subito i soci precari	54
28/01/2021	Ship Mag	Msc (Medway) sperimenta nuovi treni container fra i porti liguri e Pordenone	55
27/01/2021	Shipping Italy	Ai lavoratori del Sech non sono piaciute le parole di Ferrari (Psa Genova Prà)	56
27/01/2021	The Medi Telegraph	Signorini: "Un porto moderno, sostenibile e accessibile è quello che ci chiede l'Ue"	57

La Spezia

28/01/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 27	<i>LAURA IVANI</i>	59
	Nuova zona logistica: «La Regione sblocchi il progetto spezzino»		
28/01/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 27	<i>L. IV.L. IV.</i>	60
	Da Lsct 6 milioni di euro per la sicurezza in porto		
28/01/2021	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 39		61
	Sistema robotizzato per i container frigo		
27/01/2021	Citta della Spezia		62
	Progetto Rumble: Pianifichiamo il suono, verso i Green Ports		
27/01/2021	PrimoCanale.it		63
	Laghezza a tutto campo: "Sommariva bene, a Peracchini chiedo più attenzione"		

Marina di Carrara

28/01/2021	La Nazione Pagina 15		65
	Massa all' attacco nel derby della sabbia «L' erosione è colpa del porto di Carrara»		

Livorno

28/01/2021	Il Tirreno Pagina 22		67
	Guerrieri, un altro passo verso Palazzo Rosciano Sotto esame dei deputati		
27/01/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	68
	Servizio di rimorchio: il bando per Livorno		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

27/01/2021	Ansa		69
	Infrastrutture: "filiera" Adriatico per intervento governo		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

28/01/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 55		70
	Marina Yacching no del Tar alla sospensiva		
28/01/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 57		71
	Authority nel Comitato la Regione lascia Fiorelli		

28/01/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 57	72
	Pescicoltura, il no sempre più vicino	
27/01/2021	La Provincia di Civitavecchia	73
	Itticoltura, l' Adsp esclude alternative al Molo Enel	
28/01/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 60	74
	Mancano i cestini, i rifiuti gettati nei carrelli della spesa	
27/01/2021	CivOnline	75
	Porto, Civitavecchia punta sull' idrogeno per un futuro green dello scalo	
27/01/2021	La Provincia di Civitavecchia	76
	Porto, Civitavecchia punta sull' idrogeno per un futuro green dello scalo	

Napoli

28/01/2021	Il Mattino Pagina 9	77
	La chimera delle Zes Sud, occasione perduta	
28/01/2021	Corriere del Mezzogiorno Pagina 5	79
	Metropolitana, De Luca vuole le carte	
28/01/2021	Il Mattino (ed. Napoli) Pagina 30	80
	Porto, promosso Annunziata dalla Camera sì all' unanimità	
27/01/2021	lidenaro.it	81
	Andrea Annunziata presidente dell' Autorità Portuale regionale, via libera dalla Camera	
27/01/2021	Stylo 24	82
	Plebiscito alla Camera per Annunziata: finisce l' era Spirito	
27/01/2021	Anteprima 24	83
	Lungomare, Autorità Portuale recupera la 'sua' boa dagli scogli	

Salerno

28/01/2021	La Città di Salerno Pagina 7	84
	Annunziata fa il pieno di consensi	

Bari

28/01/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno Pagina 26	85
	Le Zes, porte privilegiate dove cresce il turismo	
27/01/2021	Messaggero Marittimo <i>Redazione</i>	86
	"Zes occasione di sviluppo e crescita per il territorio"	
27/01/2021	Informazioni Marittime	87
	Green ports, Bari aderisce al bando europeo	
27/01/2021	Informazioni Marittime	88
	Adriatico Meridionale, al via i webinar sulla dimensione turistica delle Zes	

Brindisi

28/01/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 36	89
	Progetto Themis, al via i webinar gratuiti su Zes e dimensione turistica	
27/01/2021	Il Nautilus <i>Redazione</i>	90
	PROGETTO THEMIS, AL VIA I WEBINAR SU "LA DIMENSIONE TURISTICA DELLE ZES"	

27/01/2021	Puglia Live	92
PROGETTO THEMIS, AL VIA I WEBINAR SU "LA DIMENSIONE TURISTICA DELLE ZES"		

28/01/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 9	94
Fondi per il capannone e l'elettrificazione delle banchine		

Taranto

28/01/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 41	95
Lavori al molo San Cataldo il Tar di Lecce respinge il ricorso		

28/01/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 11	96
Via libera del Tar ai lavori per il molo San Cataldo		

27/01/2021	Ship Mag	97
Taranto, il Tar sblocca l'allargamento della banchina di levante		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

28/01/2021	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 31	98
«Sì alle Dogane nel porto di Gioia»		

28/01/2021	Il Quotidiano della Calabria Pagina 19	99
Agenzia delle dogane, Ranuccio approva		

Olbia Golfo Aranci

28/01/2021	La Nuova Sardegna Pagina 40	<i>DI GIANDOMENICO MELE</i> 100
Grendi investe a Cocciani rinasce il porto industriale		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

28/01/2021	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 22	101
Approdi a Pentimele Vitale: a chi interessa il futuro di Reggio?		

Augusta

27/01/2021	Siracusa Live	102
Rada di Augusta: il progetto del rigassificatore fu bloccato dalle indagini del pm Musco		

Trapani

28/01/2021	TP24	106
Concorso pubblico per la riqualificazione del waterfront di Trapani		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campana 30 - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



La Cassazione assolve Binda
Resta senza colpevole il delitto di Lidia Macchi
di **Luigi Ferrarella**
a pagina 20



Domani su 7
Leggermente fuori fuoco
La lente di Saviano per raccontare i fatti
la nuova rubrica dello scrittore nel settimanale in edicola



Governo Iniziate le consultazioni. Bellanova: non c'è soltanto un nome. Zingaretti: ora stanno provando a dividerci

Crisi, alta tensione con Renzi

Pd e M5S indicano Conte premier, il leader di Iv attacca: uno scandalo i gruppi improvvisati

UN DISARMO SUI FONDI UE

di **Angelo Panebianco**

C'è un interrogativo inesperto che dà il senso di questa crisi di governo. Ed è anche parte essenziale del rebus che il presidente della Repubblica deve cercare di risolvere in queste ore. L'interrogativo è il seguente: come ottenere un disarmo bilanciato e simmetrico tale per cui nessuna delle forze politiche in campo possa avvantaggiarsi troppo dalla gestione dei fondi europei in arrivo? È evidente che tutti, potendo, vorrebbero controllare quei fondi.

continua a pagina 30

LA SOCIETÀ BLOCCATA

di **Goffredo Buccini**

L'Italia si governa al centro, diceva Ciriaco De Mita, che di quel centro fu sommo sacerdote. Ma era ancora l'Italia degli anni Ottanta, prima del terremoto antipolitico di Tangentopoli, prima dell'eutanasia dei partiti nella Seconda Repubblica. Quando c'erano le sorbe, canterebbe Paolo Pietrangeli. E, soprattutto, quando c'era il ceto medio, naturale piedistallo sociale del centro politico, sangue e carne del moderatismo liberale.

continua a pagina 30

Pomeriggio di consultazioni, ieri, al Quirinale. La prima a salire da Sergio Mattarella, verso le 17, è stata la presidente del Senato Elisabetta Casellati, poi alle 18 è toccato al presidente della Camera Roberto Fico. Per entrambi una mezz'ora di colloquio. Intanto l'intreccio delle trattative, tra dichiarazioni e provocazioni, è sempre più fitto. Con Renzi che fa salire di nuovo la tensione definendo uno scandalo i gruppi improvvisati. Pd e M5S indicano premier Giuseppe Conte, mentre Teresa Bellanova ribadisce «che non c'è solo un nome». E Zingaretti: «Stanno provando a dividerci».

da pagina 2 a pagina 11

GIANNELLI



COLLOQUIO CON DI MAIO

«Niente giochi su di me»

di **Emanuele Buzzi**

«Basta giocare con il mio nome». Luigi Di Maio zittisce le voci che lo vorrebbero nuovo premier incaricato. Salda l'alleanza con i dem.

a pagina 8

LA CACCIA AI RESPONSABILI

Mancano sei senatori

di **Alessandro Trocino**

Prosegue la conta dei voti a Palazzo Madama, ma i numeri non tornano, mancano sei senatori. Vitali lascia Forza Italia e si arruola nei responsabili.

a pagina 9

Il Giorno della Memoria Francesco Guccini racconta Ferruccio



Il cantautore emiliano Francesco Guccini tra la madre, Ester Prandi, e il padre Ferruccio, soldato deportato dai nazisti

«La medaglia a papà Ferruccio che fu deportato»

di **Roberta Scorrane**

Ferruccio, classe 1911, soldato deportato nei campi dopo l'8 settembre del '43 perché contro il nazismo, è il padre di Francesco Guccini. «Ha visto cose disumane — racconta il cantautore — non ne parlavo mai. Prigionieri con lui Gianrico Tedeschi e Giovannino Guareschi. La medaglia d'onore a 30 anni dalla morte».

a pagina 23

IL VIRUS SCONTRO TRA L'EUROPA E LA CASA FARMACEUTICA

Vaccino e penali

Ecco che cosa rischia ora AstraZeneca

di **Lorenzo Salvia**
e **Fiorenza Sarzanini**

Continua il braccio di ferro tra Bruxelles e la società britannica AstraZeneca per i tagli delle forniture dei vaccini all'Europa. In Italia saranno consegnate entro marzo 3,4 milioni di dosi rispetto alle 16 previste. Ma come per la statunitense Pfizer, il contratto firmato con l'Unione europea non prevede l'applicazione automatica di penali, ma solo «rimedi» da riscrivere con un nuovo accordo. L'azienda farmaceutica corre il rischio di dover risarcire fino al 20% del valore delle dosi non consegnate o di restituire le somme versate in anticipo. Ma questa strada, al momento, sembra la meno probabile.

da pagina 12 a pagina 17

I MORTI DI PIAZZA SAN CARLO

Appendino condannata

«Gesto di altri»



di **Gabriele Guccione**
e **Simona Lorenzetti**

Condanna a un anno e sei mesi per i morti di piazza San Carlo. La sindaco di Torino Chiara Appendino: «Rispondo di un gesto folle fatto da altri».

a pagina 21

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Non avendo la fortuna di essere né in-terista né milanista, ho assistito con svizzera equidistanza allo scontro di creste tra i gallinacci Ibra e Lukaku durante il derby di Coppa Italia e mi sono convinto che la provocazione del bullo svedese c'entrasse poco con il razzismo. Non solo perché Ibrahimović è un crogiolo di etnie, da sempre bersaglio dei razzisti veri, ma perché nel gridare a Lukaku «Chiama tua madre e vai a fare le tue str...ate vuoti con lei, piccolo asino» il fine diatore non intendeva alludere a un pregiudizio generico, ma a un evento specifico, anche se mai confermato dall'interessato. Anni fa, il presidente dell'Everton sostiene che Lukaku si era rifiutato di rinnovare il contratto con la sua squadra dopo l'esito di un rito vuoti officiato dalla madre. Ma se, invece che al vuoti,

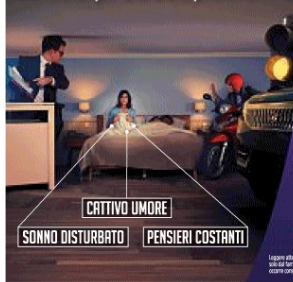
Che razza di Ibra



quel presidente avesse detto che Lukaku era ricorso ai tarocchi, l'altra sera probabilmente Ibra avrebbe urlato «vai a farti fare le carte da tua madre, piccolo asino» e nessuno si sarebbe sognato di tirare in ballo il razzismo. La maleducazione, l'insolenza, il riferimento canzonatorio alla mamma: tutto questo e molto altro fa parte del repertorio di quel formidabile rissaiolo. Ma il razzismo no. Per arrivarci non serve un grando ragionamento, tanto che sono riuscito a imbarcarlo persino io. Ma nel mondo dei social ogni parola sensibile — e lo sono quasi tutte, ormai — è una muletta sventolata sotto gli occhi del toro. E si sa che il toro (con la minuscola, eh) non pensa. Carica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ansia ingigantisce le tue preoccupazioni?



Dalla ricerca scientifica nasce



10128
9 771120 498068





Fazio fa un debito e condannano l'Appendino. Banda di ladri fa morti e feriti in piazza e condannano l'Appendino. La responsabilità penale non è personale?



Giovedì 28 gennaio 2021 - Anno 13 - n° 27
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

E BIDEN NEGA GLI F35

Renzi sull'aereo privato, paga il regime saudita

◊ LILLO E PACELLI A PAG. 5

IL MINISTRO LE MAIRE

Recovery, Parigi accusa: "Ritardi causati dalla Ue"

◊ CANNARÒ A PAG. 6

CONDANNA A TORINO

Piazza S. Carlo, 1 anno e mezzo alla Appendino



◊ SOLA A PAG. 14

"INGESSATO PER SOLDI"

Castellucci parla dei Benetton: "Solo dividendi"

◊ GRASSO A PAG. 13

» NON SOLO TIK TOK

Social e minori: sotto inchiesta Fb e Instagram

» Virginia Della Sala

Il Garante per la protezione dei dati personali ha aperto un'indagine su Facebook e Instagram. La misurazione arriva qualche giorno dopo che era stato predisposto il blocco di Tik Tok in Italia per i minori di 13 anni. Un provvedimento emergenziale, conseguenza della morte della bambina di Palermo per asfissia, molto probabilmente dopo aver cercato di emulare una pratica vista proprio sul social.

A PAG. 12



BIG PHARMA Non solo AstraZeneca: dai pagamenti alle consegne

Vaccini, i contratti-capestro: "Così la Ue si è fatta fregare"

Lo sconto con le case produttrici, i ritardi sulle dosi, la scarsa trasparenza degli accordi. L'eurodeputato Marc Botenga: "Clause segrete, per la troppa fretta, la Commissione ha ceduto su tutto"

◊ VALENTINO E VERGINE A PAG. 8 - 9



CRISI CONTE CERCA ANCORA I VOTI PER FARE A MENO DI RENZI & C.

Matteo d'Arabia respinto dal M5S

PROVOCAZIONI IV TENTA DI DIVIDERE IL PREMIER DAI 5 STELLE LUSINGANDO DI MAIO E PATUANELLI. LA REPLICA: "SCORDATELO"



◊ DE CAROLIS, MARA E SALVINI A PAG. 2 - 3

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Marcamenti a destra a pag. 3 • **Fini** Democrazia alla Nuer a pag. 17
- **Esposito** Su B. Palamara mente a pag. 11 • **Barbacetto** Ciao, Basilio a pag. 11

IL RAPPORTO ONU

Yemen, governo e ribelli sono i veri sciacalli di guerra

◊ ZUNINI A PAG. 15



IL CARTEGGIO INEDITO

Vomiti e fallimenti: parola di Cioran, il filosofo-Dracula

◊ TAGLIABUE A PAG. 18

La cattiveria

Intanto Renzi, per portarsi avanti col lavoro, ha già minacciato di ritirare i suoi ministri dal Conte-ter

WWW.SPINOZA.IT

Tutto può succedere

» Marco Travaglio

Nella crisi più demenziale del mondo, capita che l'analisi più azzeccata la faccia Toninelli: "L'alternativa a Conte è un gran casino". Ora che ha in mano il pallino della crisi, Mattarella deve trovare una maggioranza certa (non i famosi 161 senatori, ma almeno 158-159, visto che 4 dei 6 a vita e Bossi non si vedono quasi mai, dunque il plenum effettivo è 316-317). E, per farlo, deve intimare a chiunque incarichi di non porre veti per non precludersi i numeri che gli servono. Siccome poi siamo in piena pandemia e le Regionali in Calabria sono slittate da febbraio ad aprile, fa capire che le elezioni non sono un'opzione: se tutto va bene si può pensare a maggio-giugno, anche perché subito dopo parte il semestre bianco e sino a gennaio non si vota più. Inoltre non esiste una maggioranza per fare un governo, ma neppure per andare al voto. Le elezioni non le vuole nessun gruppo parlamentare, tranne forse quello di Fratelli d'Italia, che in tre anni ha quadruplicato i consensi ed è l'unico a poter garantire la rielezione a tutti i suoi, malgrado il taglio di un terzo dei posti. Oltre alla Meloni, il leader che ha tutto da guadagnare e nulla da perdere dal voto è Conte, forte di una popolarità già alta da due anni e ancora cresciuta dopo l'imboscata renziana.

Anche i 5Stelle, sventolando la bandiera di Conte, potrebbero aspirare a un buon risultato elettorale: ma l'altro ieri i gruppi parlamentari hanno bocciato a maggioranza la linea (sacrosanta) del vertice "Conte ed elezioni", pronti a un Conte-ter con Iv pur di restare dove sono. Poi c'è il Pd, che non è un partito, ma un coacervo di tribù tipo Libia: Zingaretti e i suoi ministri sarebbero ben lieti di andare alle urne, per tenersi stretto Conte, consolidare l'alleanza coi 5Stelle, liberarsi dei renziani di Iv e di quelli interni (i capigruppo Marcucci e Delrio giocano per il rignanesi); ma non controllano le altre tribù, disposte a tutto, anche a un governissimo col centro-destra, pur di liberarsi di Conte e del M5S e restare lì altri due anni. Nemmeno Zingaretti, se fallisse il Conte-ter, potrebbe dire di no a Mattarella se questi chiedesse l'estremo sacrificio di appoggiare un governo istituzionale con i soliti Cottarelli o Cartabia. Perché quello, e non le elezioni, sarebbe lo sbocco di un naufragio del Conte-ter. Se Conte va a casa, i 5Stelle che l'Innomabile aveva miracolosamente ricompattato (Di Battista e Di Maio si riparlano addirittura) perderebbero il loro premier e per giunta finirebbero in mille pezzi. Ma andrebbe in frantumi anche l'alleanza giallorosa: il Pd e forse LeU in maggioranza e il M5S a sparare sugli attuali alleati dall'opposizione, probabilmente insieme alla Meloni e ai duri e puri della Lega.

SEGUE A PAGINA 20



il Giornale



GIOVEDÌ 28 GENNAIO 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 23 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-8830

VICOLO CIECO

IL CONTE TER È GIÀ FINITO

Il premier potrebbe ricevere il reincarico, ma un nuovo governo nascerebbe già morto per i veti di Renzi (e degli alleati)

SALVINI CON FORZA ITALIA: «SE SERVE, GOVERNIAMO»

di Augusto Minzolini

Davanti ad un famoso caffè della Capitale, il Sant'Eustachio, ad una cinquantina di metri dal Senato, Tommaso Nannicini, economista e senatore eretico del Pd, ammette una mezza verità che nessuno dice: «Tutta questa storia dei responsabili (...)»

segue a pagina 2
servizi da pagina 2 a pagina 9

IL FINTO DIALOGO E LA CARTA FICO

di Adalberto Signore

Si sono aperte le consultazioni, ma nulla o quasi pare cambiato. Seppure con i toni e i modi consoni al prestigioso salone delle Feste del Quirinale, infatti, Giuseppe Conte e Matteo Renzi continuano a farsi una guerra tanto feroce, quanto sottotraccia. D'altra parte, nessuno dei due vuole restare con il cerino della crisi in mano. E così le rispettive trincee provano a veicolare una disponibilità al dialogo che in verità nasconde solo la voglia matta di poter piazzare il colpo del definitivo *knock out*. Ne è ben consapevole Sergio Mattarella, che ha preferito la strada di consultazioni che non fossero lampo proprio per provare a far decantare incomprensioni e diffidenze. Con la consapevolezza che la strada è in salita, perché i veti incrociati di Renzi da una parte e del M5s dall'altra potrebbero far sfumare il Conte Ter già domani sera.

Il problema, infatti, non è solo cosa dirà la delegazione di Italia viva quando oggi pomeriggio si presenterà al Colle (a ieri sera Renzi ancora non assicurava il suo *placet* a Conte), ma anche cosa diranno i capigruppo del M5s quando saranno ricevuti domani al Quirinale. «Siete disposti a un nuovo governo con Italia viva?», sarà l'ineluttabile domanda che porrà il capo dello Stato. E un «no» potrebbe contribuire a chiudere la strada all'autoproclamato «avvocato del popolo». I gruppi grillini, non è un mistero, sul tema sono a un passo dall'implosione, divisi tra chi vorrebbe riaprire un canale con il senatore di Rignano e chi invece è contrario «senza se e senza ma». Tra loro Alessandro Di Battista, che arriva a definire Renzi «il puparo dell'establishment». Posizione che complica la trattativa - assolutamente di facciata - che stanno provando a mettere in scena il premier dimissionario e l'ex segretario dem.

Per non irritare ancora il Colle e per evitare di passare come il responsabile di un'eventuale rottura, infatti, per tutta la giornata di ieri Conte ha chiesto al pezzo di Movimento che risponde a lui di «non dare alibi a Renzi». Nessun attacco e zero polemiche, è stato il diktat di Palazzo Chigi. E al Quirinale ha lasciato intendere di essere pronto a sedersi al tavolo con il leader di Iv. In verità, il premier sta continuando a lavorare sul pallottoliere del Senato, con l'obiettivo di creare una maggioranza autonoma da Renzi. Drenando senatori non solo a Iv, ma anche a Forza Italia. E il fatto che ieri a tarda sera l'azzurro Luigi Vitali abbia deciso di formalizzare il suo sostegno a Conte è un segnale (...)

segue a pagina 5

LA TRAGEDIA DI PIAZZA SAN CARLO

Guai giudiziari per i grillini: Appendino condannata

Nadia Muratore

a pagina 11



NEI GUAI Chiara Appendino ieri davanti al Tribunale di Torino

AVEVA RAGIONE IL LEGHISTA

Salvini al citofono: «Lei spaccia?» La rivincita: arrestati per droga

Chiara Giannini

a pagina 10



NEL MIRINO Matteo Salvini fotografato al citofono a Bologna

ASSURDE ACCUSE DOPO LA LITE CON LUKAKU

Ibra ultima vittima del «razzismo immaginario»

di Franco Ordine e Riccardo Signori



La sfida Lukaku-Ibrahimovic

Milan-Inter dell'altra sera, finale del primo tempo, 1 a 0 per il Milan. Lukaku riceve una spallata da Romagnoli: fallo. L'interista non si accontenta e parte verso Romagnoli, frenato da Kessiè, Ibra va verso Lukaku con un sorriso strafottente. «Chiama tua mamma, vai a fare i tuoi riti voodoo di m... piccolo asino», gli manda a dire. Non ci poteva esser di meglio per scatenare il clan delle verginelle, addossare colpe a Ibrahimovic e Lukaku con annessa accuse di razzismo, bullismo. Niente di meglio per spiegare al mondo cosa sia una partita di calcio.

IMPOPOLARE

Renzi re di antipatia per cinque motivi

di Pier Luigi del Viscovo

a pagina 4

SCARICABARILE

Una crisi senza impronte digitali

di Andrea Bianchini

a pagina 3

DOPO LE RIVELAZIONI DI PALAMARA

De Magistris: «Si indaghi sul ruolo di Napolitano»

di Felice Manti

È possibile riscrivere la storia giudiziaria degli ultimi 15 anni dopo le dichiarazioni choc dell'ex pm Luca Palamara al direttore del *Giornale* Alessandro Sallusti nel libro *Il Sistema*? Sì, almeno secondo l'altro ex pm Luigi de Magistris. La sua inchiesta Why Not spaccò la Calabria e la Procura di Catanzaro («la mia cassaforte venne scassinata»).

ta come ricorda bene Palamara», lanciò accuse gravissime su centrosinistra e governo Prodi, proprio quando stava per entrare in vigore la riforma della giustizia che prevedeva la separazione delle carriere. «Il vero elemento inquietante è il coinvolgimento pieno di Giorgio Napolitano e del Quirinale ai massimi livelli. Adesso si vada fino in fondo».

a pagina 10

ASTRAZENECA CONTRO LA UE

Guerra aperta sui vaccini E l'Italia ora ha paura

Manila Alfano

■ A muso duro. I rapporti tra Ue e AstraZeneca restano tesi. L'Ue ha chiesto ad AstraZeneca di spedire in Europa una parte delle dosi di vaccino anti-Covid prodotte nel Regno Unito, perché il contratto di acquisto anticipato siglato con la Commissione prevede che le dosi arrivino.

con Biloslavo e Micalessin alle pagine 12-13

INDICAZIONE DELLA CEI

Nuova messa: con lo sguardo si scambia il segno di pace

di Daniele Abbiati

Ormai siamo abituati a vivere per sottrazione. E anche a pensare per sottrazione. Da dieci mesi viviamo in modalità *contactless*, come se fossimo tutti carte di credito o, meglio, di debito, pagandoci la vita sottraendoci frammenti di vita. Al supermercato, dal tabaccaio, in edicola, nei luoghi che il virus ha trasformato in non luoghi dove esercitare la nostra diminuita antropologia quotidiana. Ma quando il luogo-non luogo è sacro, la musica, magari diffusa da un organo, cambia?

a pagina 14

ORNELLA VANONI

«A 86 anni il mio sogno è cantare con Paoli»

Giordano a pagina 26

IL GIORNO

GIOVEDÌ 28 gennaio 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Como, cameriere a Sankt Moritz torna a casa

Con la variante inglese in treno dalla Svizzera Denunciato per epidemia

Canali a pagina 14



Sondrio, la famiglia di Mingarelli

Morto nella neve «Incidente? Non ci crediamo»

Pusterla a pagina 15

ristora
INSTANT DRINKS

Pochi vaccini per colpa degli errori Ue

Braccio di ferro con le aziende. Ma Londra procede spedita perché ha stipulato i contratti molti mesi prima di Bruxelles. Lo stesso vale per il via libera ai sieri: il mondo corre, l'Emu va a rilento. I tecnici del governo: puntiamo sui monoclonali

Servizi
alle pagine 3, 4 e 5

Giornata della Memoria sul web

Sono i giovani che ci chiedono di ricordare

Davide Nitrosi

Nella tradizione ebraica la memoria è tutt'uno con il senso della storia umana. Zakhòr, ricorda! Una parola legata al concetto di maschio. L'uomo è colui che ricorda. Ma è un obbligo che trascende l'imperativo, non è un semplice dovere. Perché contiene la consapevolezza che la vera memoria non è ricordare tutto, non è ubriacarsi di immagini fino a precipitare nell'oblio e confondersi. È la memoria necessaria per tramandare e interpretare la storia, per comprendere, se possibile, il legame tra Dio e l'uomo, e il mistero del suo silenzio. È la memoria che permette ai padri di sollecitare nei figli il desiderio di domandare e conoscere, per leggere il mondo con occhi superiori al presente.

Continua a pagina 2

L'ALBUM DEI PAPABILI MENTRE MATTARELLA PROSEGUE LE CONSULTAZIONI IL CONTE TER NON DECOLLA, SPUNTA GENTILONI. DRAGHI RESTA L'ASSO



GIUSEPPE CONTE
Vulturara Appula, 8/8/1964



PAOLO GENTILONI
Roma, 22/11/1954



MARIO DRAGHI
Roma, 3/9/1947



PIER FERDINANDO CASINI
Bologna, 3/12/1955



LORENZO GUERINI
Lodi, 21/11/1966



ROBERTO FICO
Napoli, 10/10/1974

IL TOTO PREMIER

Servizi da pagina 6 a pagina 9

DALLE CITTÀ

Milano

Dal lager al Covid Renato sopravvissuto due volte

Palazzolo nelle Cronache

Milano

Respinta da 3 licei Il sogno infranto di Carlotta

Saggese nelle Cronache

Pavia

Una maxi-truffa con le rinnovabili Undici nei guai

Zanette nelle Cronache



Uccisa 34 anni fa, la Cassazione scagiona Binda
Omicidio Lidia Macchi Ultimo atto: assoluzione

G. Moroni a pagina 19



La lite in campo con Lukaku diventa un caso
Autogol razzista di Ibra Ora rischia Sanremo

Turrini a pagina 11

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.





Oggi l'ExtraTerrestre

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



Il Giorno della Memoria

SHOAH Le celebrazioni in Europa. Mattarella: «Errore considerare il nazismo un accidente della storia»

Riccardo Chiacchi pagina 7



Visioni

TEATRO Addio a Lars Norén, poeta e drammaturgo svedese che ha raccontato i nodi irrisolti del suo paese

Gianfranco Capitta a pagina 13

■ CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
■ EURO 2,00

GIOVEDÌ 28 GENNAIO 2021 - ANNO LI - N° 23

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

L'AZIENDA ANNUNCIA UN ULTERIORE TAGLIO: IN ARRIVO SOLO UN QUARTO DELLE DOSI PROMESSE

Ritardi AstraZeneca, Europa furiosa

■ Iskra Reic, vicepresidente esecutivo per l'Europa e il Canada di AstraZeneca, ha dovuto spiegarsi di fronte alla Commissione Ue dopo le forti polemiche per il taglio alle consegne del vaccino. Dura la commissaria alla Salute Stella Kyriakides: «Spiegazioni insuffi-

cienti, l'azienda onori il contratto, non siamo dal macellaio». Nel mirino di Bruxelles anche le forniture al Regno Unito. L'europarlamento chiede che i contratti con Big Pharma siano resi pubblici. Mentre l'azienda anglo-svedese annuncia ulteriori ritardi: solo un

quarto delle dosi promesse nel primo trimestre sarà consegnato ai paesi Ue. Sotto la pressione della Germania, Bruxelles minaccia adesso di mettere in atto «entro la fine della settimana» delle «restrizioni all'export» di vaccini.

ANNA MARIA MERLO A PAGINA 4

LOMBARDIA

Numeri impazziti, il caso Milano

■ Da un giorno all'altro crollano i contagi nel capoluogo: i malati di Covid sarebbero passati, secondo il sistema informatico regionale, da 13.680 a

2.475. Beppe Sala: fare chiarezza. Ma i conti non tornano neanche ai sindaci dei piccoli comuni, la macchina è andata in tilt. ROBERTO MAGGIORI A PAGINA 4

foto di Giuseppe Lami



La direzione del Pd approva all'unanimità la relazione di Zingaretti: «Al Colle solo il nome di Conte». Cade il veto su Renzi. Anche nei 5 stelle vacilla la linea dura nei confronti del leader di Iv che però rialza i toni. Il premier resiste alle sirene anche se arruola solo un altro forzista pagine 2,3

Post-pandemia Vincitori e vinti nella grande mutazione d'epoca

ALDO CARRA

La crisi di governo aggiunge incertezza in una fase in cui in molti non vedono l'ora che tutto torni come prima. E rende pressante un interrogativo: sarà possibile un ritorno al come eravamo o, al contrario, non dobbiamo cominciare a considerare la pandemia come uno stress test per accelerare un processo che stentavamo ad avviare? Quindi non una parentesi che si chiude, ma un continuum che proietterà nel futuro i cambiamenti che stiamo già vivendo.

— segue a pagina 15 —

Recovery Plan Le vere intenzioni di chi mette in croce la maggioranza

ROBERTO ROMANO,
PAOLO MARAZZANO

La discussione politica ed economica nazionale rispetto l'impianto del piano del governo Next Generation EU (Ngeu) manifesta un provincialismo ideologico che tradisce le vere intenzioni di chi vorrebbe mettere in croce l'attuale maggioranza. Il piano Ngeu ha dei limiti indiscutibili, ma sono limiti su cui si potrebbe lavorare, non tanto nella re-allocazione delle risorse postate per Missione. Piuttosto all'interno di una analisi economica circa l'impatto delle stesse (misure) diversamente combinate.

— segue a pagina 14 —

all'interno

Migranti Strage del 2013, l'Onu condanna l'Italia

LEO LANCARI

PAGINA 7

Piazza San Carlo Un anno e sei mesi per Appendino

MAURO RAVARINO

PAGINA 6

Usa «Recuperare 4 anni», scatto di Biden sul clima

MARINA CATUCCI

PAGINA 8

Razza padrona

Gli «imperdonabili» sussidi che piacciono a Matteo Renzi

TOMMASO DI FRANCESCO

Lo abbiamo sentito Matteo Renzi: «Andremo al Quirinale senza pregiudizi... La priorità è aiutare i cittadini...». Sprecare i soldi del Recovery... vivere di sussidi sarebbero errori imperdonabili... «Basta vivere di sussidi è da mesi il suo intercalare morale». Che viene dall'uomo del Jobs Act: l'egemonia neoliberalista se parla di «sussidi» non pensa alla montagna di denaro pubblico che sostiene da sempre l'esistenza anche giuridica della figura del padrone. No, i sussidi sono i «troppi» ristori, il modesto - reddito di cittadinanza e soprattutto il blocco dei licenziamenti:

scade a marzo e già tira il vento gelido, da lotta di classe, di Confindustria che nella crisi vuole la soluzione padronale. Senonché, fatto tragico, il leader di Italia Viva da mesi è protagonista di un via vai in Medio Oriente - con «aerei di Stato» ma di quale Stato? - per «conferenze» e task force, per le quali guadagna un «sussidio» di decine e decine di migliaia di euro o dollari a botta. Ci sfugge la reale competenza di Renzi: l'unica vera, mediorientale, è stata quella di avere da premier vergognosamente sdoganato il golpista torturatore Al Sisi fin dal 2014 come «l'uomo nuovo del

Medio Oriente». Così ora, sullo sfondo di un vasto mercato d'affari italiani nell'area, il «nostro» va a prendersi i sussidi dal principe saudita Mohammed bin Salman, un criminale che viola i diritti umani per l'Onu e che la stessa Cia considera come il mandante della barbara uccisione nel 2018 dell'oppositore Khashoggi. Un regime crudele al quale ieri il neopresidente Biden ha sospeso la vendita di armi Usa avviata da Trump. Sì, lavorare per una task force governativa a Riad - ma non tuonava Renzi contro la task force di Conte? - e vivere di sussidi, sauditi, è davvero imperdonabile.

Lele Corvi



10128
Poste Italiane SpA - n.a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, G.U. 130/2004
9 770257 1215000



€ 1,20 ANNO CXXX-N° 27
ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Giovedì 28 Gennaio 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ISCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI", EURO LIO

Il nuovo disco
Vanoni, 86 anni
di emozioni
«Paoli e Mahmood
nel mio futuro»
Federico Vacalabre a pag. 17



Il libro della vice di Biden
Razzismo, sessismo
e omofobia: la Harris
mette a nudo l'America
Kamala Harris a pag. 16



Oggi Coppa Italia
De Laurentiis
blinda Gattuso
«Ma ora basta
con gli alti e bassi»
Pino Taormina a pag. 18



Il cantiere del dopo-Conte

► Il Pd: incarico al premier. Ma Boschi e Bellanova spiazzano: «Perché non Di Maio o Gentiloni?»
► I paletti di Renzi per il ter: Recovery, Mes e via Bonafede. Ipotesi del mandato esplorativo a Fico

Il commento
I RESPONSABILI
CHE NON SERVONO
AL PAESE

Alessandro Campi

Più volte s'è detto in questi giorni che gli italiani, in maggioranza, non hanno capito e non capiscono il senso della crisi istituzionale che ha portato alle dimissioni di Giuseppe Conte. Da qui l'accusa specifica a Matteo Renzi, che della crisi è stato l'architetto e l'esecutore, di aver agito in modo, al tempo stesso, incomprensibile e irresponsabile. Da qui l'accusa generale alla classe politica di trastullarsi con i suoi giochi di palazzo. Continua a pag. 43

L'analisi
MA LA VERA
SVOLTA ARRIVÀ
SUI FONDI UE

Giorgio la Malfa

Al di là del nodo dei rapporti politici fra i partiti della maggioranza, la crisi di governo ha un preciso oggetto. Si tratta della questione del piano italiano di utilizzazione dei fondi del Next Generation EU. E così non solo per il fatto che, come ha scritto Antonio Polito sul Corriere della Sera, la crisi è nata all'inizio di dicembre quando il presidente del Consiglio ha portato in Consiglio dei ministri una propria proposta di destinazione dei fondi e di assetto della governance. Continua a pag. 43

Nel caos che segue ad una crisi aperta al buio dal due duellanti, i democristiani ancora a stare in equilibrio tra Giuseppe Conte e Matteo Renzi. Il Pd sollecita il reincarico al premier. Boschi e Bellanova (Iv) spiazzano: perché non Di Maio o Gentiloni? Nel frattempo il leader di Italia Viva gioca a fare il guastatore e impone i paletti per il ter: Recovery, Mes e via il ministro della Giustizia Bonafede. E prende piede l'ipotesi di un mandato esplorativo al presidente della Camera Fico.

Conti, Gentili
e servizi alle pagg. 2 e 3

L'intervista Bassolino
«Solidarietà istituzionale
e maggioranza più ampia»

Generoso Picone a pag. 5

Tensioni made in Campania
«Contiani», è subito lite
tra lady Mastella e Rossi

Adolfo Pappalardo a pag. 7



Il retroscena

Crimi apre a Iv
«Non parliamo più
di prescrizione»

Valentina Petrucci

Alla riunione dei gruppi parlamentari nuovo lessico e nuovo programma grillino. E Crimi tende la mano: «Non si parla di prescrizione». Tutti uniti solo dal no al voto anticipato. A pag. 4

Zone speciali al palo
Zes lumaca
l'ennesima
occasione
sciupata al Sud

Nando Santonastaso

Più di tre anni e un'infinità di annunci dopo, è ancora molto complicato capire quando e come le Zes diventeranno una certezza per lo sviluppo del Mezzogiorno. Di zone economiche speciali si continua a parlare in tutte le salse, e sicuramente molto di più da quando si è insediato il governo giallorosso che di ministri meridionali ne ha a profusione. Eppure la sensazione che le Zes non siano ancora il perno, persino inevitabile, di un sistema di crescita del Sud, resta. A pag. 9

Napoli, blitz al Comune I pm: da valutare le pressioni degli ultrà



Il "sacramento" di Maradona ai Quartieri Spagnoli. Alessandro Garofalo/NEWFOCUS/UD

Maradona, inchiesta sulla statua che non c'è

Leandro Del Gaudio in Cronaca

«Non siamo cavie»
studenti in rivolta
e scuole occupate

► Napoli, caos per il ritorno in aula dei liceali
La sfida: «Tutelateci dal Covid». Ragazzi divisi
Mariagiovanna Capone in Cronaca

La sentenza di Roma

Ma l'occupazione
delle classi
va contro la legge

Paolo Galdi

La ruvida profezia di Edgard Morin, il grande sociologo francese secondo il quale «tutto in Italia finisce in tribunale», riceve l'ennesima consacrazione dalla pandemia del Covid. Continua a pag. 43

Il vaccino

«Svelate il contratto»
è alta tensione
tra Ue e AstraZeneca

Scontro Ue-AstraZeneca: «Il contratto sia pubblico; rispettate i patti». A incendiare il clima già arroventato sono state le dichiarazioni del Ceo Soriot. «Non c'è alcun obbligo» sul numero di dosi da fornire all'Ue. Maffettone a pag. 10

La storia «Lotto contro gli stereotipi»

Tasnim, influencer con il velo
a 21 anni spiega l'Islam sul web



Ilaria Ravarino a pag. 14

OFFERTE SOTTOCOSTO DAL 29 GENNAIO AL 7 FEBBRAIO 2021

ACQUISTABILI
MUTTI
30000* PREZZO
DISPONIBILE

0,68

ACQUISTABILI
MUTTI
23000* PREZZO
DISPONIBILE

1,10

ACQUISTABILI
MUTTI
30000* PREZZO
DISPONIBILE

2,25

SOTTOCOSTO



Il Messaggero



201 € 1,40* ANNO 143-N° 27
ITALIA
Sped. in A.P. D.L. 350/2003 conv. L. 46/2004 art. 1 c. 1 DOR RM

NAZIONALE

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](https://www.ilmessaggero.it)

Giovedì 28 Gennaio 2021 • S. Tommaso d'A

**In edicola e sul web
Torna MoltoDonna
con la Clerici e le altre:
la forza e l'arte
di ricominciare da sé**
Inserito di 24 pagine



**Coppa Italia, la Juve passa
La Lazio si fa eliminare
dall'Atalanta in dieci (3-2)
Roma, strappo Fonseca:
Dzeko resta fuori squadra**
Nello Sport



**Il Messaggero
BROOM**
motori.ilmessaggero.it

**Cosa serve al Paese
Ma i veri
"responsabili"
non pensano
alle poltrone**

Alessandro Campi

Piu' volte s'è detto in questi giorni che gli italiani, in maggioranza, non hanno capito e non capiscono il senso della crisi istituzionale che ha portato alle dimissioni di Giuseppe Conte. Da qui l'accusa specifica a Matteo Renzi, che della crisi è stato l'architetto e l'esecutore, di aver agito in modo, al tempo stesso, incomprensibile e irresponsabile. Da qui l'accusa generale alla classe politica di trascurarsi con i suoi giochi di palazzo e di non pensare ai problemi degli italiani in un momento tanto tragico per la nazione.

In realtà, la stessa cosa potrebbe probabilmente dirsi per tutte le crisi di governo che hanno scandito la storia dell'Italia repubblicana. Volte dai partiti o dai loro leader per motivi che anche allora, nelle diverse occasioni, debbono essere apparse alla gran parte dei cittadini inspiegabili o, nella migliore delle ipotesi, inopportuni e dunque non rispondenti agli interessi della collettività.

Per quale motivo reale Bossi, nel dicembre 1994, affossò il primo governo Berlusconi? Perché Bertinotti, nell'ottobre 1998, ritirò l'appoggio del proprio partito al primo governo presieduto da Prodi decretandone la caduta? Perché Salvini si è affondato da solo, insieme al governo giallo-verde che aveva così fortemente voluto, nell'estate del 2019? E che dire di quando Matteo Renzi (sempre lui!) nel febbraio 2014 (...)

Continua a pag. 10

Conte ter, Renzi alza il prezzo

► Il Pd: per noi c'è solo il premier. Cresce l'ipotesi del mandato esplorativo e si prepara il dopo Le condizioni di Iv: via Bonafede e nuovo Recovery. M5S spaccato sulla candidatura Di Maio

ROMA Crisi di governo, il Pd: per noi c'è Giuseppe Conte. La direzione dem vota all'unanimità. Il premier sembra certo dell'incarico ma il gruppo dei Responsabili è ancora esiguo e negli ambienti della maggioranza si prepara il dopo. Matteo Renzi alza il prezzo per il ter: via Bonafede e nuovo Recovery. L'ipotesi del mandato esplorativo: Roberto Fico, al termine degli incontri con i partiti, potrebbe avere l'incarico di verificare una coalizione.

Acquaviti, Conti, Gentili e Pucci alle pag. 2, 3 e 4

Il gruppo che dovrà sostenere il governo

**Liti sul nome e deputati in prestito:
la tumultuosa nascita dei costruttori**

Mario Ajello

È un'operazione politica, ma chissà. Di sicuro è anche una pochezza: quella ambientata nel nuovo gruppo dei responsabili che è appena nato - il difficile



parto s'è avuto ieri: 10 senatori per il Conte Ter che in serata diventano 11 ma già votavano quasi tutti per il Conte Bis, quindi o s'allargano o non saranno decisivi - e già s'azzuffa e si scinde. A pag. 5

Nelle pieghe della Finanziaria

**Le strade del bonus sono infinite:
spuntano 10 milioni per i santuari**

Umberto Mancini

Chiamatelo bonus santuario o bonus reliquia. Un contributo a fondo perduto, appena 10 milioni, per tutti i



soggetti «che esercitano attività d'impresa di vendita di beni o servizi al pubblico nei Comuni dove ci sono santuari religiosi». A pag. 6

Romana, figlia di un imam, spopola parlando di Islam anche in tv



**Tasnim, l'influencer
«In rete il velo piace»**

La modella Tasnim Ali, 21 anni

Ravarino a pag. 14

L'Italia senza rosso e da domenica Lazio in zona gialla

► Contagi in calo nell'ultima settimana: -12% ma ieri un balzo in alto che fa preoccupare

Francesco Malfetano

Almeno tre regioni di nuovo in giallo e, forse, nessuna in rosso. Da domenica o da lunedì infatti, in base ai dati del monitoraggio raccolti tra il 18 e il 24 gennaio Lazio, Liguria e Veneto potrebbero abbandonare l'arancione. Probabili gialle anche Emilia-Romagna e Marche. A pag. 8
Mangani a pag. 9

Lo scontro

**Vaccini, l'Ue attacca
«AstraZeneca renda pubblici i contratti»**

BRUXELLES Vaccini, l'Ue attacca: «AstraZeneca renda pubblici i contratti, devono rispettare i patti». Polito Salimbeni a pag. 7

La Procura di Roma archivia: non è interruzione di pubblico servizio Liceo occupato, per il pm non è reato

ROMA La Procura della Capitale ha chiesto l'archiviazione di molte inchieste - quasi tutte che riguardano edifici scolastici occupati nella città. Per la Procura di Roma gli studenti «devono essere considerati soggetti attivi della comunità scolastica e partecipi alla sua gestione». Una decisione in controtendenza rispetto ad alcuni precedenti della Cassazione.

Allegri e Loiacono a pag. 13



L'occupazione del Liceo Kant

(foto PIRROCCO/AGF/ITALIA)

Decisioni contro

Se il giudice sale in cattedra anche a scuola

Paolo Galdi

La ruvida profezia di Edgar Morin, il grande sociologo francese secondo il quale «tutto in Italia finisce in tribunale», riceve l'ennesima consacrazione dalla pandemia del Covid.

Continua a pag. 10

UN NUOVO SOGNO PER IL LEONE

Buongiorno, Leone! Avete iniziato l'anno con Luna nel segno, questo è quindi la seconda di gennaio, ma certamente non c'è paragone. Nasce Luna piena, in grado da sola di portare confusione e bufera nei rapporti, figuratevi con quale forza combatte con 6 astri contrari. Un record. Come in un film western, un mezzogiorno di fuoco da ricordare. Ma, cari Leone, arriva anche un nuovo sogno. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'oroscopo all'interno

Ressa in piazza: 18 mesi. Gli altri sindaci solidali Appendino, condanna e rabbia «Non ho colpa per quei morti»

TORINO «Il dolore per quanto accaduto quella notte è ancora vivo e lo porterò sempre con me. Con la stessa sincerità vorrei aggiungere ancora una cosa: a questi sentimenti si somma anche una sensazione di amarezza. Devo rispondere, in quanto sindaco, di fatti scatenati da un gesto folle di una banda di rapinatori». Così la sindaca di Torino, Chiara Appendino, condannata ieri a un anno e sei mesi nel processo con rito abbreviato per la tragedia di piazza San Carlo.

Nicola a pag. 12

**Marche, caos su FdI
«Pochi italiani, no alla pillola abortiva»**

ANCONA No ai consultori e al day hospital per la somministrazione della pillola 486. Il centro-sinistra del consiglio regionale delle Marche boccia la mozione Pd e scoppiano le polemiche. Il capogruppo FdI Carlo Ciccio: «Non vogliamo la sostituzione etnica». Taffi a pag. 12

* € 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 Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport Stadio € 1,40; nel Molise, Il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport Stadio € 1,50

il Resto del Carlino

GIOVEDÌ 28 gennaio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Rovigo, coppia in crisi

**Lite a coltellate
lui muore, lei tenta
il suicidio col gas**

Moretto e Tosatti a pagina 15



Ravenna, assassinò la moglie

**La Cassazione:
ergastolo
per Cagnoni**

Privato a pagina 18

ristora
INSTANT DRINKS

Pochi vaccini per colpa degli errori Ue

Braccio di ferro con le aziende. Ma Londra procede spedita perché ha stipulato i contratti molti mesi prima di Bruxelles. Lo stesso vale per il via libera ai sieri: il mondo corre, l'Emu va a rilento. I tecnici del governo: puntiamo sui monoclonali

Servizi
alle pagine 3, 4 e 5

Giornata della Memoria sul web

**Sono i giovani
che ci chiedono
di ricordare**

Davide Nitrosi

Nella tradizione ebraica la memoria è tutt'uno con il senso della storia umana. Zakhòr, ricorda! Una parola legata al concetto di maschio. L'uomo è colui che ricorda. Ma è un obbligo che trascende l'imperativo, non è un semplice dovere. Perché contiene la consapevolezza che la vera memoria non è ricordare tutto, non è ubriacarsi di immagini fino a precipitare nell'oblio e confondersi. È la memoria necessaria per tramandare e interpretare la storia, per comprendere, se possibile, il legame tra Dio e l'uomo, e il mistero del suo silenzio. È la memoria che permette ai padri di sollecitare nei figli il desiderio di domandare e conoscere, per leggere il mondo con occhi superiori al presente.

Continua a pagina 2

**L'ALBUM DEI PAPABILI MENTRE MATTARELLA PROSEGUE LE CONSULTAZIONI
IL CONTE TER NON DECOLLA, SPUNTA GENTILONI. DRAGHI RESTA L'ASSO**

GIUSEPPE CONTE
Vulturara Appula, 8/8/1964

PAOLO GENTILONI
Roma, 22/11/1954

MARIO DRAGHI
Roma, 3/9/1947

PIER FERDINANDO CASINI
Bologna, 3/12/1955

LORENZO GUERINI
Lodi, 21/11/1966

ROBERTO FICO
Napoli, 10/10/1974

IL TOTO PREMIER

Servizi da pagina 6 a pagina 9

DALLE CITTÀ

Bologna

**Arresti al Pilastro
Salvini incalza:
«Rifarei quella
citofonata»**

Baroncini in Cronaca

Bologna, grave l'amico

**Si schianta in auto
contro un palo
Muore a 25 anni**

Tempera in Cronaca

Valsamoggia

**Blitz della Finanza
Sequestrati
15 chili di droga**

Servizio in Cronaca



Uccisa 34 anni fa, la Cassazione scagiona Binda
**Omicidio Lidia Macchi
Ultimo atto: assoluzione**

G. Moroni a pagina 19



La lite in campo con Lukaku diventa un caso
**Autogol razzista di Ibra
Ora rischia Sanremo**

Turrini a pagina 11

**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.





GIOVEDÌ 28 GENNAIO 2021

IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2.00€ abbonamento obbligatorio con mensile "SALUTE" - Anno CXXXV - NUMERO 23, 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

DOPO LA LITE IN CAMPO E GLI INSULTI A LUKAKU
Sanremo, Ibra rischia l'espulsione
E Speranza scrive: no al pubblico

LEONE / PAGINE 32 E 33



IL FORCE BLUE ALL'EX-PATRON F1: 7,4 MILIONI
Yacht di Briatore, chiusa l'asta
A comprarlo è l'amico Ecclestone

P. ALBANESE / PAGINA 10



INDICE

Primo piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 12
Commenti	Pagina 14
Economia/Marittimo	Pagina 15
Genova	Pagina 15
Xte	Pagina 32
Programmi Tv	Pagina 35
Sport	Pagina 36

IL QUIRINALE ACCELERA E CHIEDE AI PARTITI RISPOSTE DEFINITIVE

Il Pd: noi avanti solo con Conte Il premier: Renzi? Non mi umilio

Nuovi tentativi per allargare la maggioranza
Oggi la delegazione di Italia Viva vede Mattarella

Il Pd non cambia linea: l'unico nome per Palazzo Chigi resta quello di Conte. C'è un'apertura al ritorno di Renzi in maggioranza. Ma il premier avverte: non mi umilio.
SERVIZI / PAGINE 2-5

IL COMMENTO

FEDERICO GEREMICCA

LA CRISI SI ALLUNGA
IL PALAZZO LITIGA
E IL PAESE AFFONDA

Il conto alla rovescia è dunque cominciato. Ieri pomeriggio con la salita al Quirinale dei presidenti di Senato e Camera, infatti, ieri il presidente Sergio Mattarella ha avviato le sue consultazioni ed una cosa - forse - si può già dire: dimentichiamoci delle crisi-lampo che portarono alla nascita, nel giro di pochissimi giorni, dei governi di Matteo Renzi prima e Paolo Gentiloni poi.

SEQUE / PAGINA 14

ROLLI

GEOMETRIE VARIABILI

MAI CON RENZI!
VAI CON RENZI!

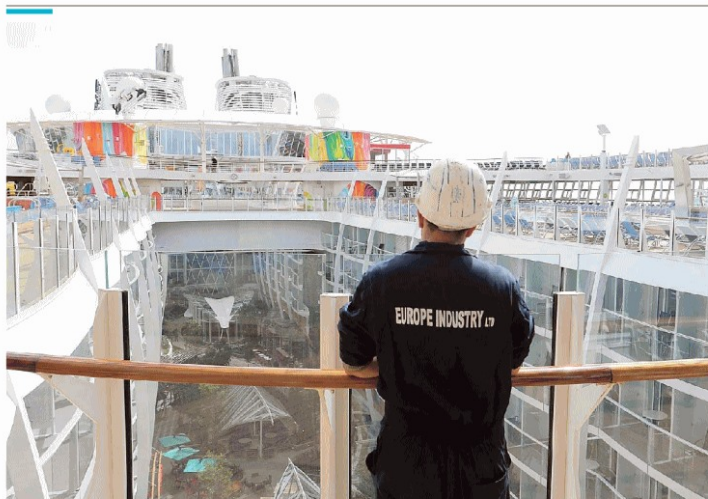


LASINDACA DI TORINO

Irene Famà e Giuseppe Legato

Appendino condannata per la tragedia in piazza
Ma i sindaci protestano

La sindaca di Torino Appendino è stata condannata a un anno e mezzo per i morti e i feriti nella calca di piazza San Carlo. I sindaci: «Paghiamo sempre noi per tutti».
L'ARTICOLO, MENDUNI E ROSSI / PAGINA 11



Fincantieri-Stx, si rompe il finanziamento del mare

I lavori di costruzione della nave Symphony of the Seas nei cantieri di Saint-Nazaire

GALLOTTI/MARTINELLI / PAGINA 15

Liguria, over 80 e disabili vaccinati dal 15 febbraio

Definito il piano per la seconda fase della somministrazione del vaccino in Liguria. Dal 15 febbraio saranno interessati gli over 80, i medici delle strutture private, i dentisti, gli ospiti di strutture per disabili. Le persone coinvolte in questa fase sono 180 mila, e si aggiungono alle 60 mila già vaccinate. «A maggio - ha spiegato il presidente della Regione Toti - partiranno le somministrazioni agli over 75 anni. In questo modo prima dell'estate avremo messo al sicuro i soggetti più a rischio».

E. ROSSI / PAGINA 8

IL FOCOLAIO

Claudio Donzella

Dilaga il contagio
in una Rsa sanremese:
18 morti in vent'giorni

In tre settimane 18 vittime su 121 ospiti. Sono i dati impressionanti del contagio di Villa Serena, a Sanremo, una Rsa diventata il focolaio peggiore della seconda ondata in Liguria.

L'ARTICOLO / PAGINA 9

L'ISTRUZIONE E IL VIRUS

Bruno Viani

L'Università di Genova prova la riapertura
Blitz degli studenti

Sensi unici nelle scale, prenotazioni in biblioteca, quarantena per i libri. L'Università di Genova prepara la riapertura ma gli studenti protestano: «Basta videolezioni e no alla seconda rata».

L'ARTICOLO / PAGINA 20

BUONGIORNO

Quando, prima di salire al Quirinale, il Giuseppe Conte si è accomiato dal consiglio dei ministri rivendicando il lavoro compiuto, e scusandosi per gli errori commessi, ma commessi in buona fede, ho pensato che la buona fede altro non è se non il secondo tempo dell'onestà. Uno infatti se ne arriva onesto e se ne va in buona fede, si presenta sgravato da una cultura, da un'esperienza, da una competenza conforme alle aspirazioni, da una capacità di mondo, probabilmente anche da un talento e da un raziocinio, e lo fa poiché ha liquidato con un vaffa chi - bene o male, più o meno - il talento e il raziocinio li aveva, e anche la competenza, l'esperienza e una cultura, e lo ha liquidato in forza della sua onestà. Dunque, sono una bestia, ma sono onesto, e tanto basterà. Infatti. È onesto ma,

siccome gli manca tutto il resto, non ne azzecca una (nel nostro caso ne ha azzeccate molte poche), però è in buona fede. Cioè, per dirla più chiara, era convinto di arrivare lui, con la sua onestà, col suo buon senso sperimentato dal barbiere o in una corsa in taxi, col suo eccitamento, era convinto di trasformare la sua visione del dopocena in regola universale, e con questa portentosa dotazione era convinto di raddrizzare il mondo. Poi non ci è riuscito ma, appunto, in buona fede. Non contempla l'ipotesi che lo sbagliato in buona fede sia esattamente il risultato dei suoi limiti e del suo atto di presunzione. No, lui è onesto e in buona fede, e non comprenderà mai che deliziarli nella sua buona fede e nella sua onestà è il preciso e inconsapevole segno della sua disonestà e della sua cattiva fede.

In buona fede

MATTIA FELTRI

AURUM
OPERAZIONE PROFESSIONI FINANZIARIE AUTORIZZATA DALLA BANCA D'ITALIA

COMPRO
ORO e ARGENTO
SEDE STORICA

PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI
*fino al massimale di legge

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

NUOVO
BANCO METALLI

AFFIDATI AI PROFESSIONISTI DELL'ORO

VIA CORNICIANO 56/R 010.6501501
APERTI DA LUNEDÌ AL SABATO 9.00-19.00
WWW.BANCO-METALLI.COM

€ 2 in Italia — Giovedì 28 Gennaio 2021 — Anno 157°, Numero 27 — ilssole24ore.com

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



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo



Telefisco 2021
A partire dalle ore 9 di oggi i chiarimenti sulle novità fiscali: dai bilanci ai bonus, dall'Iva alle rivalutazioni

È il giorno di Telefisco. L'evento (visibile all'indirizzo ilssole24ore.com/telefisco) inizia alle 9. In arrivo chiarimenti su bilanci e bonus, Iva e rivalutazioni. Sul Sole di oggi nuove anticipazioni su cessioni intra Ue ed enti non commerciali.
Ambrosi, Iorio e Santacroce — a pag. 24



FTSE MIB 21662,73 -1,47% | SPREAD BUND 10Y 117,80 +3,40 | €/S 1,2114 -0,24% | ORO FIXING 1843,00 -0,73% | **Indici&Numeri** → PAGINE 34-37

Lo scontro sui vaccini affonda le Borse Il Fmi: avanti con gli incentivi economici

L'EMERGENZA COVID

Mercati in tensione per i ritardi nelle forniture: Milano perde l'1,47%

La Fed: «La ripresa rallenta»
Powell prosegue la politica monetaria accomodante

Edizione chiusa in redazione alle 22

Il prolungarsi delle difficoltà economiche a livello internazionale sconsiglia un rallentamento delle politiche di sostegno. Lo spiega il Fondo monetario internazionale, secondo cui gli stimoli di bilancio e monetari «restano vitali contro le incertezze e per assicurare la stabilità finanziaria». Il Fmi sottolinea come «nonostante le persistenti incertezze sull'outlook economico, gli investitori restano fiduciosi sulle prospettive di crescita per il 2021 scommettendo sul fatto che gli stimoli bilanceranno eventuali delusioni di breve termine.

La discussa disconnessione fra i mercati finanziari e l'economia persiste. Mercati che ieri hanno vissuto una giornata tutta al ribasso a causa dello scontro tra Commissione europea e produttori di vaccini, in particolare AstraZeneca. Preoccupano i ritardi sulle consegne e quindi l'allontanamento di un ritorno alla normalità. La Borsa di Milano ha perso l'1,47%, Francoforte l'1,65%, Parigi l'1,16%. Pesante anche Wall Street.

Cellino e Didenfrancesco
— alle pagine 2 e 3

I FOCUS

ESPOSIZIONE RECORD

Wall Street sostenuta dalle famiglie

Morya Longo — a pag. 3

RENDIMENTI

Piazza Affari: le cedole battono i bond

Maximilian Cellino — a pag. 3

FALCHI & COLOMBE

ALLA FED NEW DEAL CON BOLLA

di Donato Masciandaro
— a pagina 2

IL NODO DEI VACCINI

BUFERA SUI CONTRATTI

La Ue contesta AstraZeneca: dosi anche da impianti Gb

Roberta Miraglia — a pag. 5

IL CONTATORE DEI VACCINI IN ITALIA



L'ANALISI

Contro i ritardi la via giusta è produrre su licenza

Nicita e Pagano — a pag. 5

Pd e M5S rilanciano il Conte-ter Ma rimane l'incognita Renzi

CRISI DI GOVERNO

Non decolla l'operazione «responsabili». Zingaretti: faremo il nome di Conte

Pd e M5S rilanciano Conte per il nuovo governo, mentre il nuovo gruppo degli Europeisti al Senato è in stallo. Sempre più decisivo quanto Renzi dirà oggi al Quirinale. Per ora dice di non porre veti. Conte aspetta. Al Quirinale ieri i presidenti del Senato Casellari e della Camera Fico. **Fiammeri, Palmerini, Patta e Perrone** — a pag. 6

I DOSSIER APERTI

Di dignità, politiche attive, Cig: riforme sul lavoro al palo

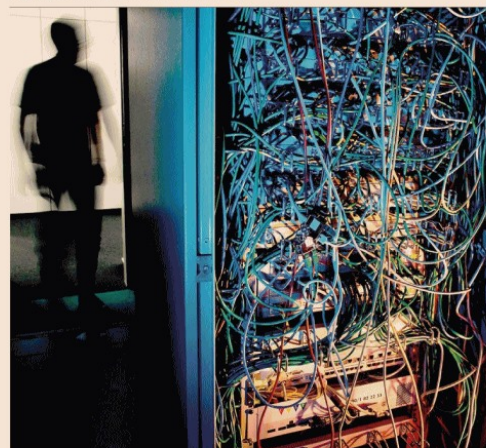
Claudio Tucci — a pag. 7

SERVIZIO BILANCIO

Recovery, su impatto del deficit e concorrenza i dubbi del Senato

Fotina e Trovati — a pag. 7

PIÙ CONTROLLI DA PARTE DEL MISE



Rischio hacker. Verifiche in tre mosse per scongiurare gli attacchi informatici nelle forniture agli enti pubblici

Cybersecurity, stretta sui fornitori Ict

Marco Ludovico — a pag. 9

Fincantieri, naufraga l'accordo sui cantieri francesi Stx

NAVALE

Complice il pesante impatto del Covid, naufraga definitivamente l'operazione che vedeva Fincantieri rilevare il controllo dell'ex Stx France per creare un maxi polo europeo nel settore. Dopo numerosi rinvii, a suggellare la fine dell'operazione sono stati ieri i ministri Patuanelli e Le Maire. **Dominelli e Romano** — a pag. 15

2,5 miliardi

L'aumento di capitale in miliardi atteso per la banca controllata al 64% dallo Stato

Banche Mps, in vista un bond e l'aumento di capitale

Davi e Trovati — a pag. 17

LA GIORNATA DELLA MEMORIA

Mattarella: «Ricordare è un dovere di civiltà»

Maria Luisa Colledani — a pag. 20



Memoria. Sergio Mattarella

Il Consiglio di Stato e la fioraia ebrea da rimborsare

Patrizia Maciocchi — a pag. 27

PANORAMA

TRAGEDIA PIAZZA SAN CARLO

Torino, la sindaca Appendino condannata: un anno e sei mesi

La sindaca di Torino, Chiara Appendino, è stata condannata a un anno e mezzo nel processo per i fatti di piazza San Carlo in cui il 3 giugno 2017 morirono due persone. Stessa condanna per gli altri quattro imputati accusati di disastro, lesioni e omicidio colposi. «Pago per un gesto compiuto da altri. Sono fiduciosa di riuscire a far valere le mie e le nostre nei prossimi gradi di giudizio», ha detto ieri la sindaca. — a pagina 11

ENERGIA

Cambio di passo nelle decisioni sul green

di Luca Bontempo — a pagina 20

ALTA MODA

Bertelli (Prada) annuncia 100 milioni d'investimenti

Nei prossimi anni il gruppo dell'alta moda Prada investirà 100 milioni l'anno per rafforzare la produzione e il retail. In particolare in Italia. Lo spiega l'amministratore delegato Patrizio Bertelli, secondo cui la pandemia non ha fermato il settore del lusso. — a pagina 10

RAPPORTO BANCITALIA

Rischio default entro il 2022 per circa 6.500 aziende

Davide Colombo — a pag. 14

BANCHE

UniCredit, per Andrea Orsel si all'unanimità dal Cda

UniCredit si affiderà ad Andrea Orsel per il ruolo di nuovo amministratore delegato a partire dal 15 aprile, ma nel frattempo deve già ragionare su come gestire l'interregno lasciato dalla probabile uscita anticipata di Jean Pierre Mustier, forse già all'indomani dell'approvazione dei conti il 10 febbraio. — a pagina 17

SMART WORKING

Sky razionalizza e lascia un palazzo di Santa Giulia

Sky razionalizza gli spazi da lavoro. E in quest'ambito sarebbe intenzionata a lasciare uno dei palazzi della sua sede, nel quartiere Santa Giulia alle porte di Milano. L'impatto del Covid sulle modalità di lavoro favorisce infatti soluzioni di smart working e hybrid working. — a pagina 18

nòva.tech

IDEE E PRODOTTI PER L'INNOVAZIONE

Il crowdfunding vola con digitale e rendimenti

Alessia Maccaferri — a pag. 38

MECALUX
I magazzini automatici che incrementano la vostra produttività

02 98836601 mecalux.it



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Giovedì 28 gennaio 2021
Anno LXXVII - Numero 27 - € 1,20
San Tommaso d'Aquino

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 + Cicerone Oggi €1,50 - a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40 - a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,40 - nella Riviera Toscana (da Follonica a Monte Argentario): Il Tempo + Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6990

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

IL COMMISSARIO NE HA SBAGLIATA UN'ALTRA

Ci tocca pagare i centri vaccini

Arcuri disperato per le Primule
gli ambulatori pensati da Boeri
Non ha soldi, li cerca dai privati

Appello a tutti i contribuenti
«Donateci almeno 400 euro»
In cambio un grazie a sua firma

Alle imprese ne chiede 400 mila
Manager accerchiato: su siringhe
e mascherine sotto tiro dei pm

Il Tempo di Osho

I renziani corteggiano Di Maio, trema Conte



Solimene a pagina 8

... Il commissario Domenico Arcuri ne ha inventata un'altra: la raccolta di fondi per costruire i centri per le vaccinazioni con le primule. Chi donerà 400mila euro avrà una targa sui padiglioni, chi ne darà 400 otterrà una «nota di ringraziamento» da parte dello stesso Arcuri. Intanto, la Procura acquisisce dal Cts gli atti sugli acquisti di mascherine.

Di Corrado, Martini e Paragone alle pagine 3 e 4

L'inchiesta che spaventa il governo Verità sulla pandemia I pm interrogano Speranza

DI FRANCESCO STORACE

Ora mai le idee sono abbastanza chiare dopo le ultime audizioni in terra lombarda. I magistrati di Bergamo arrivati ieri a Roma hanno nella borsa il cartellino giallo. Sulla pandemia che ha devastato l'Italia a partire dalla loro provincia non vogliono fare sconti a nessuno. (...)

Segue a pagina 5

Le norme non sono ancora operative Sospesi i bonus di Conte Mancano i decreti attuativi

Caleri a pagina 10

La lettera di Primo Levi a Riedt «Così io, numero 174517 grazie alla sua traduzione posso parlare ai tedeschi»



Bechis a pagina 25

Troppo grandi o troppo piccole quelle distribuite nelle classi, protestano studenti e genitori A scuola scoppia la guerra delle mascherine

Dal Campidoglio 43mila euro
Cade sul marciapiede
Risarcita dal Comune

levoella a pagina 19

... Mascherine troppo grandi per i bambini che frequentano le scuole elementari e troppo piccole per i ragazzi delle superiori. Tanto da diventare inutilizzabili. Protestano gli studenti ma anche i genitori: «Preferiamo comprarle noi, quelle che danno in classe emanano pure cattivo odore».

Conti e Gobbi alla pagina 15

Dopo la nostra inchiesta
L'Ama corre ai ripari
Ora farà più cremazioni

a pagina 16

la S TORACIATA
Nuovo gruppo parlamentare.
Lo chiameranno
Enoteca Tabacci

PREMIATA LA QUALITÀ TOTALE

BELISARIO
cantino_belisario @BelisarioCellar
www.facebook.com/cantinelabelisario

Il diario
di Maurizio Costanzo

In questi giorni di turbolenza politica, sono stati molti i collegamenti con la Camera e il Senato per i voti di fiducia e quant'altro. Mi ha colpito quando ha parlato, per alcuni minuti, un senatore di un partito della destra, se ben ricordo, e i tre suoi colleghi più vicini hanno parlato fra di loro come stessero compilando una schedina del totocalcio. Era proprio il caso di dire che di quel poveretto non s'accorgevano nemmeno i suoi colleghi più prossimi. Chissà quante di queste piccole o grandi tragedie si svolgono nelle dirette dalla Camera o dal Senato. Basta che i figli, a quel senatore, una volta a casa non gli abbiano detto: "Papà, non te se filava nessuno".

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce
LAILA
Nuovo farmaco con formula **Silexan®**
per combattere i sintomi dell'ansia lieve.
Poi sparisce alla vita.

Giovedì 28 Gennaio 2021
Nuova serie - Anno 30 - Numero 22 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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



IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

Non c'è incompatibilità tra il bonus mobili e il Superbonus

Peggiani a pag. 33

DAL CONSIGLIO DI STATO

Colpo di freno sull'obbligo di mascherina in classe

Ceriano a pag. 34

SU WWW.ITALIAOGLI.IT

Giustizia - Percezione della corruzione 2020, la classifica con tutti i paesi

Fisco - Il provvedimento delle Entrate sul catasto integrato

Falsi - Ricettazione e pirateria, la sentenza della Cassazione

Per scoprire dove andrà l'Ue basta osservare le mosse di Angela Merkel su Biden, Cina e deficit spending

Tino Oldani a pagina 8

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA CON

Le nuove regole per SINDACI e REVISORI

Disponibile anche sul sito www.classabonementi.com

Ruoli, proroga e rottamazione

Il governo pensa a un emendamento al milleproroghe che conceda un mese in più per la notifica delle cartelle esattoriali. E a una nuova chiusura agevolata

La proroga delle notifiche delle cartelle in un emendamento al decreto milleproroghe insieme alle misure per la rottamazione. È questa l'indicazione che arriva sulla sospensione degli atti fiscali. Per superare gli ostacoli della gestione con decreto legge nel pieno della crisi del governo, si profila un intervento immediato sulla ripartenza degli atti fiscali mentre sul decreto Ristore 5 si prende tempo.

Bartelli a pag. 29

IST. ENCICLOPEDIA ITALIANA

De Benedetti, Fs e Fondazione di Sardegna nel capitale Treccani

Giacobino a pag. 11

Velardi: a tutti conviene un nuovo premier per uscire dall'immobilismo prolungato



A tutti conviene un nuovo premier, per uscire da un immobilismo durato troppo a lungo. «Conte paga l'inefficienza della sua azione di governo, ha gestito l'epidemia senza una strategia, essenzialmente a colpi di lockdown e ristori a chi chiedeva. Ma per fare questo basta avere i soldi. Per governare serve altro». Lo dice Claudio Velardi, esperto di comunicazione, saggista e blogger che di crisi ne ha viste tante: «Giuseppe Conte deve farsi da parte. Serviva un altro premier fin dai tempi del Papete. Pd e M5s troveranno un nuovo punto di equilibrio». Quanto conta la comunicazione in politica? «Conta sempre meno, i politici non vogliono ficcarsi in testa».

Riccardi a pag. 9

DIRITTO & ROVESCIO

I grandi leader politici hanno sempre avuto dei grandi collaboratori che però non venivano mai denominati sostituti ma, molto più semplicemente, bracci destri. Erano, di solito, personaggi di valore, ma sempre defilati. Consigliavano (e spesso decidevano) ma quest'ultima ipotesi non la lasciavano mai trapelare. L'ultimo di questa stirpe è stato (e forse è ancora) Gianni Letta, il braccio destro di Silvio Berlusconi. Molte delle scelte del Cavaliere non si è mai saputo esattamente quali esse siano state) sono dovute a lui. Adesso invece, per una strana eterogeneità dei fini, i bracci destri sovranano i titolari. Da collaboratori sono diventati, sotto gli occhi di tutti, dei veri e propri marionettisti. Se un giornalista di spicco che gode di buone entrate vuol sapere come si muoverà il Pd, secondo voi, va a chiedere informazioni a Nicola Zingaretti o a Goffredo Bettini? E sempre secondo voi chi è che conta di più al Governo? Giuseppe Conte o Rocco Casolino? Anche in questo caso la risposta è facilissima.

NUOVA GAMMA E-SUV

JAGUAR HA UNA NUOVA ENERGIA.

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

Ti presentiamo il nuovo mondo delle prestazioni Jaguar.

#JAGUARELECTRIFIES

jaguar.it

00800-33867049

NUOVA GAMMA E-SUV

JAGUAR E-PACE
DIESEL O BENZINA MILD HYBRID
BENZINA PLUG-IN HYBRID

JAGUAR F-PACE
DIESEL O BENZINA MILD HYBRID
DIESEL O BENZINA PLUG-IN HYBRID

JAGUAR I-PACE
100% ELETTRICA

Gamma Jaguar E-SUV, valori di consumo carburante (l/100km): ciclo combinato da 2,0 a 10,4 (WLTP). Emissioni CO₂ (g/km): ciclo combinato da 44 a 244 (WLTP).
Jaguar I-PACE, autonomia fino a 470 km, consumi di energia elettrica ciclo combinato da 22 a 25,2 kWh/100 km (WLTP). I valori sono indicati a fini comparativi.

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

GIOVEDÌ 28 gennaio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Somministreranno le dosi. Ma solo da luglio
**Il bando di Arcuri:
altri 937 professionisti
per la Toscana**
Ulivelli a pagina 17



**DOMANI IN REGALO
SPECIALE
DANTE
TOSCANA**

ristora
INSTANT DRINKS

Pochi vaccini per colpa degli errori Ue

Braccio di ferro con le aziende. Ma Londra procede spedita perché ha stipulato i contratti molti mesi prima di Bruxelles
Lo stesso vale per il via libera ai sieri: il mondo corre, l'Ema va a rilento. I tecnici del governo: puntiamo sui monoclonali

Giornata della Memoria sul web
**Sono i giovani
che ci chiedono
di ricordare**

Davide Nitrosi

Nella tradizione ebraica la memoria è tutt'uno con il senso della storia umana. Zakhòr, ricorda! Una parola legata al concetto di maschio. L'uomo è colui che ricorda. Ma è un obbligo che trascende l'imperativo, non è un semplice dovere. Perché contiene la consapevolezza che la vera memoria non è ricordare tutto, non è ubriacarsi di immagini fino a precipitare nell'oblio e confondersi. È la memoria necessaria per tramandare e interpretare la storia, per comprendere, se possibile, il legame tra Dio e l'uomo, e il mistero del suo silenzio. È la memoria che permette ai padri di sollecitare nei figli il desiderio di domandare e conoscere, per leggere il mondo con occhi superiori al presente.

Continua a pagina 2

**L'ALBUM DEI PAPABILI MENTRE MATTARELLA PROSEGUE LE CONSULTAZIONI
IL CONTE TER NON DECOLLA, SPUNTA GENTILONI. DRAGHI RESTA L'ASSO**

 GIUSEPPE CONTE Vulturara Appula, 8/8/1964	 PAOLO GENTILONI Roma, 22/11/1954	 MARIO DRAGHI Roma, 3/9/1947
 PIER FERDINANDO CASINI Bologna, 3/12/1955	 LORENZO GUERINI Lodi, 21/11/1966	 ROBERTO FICO Napoli, 10/10/1974

IL TOTO PREMIER

Servizi da pagina 6 a pagina 9

DALLE CITTÀ

Firenze

**Muore bruciato
nell'incendio
della sua casa**

Morviducci a pagina 14 e in Cronaca

Firenze

**Uccise la moglie
Condanna definitiva
al dermatologo vip**

Servizi a pagina 19 e in Cronaca

Fiorentina

**Parla Kokorin:
«Farò il bad boy
ma solo in campo
Voglio vincere»**

Giorgetti nel Qs



Uccisa 34 anni fa, la Cassazione scagiona Binda
**Omicidio Lidia Macchi
Ultimo atto: assoluzione**

G. Moroni a pagina 19



La lite in campo con Lukaku diventa un caso
**Autogol razzista di Ibra
Ora rischia Sanremo**

Turrini a pagina 11

**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.





la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari

Anno 46 - N° 23

Giovedì 28 gennaio 2021

Oggi con Salute

In Italia € 2,00

Somministrazioni in crisi in tutta Europa, l'Italia spera nei nuovi produttori

Bruxelles sfida AstraZeneca: falsità sul vaccino

Il commento

L'egoismo della salute

di Francesco Guerrera

Alla fine, ha prevalso il virus. Dallo stillicidio di accuse incrociate tra Unione Europea e AstraZeneca, dalla tensione tra la brama pubblica di "fare qualcosa" e le riposte legalistiche del settore privato, dal baratro tra speranze politiche e realtà scientifiche, ad uscire vincitore è stato solo il Covid 19.

● a pagina 26



di Bocci, D'Argenio, Ginori, Guerrera, Mastrobuoni, Oppes e Ziniti
● alle pagine 2, 3 e 6

L'intervista

Kerkola (Pfizer)
"Noi rispetteremo gli accordi con Roma"

di Foschini e Tonacci
● a pagina 4

Il colloquio

L'arcivescovo Delpini
"Troppi diventati ricchi speculando sul virus"

di Paolo Rodari
● a pagina 7

L'inchiesta

Ferrara, droga e machete
La mafia venuta dalla Nigeria

di Federico Varese



Per me Ferrara è la stazione dove si prendeva il treno che, attraversando la Pianura Padana, portava gli studenti universitari a Bologna ogni mattina, è la distesa dei campi dove era sempre forte l'odore del fieno, è il luogo dove d'estate non succedeva mai niente, insomma Ferrara è la città dove sono nato e ho vissuto molti anni fa. Nel frattempo è anche diventata un importante snodo operativo dei Vikings nigeriani, un cult nato nelle aule dell'Università di Port Harcourt nel 1984. Lo ha svelato l'indagine Signal, firmata da Roberto Ceroni, che ha portato all'arresto di 31 persone il 19 ottobre 2020. Qualche giorno fa, come riporta *La Nuova Ferrara*, il tribunale del riesame di Bologna ha confermato le misure di custodia cautelare per gli imputati, riconoscendo l'associazione mafiosa.

● a pagina 20

Conte, Pd e 5S non bastano

La maggioranza si stringe intorno al premier, ma al Senato il numero dei responsabili non è sufficiente. Il presidente del Consiglio apre alla trattativa con Renzi. Oggi al Quirinale le prime consultazioni con i partiti. Italia Viva lancia il ticket Gentiloni a Palazzo Chigi e Draghi al Tesoro.

L'editoriale

Le carezze e i ceffoni

di Eugenio Scalfari

Sappiamo da tempo che l'Italia è un Paese frazionato: mare e montagna, pianura e collina. Se andiamo indietro nella storia arriviamo fino a Étienne de La Boétie e a Michel de Montaigne.

● a pagina 26

Le idee

Proviamo con una donna

di Natalia Aspesi

Se il prossimo capo del governo fosse una donna? Da anni rimbalza da noi ad ogni crisi politica, quindi praticamente ogni paio d'anni, il nome di Marta Cartabia.

● a pagina 27

Secondo giorno di consultazioni al Quirinale: oggi tocca ai partiti. Pd e 5S sostengono il premier dimissionario Giuseppe Conte ma non bastano, il gruppo dei responsabili al Senato non è sufficiente a garantire la maggioranza. Trattativa con Matteo Renzi. Italia Viva lancia il ticket Paolo Gentiloni a Palazzo Chigi e Mario Draghi al Tesoro.

di Ceccarelli, Ciriaco, Cuzzocrea Lauria, Lopapa, Millella Romagnoli, Vecchio e Vitale
● da pagina 8 a pagina 13



Appendino, 1 anno e 6 mesi

La sindaca di Torino condannata per piazza San Carlo

di Cappellini, Cravero e Giustetti ● a pagina 19

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA

NUOVO FARMACO CON FORMULA SILEXAN® per combattere i sintomi dell'ansia lieve.

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale. Evitare l'uso prolungato. Se il sintomo persiste, consultare il medico. Se il sintomo persiste, consultare il medico. Se il sintomo persiste, consultare il medico.

Domani il Venerdì

il venerdì

MILANO CORTINA 2026

UNA MONTAGNA DI SOLDI

Cortina, il tesoro sotto la neve

Gli insulti a Lukaku

Ibrahimovic e il confine del provocatore

di Paolo Condò

Quello che Ibra ha fatto a Lukaku nel derby di Coppa Italia ha un nome molto preciso: si chiama *trash-talking*, ed è un metodo per innervosire l'avversario portandolo a sbagliare, a reagire, a farsi espellere.

● alle pagine 34 e 35 con articoli di Audisio e Curro

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/49822923 - Sped. Abb. Post. Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

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

con Libro di Roberto Finzi € 10,90

NZ

Covid Nel mirino siringhe, maschere e banchi
La Corte dei Conti indaga sulle spese di Arcuri

MARCO BRESOLIN, GRAZIA LONGO E GIORNANO STABILE - PP. 12-13



**IL BULLO IBRA NON È RAZZISTA
A SANREMO VADA CON LUKAKU**

ROBERTO CONDIT E STEFANO SCACCHI - P. 29

GIULIA ZONCA

La vita pericolosa di Ibra resta perfetta per Sanremo, non sarà il primo bullo che ci va. E nessuno di quelli passati prima avrebbe osato sfidare un colosso come Lukaku. - P. 21



LA STAMPA

GIOVEDÌ 28 GENNAIO 2021



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (1,50 € QUOTIDIANO - 0,50 € SALUTE ABBONAMENTO OBBLIGATORIO) • ANNO 155 • N. 27 • IN ITALIA • SPEDIZIONE ABB. POSTALE • D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) • ART. 1, COMMA 1, DDB-TO • www.lastampa.it

GNN

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO SPERA ANCORA DI ALLARGARE LA MAGGIORANZA. SALVINI SBANDA SULLE LARGHE INTENSE

Conte: non mi umilio per Renzi

Zingaretti insiste per il reincarico. Cade il veto sul leader di Iv, ma il M5s insorge: "E' un irresponsabile"

ILARIO LOMBARDO E UGO MAGRI

Il capo dello Stato accelera per risolvere la crisi di governo. Dai partiti Sergio Mattarella vuole risposte definitive. Oggi al Quirinale sarà il turno della delegazione di Italia viva. Giu-

seppe Conte invece insiste con i "responsabili" per allargare la maggioranza e dice che non mette veti sul partito di Matteo Renzi ma non ha intenzione di farsi umiliare. - PP. 4-5



IL COMMENTO

IL PALAZZO LITIGA IL PAESE AFFONDA

FEDERICO GEREMICCA

Il conto alla rovescia è dunque cominciato. Ieri pomeriggio con la salita al Quirinale dei presidenti di Senato e Camera, infatti, ieri il presidente Sergio Mattarella ha avviato le sue consultazioni ed una cosa - forse - si può già dire: dimentichiamoci delle crisi-lampo che portarono alla nascita, nel giro di pochissimi giorni, dei governi di Matteo Renzi prima e Paolo Gentiloni poi. Il lavoro del capo dello Stato, stavolta, si annuncia infatti assai più complesso: e avrà bisogno, con ogni probabilità, dei giusti tempi.

CONTINUA A PAGINA 2

IL PERSONAGGIO

ASCEA E CADUTA DEL CASALINISMO

FLAVIA PERINA

È il mantello magico del Superman (ex-Superman?) di Palazzo Chigi e al tempo stesso la sua kryptonite. Rocco Casolino, portavoce del premier, è stato per tre anni la sua risorsa numero uno ma anche l'arma sistematicamente impugnata dai nemici per ferirlo, il tema fisso di ogni battuta irridente ai limiti dell'insulto, tanto che in questi giorni si parla del suo allontanamento come uno dei peggiori che il premier dovrà comunque pagare, anche se riuscirà a trovarsi una nuova maggioranza puntellata dai centristi e riconciliata coi renziani.

CONTINUA A PAGINA 8

IL CASO

Piazza San Carlo, condannata Appendino La rivolta dei sindaci: sentenza assurda



La sindaca Appendino all'uscita dal tribunale. FAMA, LEGATO E MONTICELLI - PP. 2-3

LA REAZIONE

"COLPE DI ALTRI E ORA PAGO IO"

ANDREA ROSSI

«Prima o poi ci si dovrebbe chiedere perché nessuno vuol fare il sindaco: si rischiano processi e condanne a ogni firma, responsabilità e pochi soldi da spendere». - P. 9

L'ANALISI

MA CI FU ANCHE INCOMPETENZA

LUIGI LA SPINA

In politica, il compito di sindaco è quello più difficile, ma anche più gratificante. Il rapporto diretto con i concittadini carica il ruolo di una responsabilità molto impegnativa. - P. 21

IL FORUM DI DAVOS

IL NUOVO MONDO SECONDO PUTIN

GIAMPIERO MASOLO

Xi Jinping e Vladimir Putin al Forum di Davos, dopo un'assenza, rispettivamente, di quattro e dodici anni. La loro partecipazione è importante, a pochi giorni dall'insediamento di Joe Biden. Rappresenta plasticamente il tentativo di un mondo guidato dalle "grandi potenze". Denota l'ambizione di imporre un'agenda e di fissare le regole d'ingaggio.

CONTINUA A PAGINA 21

VOLKER: XI E RUSSI USANO L'EUROPA

PAOLO MASTROLILLI - P. 17



Vladimir Putin. VIA REUTERS

LE IDEE

SE I LIBRI FRENANO L'AUTORITARISMO

AMARTYA SEN

La mia vita sarebbe stata assai più povera se la mia passione - fin dalla più tenera età - di leggere qualsiasi cosa mi passasse per le mani, come anche di scrivere ogni pensiero che mi attraversasse la mente, fosse stata soppiantata da qualsivoglia altra attività, per quanto piacevole. Leggere libri - e discuterne - può intrattenere, divertire, appassionare e coinvolgere in qualsiasi tipo di evento partecipativo. I libri, poi, ci aiutano a intrattenere discussioni con gli altri. - P. 22



IL FURTO DELLA DIVINA COMMEDIA DI DARIO CRAPANZANO • È in edicola

BRIVIDO NOIR

NOBIS ASSICURAZIONI

L'ASSICURAZIONE CHE RISPONDE SEMPRE!

www.nobis.it

BUONGIORNO

Quando, prima di salire al Quirinale, il Giuseppe Conte si è accomiato dal consiglio dei ministri rivendicando il lavoro compiuto, e scusandosi per gli errori commessi, ma commessi in buona fede, ho pensato che la buona fede altro non è se non il secondo tempo dell'onestà. Uno infatti se ne arriva onesto e se ne va in buona fede, si presenta sgravato da una cultura, da un'esperienza, da una competenza conforme alle aspirazioni, da una capacità di mondo, probabilmente anche da un talento e da un raziocinio, e lo fa poiché ha liquidato con un vaffa chi - bene o male, più o meno - il talento e il raziocinio l'aveva, e anche la competenza, l'esperienza e una cultura, e lo ha liquidato in forza della sua onestà. Dunque, sono una bestia, ma sono onesto, e tanto basterà. Infatti. È onesto ma,

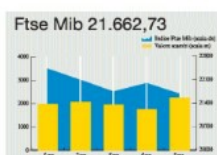
siccome gli manca tutto il resto, non ne azzecca una (nel nostro caso ne ha azzeccate molto poche), però è in buona fede. Cioè, per dirla più chiara, era convinto di arrivare lui, con la sua onestà, col suo buon senso sperimentato dal barbiere o in una corsa in taxi, col suo eccitamento, era convinto di trasformare la sua visione del dopocena in regola universale, e con questa portentosa dotazione era convinto di raddrizzare il mondo. Poi non ci è riuscito ma, appunto, in buona fede. Non contempla l'ipotesi che lo sbelegiare in buona fede sia esattamente il risultato dei suoi limiti e del suo atto di presunzione. No, lui è onesto e in buona fede, e non comprenderà mai che deliziarsi nella sua buona fede e nella sua onestà è il preciso e inconsapevole segno della sua disonestà e della sua cattiva fede.

In buona fede

MATTIA FELTRI

NOBIS ASSICURAZIONI

www.nobis.it



BORSA -1,47% 1€ = \$1,2114

BORSE ESTERE

Dow Jones	30.397	↓
Nasdaq	13.390	↓
S&P 500	3.754	↓
Telco	26.635	↓
Frankfurt	13.630	↓
Zurigo	10.904	↓
London	8.697	↓
Parigi	6.490	↓
Euro-Dollaro	1,2114	↓

MEASUREMENTI

Euro-Stem	0,8540	↓
Euro-Yen	105,57	↓
Euro-Ftse	1,0759	↓
Euro-Yuan	7,8411	↓
Stp 10 Y	0,8333	↓
Bund 10 Y	0,8088	↓
Euro-Btp	181,07	↓
Euro-Bund	175,28	↓
Thes Mib	21,075	↓

FUTURE

Euro-Btp	181,07	↓
Euro-Bund	175,28	↓
Thes Mib	21,075	↓

Dopo tre anni di trattative Italia e Francia rinunciano all'alleanza Fincantieri-Stx

Cinque proroghe non sono bastate: le forti incertezze sul mercato turistico hanno suggerito di rompere l'accordo Pira a pagina 13

Così Gucci consolida il suo impegno sostenibile

Il ceo Marco Bizzarri annuncia i nuovi progetti della griffe

Bottoni in MF Fashion

Anno XXXIII n. 019

Giovedì 28 Gennaio 2021

€2,00 **l'Espresso**

IN EDICOLA

BEST INSURANCE 2021

LE ASSICURAZIONI LEADER IN ITALIA

CON

Copyright Magazine for Fashion s.r.l. - 100 € a 1200 (1200 + 1,500) - Copyright Magazine for Living s.r.l. - 1 € a 1200 (1200 + 1,500) - Copyright della Società Leader 1000 € a 1200 (1200 + 1,500) - Copyright Insurance 1000 € a 1200 (1200 + 1,500) - Copyright Best Insurance 1000 € a 1200 (1200 + 1,500)

BATTAGLIA ANTI-COVID I MERCATI TEMONO CHE LA PENURIA DI DOSI BLOCCHI LA RIPRESA

Vaccini razionati, borse giù

Lo scontro Ue-Pfizer-AstraZeneca rallenta tutta la campagna di immunizzazione. Scivolano le borse europee (Milano -1,4%) e quelle americane (Nasdaq -2,6%). In Italia più aziende disposte a produrre il farmaco. L'idea di bloccare i brevetti

GOVERNO, CRISI SEMPRE PIÙ AL BUIO. E NEL RECOVERY SPUNTANO PIANI PER 14 MLD IN PIÙ



PIÙ POTERIAL CEO

Generali, Donnet rifà la squadra: salgono Panizza, Trabattoni, Scaroni e Fancel

ALL'UNANIMITÀ

Il cda Unicredit nomina Orsel, che arriverà solo ad aprile

TITOLO IN RETROMARCIA: -3,5%

Nel portafoglio dello Stato francese spunta uno 0,3% in più di Stellantis



PUBBLICITÀ

OBLIGAZIONI GOLDMAN SACHS

TASSO MISTO STEEPENER CALLABLE IN USD

CEDOLA FISSA*

3,00%

i primi due anni

CEDOLA VARIABILE*

2 X (USD CMS 10Y-2Y)

minimo 0,50% massimo 3,00%

Scadenza 10 anni salvo rimborso anticipato a discrezione dell'Emittente e partire dal sesto anno

IL PRESENTE DOCUMENTO CONTIENE UN RIEPILOGO DELL'ESSENZA DEI CONTENUTI DELL'INFORMATICA UNIVERSITARIA DI UNA RIVOLUZIONE ALTERNATIVA NELLE OBLIGAZIONI GOLDMAN SACHS TASSO MISTO STEEPENER CALLABLE IN USD. PER INFORMAZIONI SULLE OBLIGAZIONI GOLDMAN SACHS TASSO MISTO STEEPENER CALLABLE IN USD, VISITATE IL SITO WWW.GOLDMAN-SACHS.IT

CODICE ISIN	US2111087206
VALUTA DI DENOMINAZIONE	Dollari (Stati Uniti) (USD)
DATA DI EMISSIONE	22 dicembre 2020
DATA DI SCADENZA	22 dicembre 2030
DATA DI RIMBORSO ANTICIPATO	22 dicembre di ogni anno, dal 2026 al 2030, a discrezione dell'emittente
VALORE NOMINALE	USD 2.500
CEDOLA FISSA LORDA ANNUALE	3,00% lordo (2,25% netto)
CEDOLA VARIABILE LORDA ANNUALE	2 X (USD CMS 10Y-2Y) lordo (1,50% netto)
DALL'INIZIO ALLA DATA DI SCADENZA ANTICIPATA	3,00% lordo (2,25% netto) + massimo 3,00% lordo (2,25% netto)
EMITTENTE	Goldman Sachs Finance Corp International Ltd, Jersey
GARANTEE	The Goldman Sachs Group, Inc., Delaware, USA
RATING GARANTE	A3 Moody's / BBB- S&P / A (Fin)

Le nuove Obbligazioni Goldman Sachs Tasso Misto Steeper Callable in USD sono emesse e garantite da Goldman Sachs Finance Corp International Ltd, Jersey (l'Emittente), a sua volta controllata da Goldman Sachs Group, Inc. (il Garante), una società di diritto americano, che è una delle più grandi società di servizi finanziari al mondo. L'Emittente ha una rating di A3 Moody's / BBB- S&P / A- (fin) e il Garante ha una rating di A3 Moody's / BBB- S&P / A- (fin).

Il presente documento è un prospetto informativo e non costituisce né sollecita né costituisce un'offerta di vendita o di sottoscrizione di titoli finanziari. Il presente documento è riservato ai soli destinatari per i quali è stato preparato e non deve essere distribuito pubblicamente. Il presente documento è riservato ai soli destinatari per i quali è stato preparato e non deve essere distribuito pubblicamente.

Stato per acquistare un prodotto che non è semplice e può essere di difficile comprensione.

Avvertenze

Prima dell'investimento leggere il prospetto di base redatto ai sensi dell'articolo 8 del Regolamento Prospetti, approvato dalla Commissione di Sorveglianza dei Segreti Finanziari (CSF) in data 17 luglio 2010 e modificato ai sensi di legge in data 17 luglio 2020 al "Prospetto di Base", uniformemente a ogni aggiornamento al Prospetto di Base, ed in particolare considerare i fattori di rischio ivi contenuti. I dati relativi al 22 dicembre 2020 relativi alle Obbligazioni (le "Condizioni Definitive") relativi al 22 dicembre 2020 sono disponibili sul sito www.goldman-sachs.it. L'approvazione del Prospetto non deve essere intesa come un'approvazione del CSF.

Gli investitori sono esposti al rischio di credito dell'Emittente e del Garante. Nel caso in cui l'Emittente e il Garante non siano in grado di adempiere agli obblighi connessi alle Obbligazioni, gli investitori potrebbero perdere o parte o del tutto il capitale investito.

Le cedole annuali variabili sono legate al tasso di riferimento (il USD CMS 10 anni e USD CMS 2 anni) con un valore minimo 0,50% e un valore massimo 3,00%. Il rendimento delle Obbligazioni dipenderà anche dal prezzo di acquisto e dal prezzo di vendita e non può essere determinato con precisione prima della sottoscrizione delle Obbligazioni. Il rendimento delle Obbligazioni dipenderà anche dal prezzo di acquisto e dal prezzo di vendita e non può essere determinato con precisione prima della sottoscrizione delle Obbligazioni.

Il presente documento è riservato ai soli destinatari per i quali è stato preparato e non deve essere distribuito pubblicamente. Il presente documento è riservato ai soli destinatari per i quali è stato preparato e non deve essere distribuito pubblicamente.

Per scaricare il Documento contenente le informazioni chiave (KID) relative alle Obbligazioni: www.gsprime.eu

Goldman Sachs

GLOBAL MARKETS DIVISION

PER MAGGIORI INFORMAZIONI SULLE OBLIGAZIONI E I SERVIZI FINANZIARI:

www.goldman-sachs.it

www.borsaitaliana.it

© Goldman Sachs, 2021. Tutti i diritti sono riservati.

ISFORT: webinar "Il Sistema Portuale italiano" dedicato al volume "Trasporti e Logistica: analisi e prospettive per l' Italia"

(FERPRESS) - Roma, 27 GEN - Si terrà domani il webinar di Isfort sul volume "Trasporti e Logistica: analisi e prospettive per l' Italia" - Ricerche per Confrtrasporto-Confcommercio, a cura di Mariano Bella, con un saggio di Andrea Appetecchia. I lavori prevedono: introduzione di Marco Romani, AD Isfort S.p.A. Intervento di saluto di Daniele Rossi, Presidente **Asoporti** Presentazione del Saggio a cura dell' Autore Commenti di: Zeno D' Agostino, Presidente **AdSP** Mare Adriatico Orientale Marco Spinedi, Presidente Interporto di Bologna Sergio Bologna, Presidente A.I.O.M. Francesco Lugli, Direzione Commerciale RFI Pietro Spirito, Esperto in Trasporti e Logistica Il webinar sarà condotto da Vito De Ceglia, Direttore di SHIP MAG qui la locandina del Webinar La partecipazione al webinar avviene cliccando sul seguente link: <https://meet.google.com/quk-xwud-vwe>.

Una proposta per l'organizzazione futura della scuola, della mobilità e degli orari delle città

AGENZIA DI INFORMAZIONE

FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA

ANCHE SU

Nella pagina: **ISFORT: webinar "Il Sistema Portuale Italiano" dedicato al volume "Trasporti e Logistica: analisi e prospettive per l' Italia"**

(FERPRESS) - Roma, 27 GEN - Si terrà domani il webinar di Isfort sul volume "Trasporti e Logistica: analisi e prospettive per l' Italia" - Ricerche per Confrtrasporto-Confcommercio, a cura di Mariano Bella, con un saggio di Andrea Appetecchia. I lavori prevedono: introduzione di Marco Romani, AD Isfort S.p.A. Intervento di saluto di Daniele Rossi, Presidente **Asoporti** Presentazione del Saggio a cura dell' Autore Commenti di: Zeno D' Agostino, Presidente **AdSP** Mare Adriatico Orientale Marco Spinedi, Presidente Interporto di Bologna Sergio Bologna, Presidente A.I.O.M. Francesco Lugli, Direzione Commerciale RFI Pietro Spirito, Esperto in Trasporti e Logistica Il webinar sarà condotto da Vito De Ceglia, Direttore di SHIP MAG qui la locandina del Webinar La partecipazione al webinar avviene cliccando sul seguente link: <https://meet.google.com/quk-xwud-vwe>.

Commenti di:

Zeno D' Agostino, Presidente **AdSP** Mare Adriatico Orientale
 Mario Spinedi, Presidente Interporto di Bologna
 Sergio Bologna, Presidente A.I.O.M.
 Francesco Lugli, Direzione Commerciale RFI
 Pietro Spirito, Esperto in Trasporti e Logistica

Il webinar sarà condotto da Vito De Ceglia, Direttore di SHIP MAG

Qui la locandina del Webinar

La partecipazione al webinar avviene cliccando sul seguente link: <https://meet.google.com/quk-xwud-vwe>

© FerPress 2021. Tutti i diritti sono riservati. - Riproduzione non autorizzata

ARCHIVIO QUOTIDIANO DALVETTERA

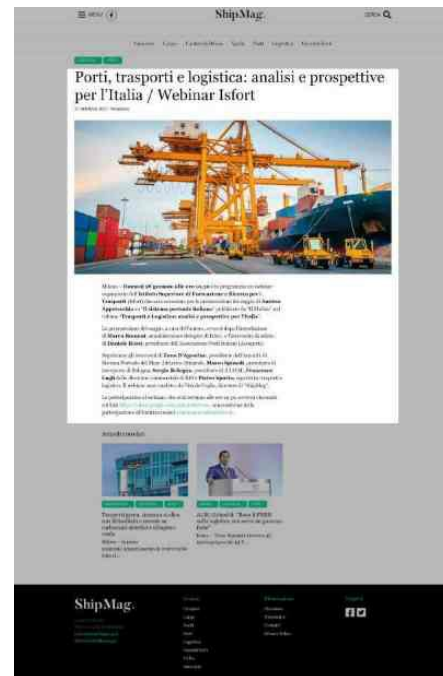
AGENZIA DI INFORMAZIONE

FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA

SCUOLA TRAMITATI

Porti, trasporti e logistica: analisi e prospettive per l'Italia / Webinar Isfort

Milano Domani 28 gennaio alle ore 10.30 è in programma un webinar organizzato dall'Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti (Isfort) che sarà occasione per la presentazione del saggio di Andrea Appetecchia su Il sistema portuale italiano pubblicato da Il Mulino nel volume Trasporti e Logistica: analisi e prospettive per l'Italia. La presentazione del saggio, a cura dell'autore, avverrà dopo l'introduzione di Marco Romani, amministratore delegato di Isfort, e l'intervento di saluto di Daniele Rossi, presidente dell'Associazione Porti Italiani (**Assoport**). Seguiranno gli interventi di Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Marco Spinedi, presidente di Interporto di Bologna, Sergio Bologna, presidente di A.I.O.M., Francesco Lugli della direzione commerciale di RFI e Pietro Spirito, esperto in trasporti e logistica. Il webinar sarà condotto da Vito de Ceglia, direttore di ShipMag. La partecipazione al webinar, che avrà termine alle ore 12.30, avverrà cliccando sul link <https://meet.google.com/quk-xwud-vwe>, con conferma della partecipazione all'indirizzo email sistemaportuale@isfort.it.



Il Sole 24 Ore

Trieste

logistica

Pordenone punta sui treni cargo

Nell'interporto i convogli a settimana saliranno dai 15 attuali fino a 50

Marco Morino

Dopo l'annuncio del primo collegamento ferroviario tra il porto di Trieste e l'interporto di Pordenone (Sole 24 Ore del 23 gennaio), l'infrastruttura pordenonese diventa sempre più punto di riferimento come snodo logistico e trasportistico nel cuore industriale del Nord-Est. Anche in tempi di pandemia l'interporto ha registrato un segno positivo per i comparti sanità, e-commerce e ferroviario. Il terminal ferroviario, in particolare, si appresta ad aumentare i treni settimanali, passando dai 15 attuali a 30 e fino a un massimo di 50 treni la settimana. Importanti compagnie marittime hanno deciso di investire su Pordenone, rendendolo un hub principale. I treni sono diretti verso Inghilterra, Olanda, Germania, Polonia, a breve Romania e dai primi di febbraio verso Trieste. Pordenone diventa una vera e propria piattaforma per l'export. L'interporto conta 1.300 occupati tra diretti e indiretti, con 70 imprese e un volume d'affari di oltre 500 milioni l'anno. Sono poi in campo 13,5 milioni di euro di investimenti per realizzare un nuovo piazzale per accogliere i container e 4 fasci di binari per il parcheggio dei treni in sosta. Inoltre sarà realizzata un'asta di manovra di 750 metri, in modo che i treni in entrata non dovranno essere divisi, con una riduzione dei costi per le imprese. Nei giorni scorsi l'amministratore delegato di Interporto Pordenone, Giuseppe Bortolussi, ha illustrato i piani di sviluppo, sottolineando come la ferrovia sia il volano di crescita dell'infrastruttura: «Con i treni - spiega - raggiungiamo numerosi mercati esteri. Inoltre abbiamo inaugurato, di recente, il treno per Trieste, che ha un importante significato, perché unisce la nostra regione in una sola piattaforma logistica al servizio dell'industria e degli scambi commerciali. Questo renderà Pordenone e il Friuli Venezia Giulia centrali non solo per il mondo produttivo, ma anche per quello dei servizi». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Piccolo

Trieste

L'anno positivo dello scalo triestino nonostante i vari lockdown: i piani di D'Agostino Domani il consiglio dell'istituzione scientifica esamina il suo piano triennale

Patto fra il porto di Trieste e l'Area di ricerca sull'energia a idrogeno

gli scenari piercarlo fumanò «Il futuro del porto sta fuori del porto perché deve essere capace di attirare capitali e investimenti»: il presidente dell'Autorità di sistema dell'Adriatico Orientale Zeno D'Agostino, alla presentazione del rapporto Ambrosetti, racconta che per la prima volta i camion turchi che approdano nell'area franca di Ferneti corrono lungo un processo di verifica e controllo del traffico interamente digitale. «Operiamo - spiega D'Agostino - in un sistema logistico che coinvolge Monfalcone, gli interporti, la FreeZone di Trieste, la zona industriale di Trieste. Bisogna gestire in modo armonico il territorio dal punto di vista logistico e industriale». «Per noi - spiega D'Agostino - il 2020 è stato un anno deciso che ha visto l'accordo con il porto di Amburgo e con l'Ungheria. Bisogna portare valore e occupazione sul territorio e non solo traffici». Una integrazione ormai stretta. Distanziato e da remoto il presidente dell'Area Science Park, Antonio Paoletti, annuncia che domani il consiglio d'amministrazione dell'istituzione scientifica triestina approverà un piano triennale di sviluppo all'interno del quale è prevista una collaborazione sulle applicazioni industriali di energia e idrogeno proprio con il porto di Trieste. Si tratta del progetto strategico Hydrogen Hub per realizzare un punto di stoccaggio di idrogeno per la propulsione navale ad impatto ambientale zero. È previsto il coinvolgimento delle tre istituzioni universitarie della regione (Trieste, Udine e Sissa) e degli altri enti di ricerca triestini (Ogs, Cnr e Elettra Sincrotrone) insieme ad aziende della filiera. «Da cinque anni cerchiamo di sconvolgere il paradigma portuale internazionale. Un luogo sul mare in cui arrivano imbarcazioni che caricano e scaricano merci e persone», spiega D'Agostino, cui non piace il termine blue economy, rispetto al quale preferisce la definizione crescita blu. Una crescita industriale e strategica che ora passa attraverso il patto con la Sissa che diventa la declinazione triestina del connubio fra ricerca e industria, all'insegna di una cultura non ancora diffusa a sufficienza nel nostro Paese. Eppure Trieste riesce in questo tipo di miracoli. D'Agostino elenca poi collaborazioni industriali come quella con Saipem che testa i droni sperimentandone le capacità subacquee in Porto Vecchio: «Così si crea una vera integrazione fra mondo della ricerca in una visione dello sviluppo portuale». E intanto, nonostante la pandemia, il traffico container ha piazzato un aumento del 3% e i container del 10%. D'Agostino spiega che i documenti spediti a Bruxelles nell'ambito del piano Adriagateway per accedere ai fondi del Recovery (388 milioni rispetto agli 1,2 miliardi concessi al Fvg) sono molto precisi e non aleatori: i progetti individuati sono una settantina e riguardano la transizione digitale e energetica dello scalo dove l'elettificazione delle banchine è l'obiettivo più importante. Anche per il governatore Fedriga «l'ampliamento dei rapporti commerciali con i paesi del Far East è fondamentale. Non solo con la Cina, partner importante, ma anche con l'India che sarà protagonista nei prossimi anni. Il porto di Trieste deve essere una porta d'ingresso fondamentale per tutta l'Europa. Sul fronte dell'innovazione dobbiamo riuscire a sfruttare l'elevato standing internazionale della città creando nuove opportunità economico. La Regione sta creando una Fondazione con Area Science Park anche per razionalizzare tutti gli enti scientifici e poli tecnologici della regione».



Il Piccolo

Trieste

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

Infrastrutture

Dalla Silicon Valley al distretto navale La Venezia Giulia rinasce dalla crisi

Nel rapporto Ambrosetti i fattori competitivi di un territorio che deve puntare su scienza, export ed economia del mare. Alta velocità e aeroporto le grandi incompiute

PIERCARLO FIUMANÒ

TRIESTE Un Festival del Cambiamento in Venezia Giulia per chiudere la pagina nera della pandemia. La creazione di un hub per la nautica di lusso a Monfalcone. Un polo internazionale dello shopping a Gorizia. Il rilancio dell'economia del mare attraverso lo straordinario sviluppo del **porto** di **Trieste**. L'integrazione sotto una Fondazione del polo della scienza triestino definito "la nuova Silicon Valley del Paese". Un centro di ricerca sulle scienze marine dove sorgerà il Parco del mare. Il **Porto** Vecchio come spazio urbanistico ma non il solo in un territorio dove Ambrosetti ha censito 1,5 milioni di metri quadrati di aree dismesse. Dopo un anno di lavoro e 20 mila bilanci esaminati, Ambrosetti ha presentato il suo "cruscotto" operativo basato su dieci capitoli al mondo economico e delle istituzioni triestine, monfalconesi e goriziane con il presidente della Camera commercio Venezia Giulia Antonio Paoletti. Nel primo anno del Covid l'economia della Venezia Giulia ha bruciato 1,02 miliardi di Pil (-9,4%) con 15 mila posti di lavoro a rischio (e altri 4 mila quest'anno) e 600 milioni in meno di consumi. Sono cifre, in attesa di un rimbalzo della crescita del 7% quest'anno Covid permettendo, che

spiegano il rischio di declino e deindustrializzazione di un'economia meno resiliente rispetto al paesaggio industriale del Nord Italia. Dalla crisi di Lehman Brothers nel 2008 questa parte della regione ha fatto peggio del Nordest con un arresto della crescita del 2,7% rispetto alla media nazionale dell'1,4%. Il report curato da Ambrosetti per la Camera Venezia Giulia, presentato ieri, mostra anche che negli ultimi 5 anni la Venezia Giulia ha registrato un crollo del saldo netto delle imprese (-284 solo nel 2019), anche qui peggio del Nordest. Forse anche per questo **Trieste** e Gorizia (nel 2025 capitale europea della cultura ma anche città con il più basso reddito imponibile del Nordest) sono rispettivamente la quarta e l'ottava Provincia in Italia per tasso migratorio all'estero (con 4,14 e 3,90 trasferimenti di residenza ogni 1.000 abitanti). E da questa analisi sono emersi grandi rischi e grandi opportunità. Il rapporto è stato aggiornato con i pesanti costi sociali ed economici della pandemia: solo nel turismo si stima la perdita di 1,35 milioni di presenze per 125-128 milioni di euro bruciati. Un crollo che peraltro ha interrotto una crescita ininterrotta da dieci anni. In assenza di massicci interventi di ricapitalizzazione, a fine 2020 le imprese a rischio nel settore del commercio alimentare e non alimentare saranno tra il 20,1% e il 22,3%. Le misure di contenimento da Covid e lo smart working sempre più diffuso - come ha spiegato l'archistar Mario Cucinella - cambieranno anche da noi il paesaggio urbano con una riduzione degli spostamenti (urbani ed extra-urbani) di studenti e lavoratori e una contrazione della domanda di stanze e appartamenti in affitto nelle grandi città, oltre a comportare un adeguamento infrastrutturale e dei servizi offerti». Il commercio al dettaglio, peraltro, ha pagato il prezzo del boom dell'e-commerce che quest'anno solo in Italia avrà un giro d'affari di 100 miliardi. Ambrosetti individua però una serie di punti di forza e di soluzioni per uscire dalla crisi. Negli ultimi dieci anni, l'andamento dell'export della Venezia Giulia, trascinato da colossi come Fincantieri, è stato il migliore della Regione con un valore pro-capite di 14.900 euro, due volte superiore alla media italiana. Ambrosetti ha individuato varie competenze strategiche del territorio della Venezia

PRIMO PIANO
Venezia Giulia 2025

Dalla Silicon Valley al distretto navale La Venezia Giulia rinasce dalla crisi
Nel rapporto Ambrosetti: i fattori competitivi di un territorio che deve puntare su scienza, export ed economia del mare

IL CRUSCOTTO OPERATIVO
Dopo un anno di lavoro e 20 mila bilanci esaminati, Ambrosetti ha presentato il suo "cruscotto" operativo basato su dieci capitoli al mondo economico e delle istituzioni triestine, monfalconesi e goriziane con il presidente della Camera commercio Venezia Giulia Antonio Paoletti.

LA SITUAZIONE ECONOMICA
Nel primo anno del Covid l'economia della Venezia Giulia ha bruciato 1,02 miliardi di Pil (-9,4%) con 15 mila posti di lavoro a rischio (e altri 4 mila quest'anno) e 600 milioni in meno di consumi.

IL TURISMO
Solo nel turismo si stima la perdita di 1,35 milioni di presenze per 125-128 milioni di euro bruciati.

IL COMMERCIO
Il commercio al dettaglio ha pagato il prezzo del boom dell'e-commerce che quest'anno solo in Italia avrà un giro d'affari di 100 miliardi.

IL MIGLIORAMENTO
Negli ultimi dieci anni, l'andamento dell'export della Venezia Giulia, trascinato da colossi come Fincantieri, è stato il migliore della Regione con un valore pro-capite di 14.900 euro, due volte superiore alla media italiana.

IL FUTURO
Ambrosetti individua varie competenze strategiche del territorio della Venezia

Il Piccolo

Trieste

Giulia su cui impostare la ripartenza in una rete di integrazione dei flussi economici e commerciali che coinvolge le potenzialità dei porti di **Trieste** e Monfalcone, il distretto della navalmeccanica con Monfalcone, la città della scienza (dalla Sissa all' Area di ricerca). Il rilancio passa insomma attraverso l' economia blu. Tutto ruota poi sui porti di **Trieste** che assieme a quello di Monfalcone acquisisce peso strategico grazie alla all' avvio della piattaforma logistica integrata del centro Europa. «**Trieste** - osserva Lorenzo Tavazzi di Ambrosetti- è la prima provincia in Italia per incidenza del valore aggiunto dell' economia marittima». La "crescita blu" della Venezia Giulia si sviluppa nella cantieristica con Fincanrieri che da sola genera un indotto fino a 2,3 miliardi. Ma c' è anche il polo della navalmeccanica, Gorizia è l' ottava provincia italiana per numero di addetti nella nautica da diporto (564) e la Venezia Giulia è il quinto polo in Italia per numero di posti barca. Ambrosetti propone quello che definisce un "cruscotto" operativo lanciando una serie di proposte. Ad esempio di creare a Monfalcone un hub produttivo di riferimento per la nautica di lusso e il refitting e a **Trieste** un evento fieristico nautico permanente di richiamo internazionale. Le specializzazioni della Venezia Giulia nella logistica e navalmeccanica possono diventare un incubatore per le startup. Tutto ruota poi sui porti di **Trieste** che assieme a quello di Monfalcone acquisisce peso strategico grazie alla all' avvio della piattaforma logistica integrata del centro Europa. Anche le prospettive del commercio, nonostante la pandemia, si basano sul fatto che a Venezia Giulia ha una incidenza di imprese commerciali (24,8%) superiore al resto della Regione (22,2%) e del Nord-Est (21,8%). Da qui la proposta di lanciare Gorizia come polo di shopping internazionale realizzando un centro di competenza sul retail. Il sistema della scienza e dell' innovazione che ruota su **Trieste** - secondo Ambrosetti-può trasformare la Venezia Giulia con la sua specializzazione nelle startup innovative in una nuova Silicon Valley del Nord Est con la più alta percentuale di ricercatori (37) ogni mille abitanti grazie alla presenza dei poli di eccellenza, dalla Sissa all' Area di ricerca, che secondo Ambrosetti andrebbero integrati secondo un modello a rete e creando una fondazione che funzionerebbe da cabina di regia. Sul fronte del turismo, per Ambrosetti il parco del mare in progettazione a **Trieste** andrebbe valorizzato con progetti legati alla ricerca nel campo delle scienze marine. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Rimorchiatori sfrattati, Porto in tilt

Contenzioso per un pontone: la Panfido deve lasciare il canale Brentella entro 40 giorni. A rischio servizi e posti di lavoro

Ancora più a rischio le attività portuali. I rimorchiatori della ditta Panfido sono stati sfrattati dal commissario dell' **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale**, Cinzia Zincone. Entro 40 giorni devono abbandonare il canale Brentella e restituirlo nello stato in cui la società lo ricevette nel 2003 quando, dopo anni di incertezze sulla sistemazione dei mezzi, l' **Autorità portuale** di allora trovò la soluzione. Sono 35 i posti di lavoro a rischio su un organico di 140 persone, aumenterà l' inquinamento atmosferico, dovranno essere messi in disarmo 4 rimorchiatori su 25, smaltiti il pontone galleggiante con gli uffici e il bacino galleggiante per le manutenzioni; ed è immaginabile che ne risentirà il servizio essenziale di assistenza alle navi in transito negli scali di Marghera, Chioggia e alla Marittima di Venezia (anche se adesso è vuota di navi da crociera). Trevisan a pagina IX.



Sfratto alla Panfido, Porto a rischio

'L' Autorità Portuale obbliga la ditta dei rimorchiatori che assistono le navi a sgomberare il canale Brentella 'Sotto accusa il pontone galleggiante. Appello dei sindacati al prefetto per difendere lavoratori e operatività dello scalo

ELISIO TREVISAN

IL CASO MESTRE I rimorchiatori Panfido sono stati sfrattati dal commissario dell' **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale** (Adspmas), Cinzia Zincone, sostanzialmente perché non si capisce se gli uffici dell' azienda sono un palazzo o una nave. Entro 40 giorni devono abbandonare il canale Brentella e restituirlo nello stato in cui la società lo ricevette nel 2003 quando, dopo anni di incertezze sulla sistemazione dei mezzi, l' **Autorità portuale** di allora trovò la soluzione all' interno del canale che unisce il canal Salso con il canale dei Petroli e con il Vittorio Emanuele III. Così, in un periodo di crisi drammatica a causa dei provvedimenti varati contro la pandemia, si aggiungono altri 35 posti di lavoro a rischio su un organico di 140 persone, aumenterà l' inquinamento atmosferico, dovranno essere messi in disarmo 4 rimorchiatori su 25, smaltiti il pontone galleggiante con gli uffici e il bacino galleggiante per le manutenzioni; ed è immaginabile che ne risentirà il servizio essenziale di assistenza alle navi in transito negli scali di Marghera, Chioggia e alla Marittima di Venezia (anche se adesso è vuota di navi da crociera). LA STORIA «È una situazione allucinante: se c' è qualcosa di sbagliato in quel che

abbiamo fatto, ci diano la possibilità di sanare la situazione e continuare ad operare - commenta Davide Calderan, amministratore delegato della Rimorchiatori Riuniti Panfido -, ma non capisco la logica di dire vattene in 50 giorni e dopo casomai ne parliamo». I 50 giorni ormai sono scesi a 40 dato che la lettera dell' **Autorità portuale** è dello scorso 21 gennaio. La storia nasce il 14 febbraio del 2020: quel giorno uno squadrone di 45 persone tra Capitaneria di porto, Carabinieri, Polizia ambientale, Polizia forestale... si recò nel canale Brentella per ispezionare il pontone galleggiante. I sommozzatori si immersero per verificare se fosse in qualche modo ancorato con sistemi fissi a terra o se fosse effettivamente solo ormeggiato. «Prima di posizionarlo lì come sede delle nostre società chiedemmo la concessione demaniale e i vari permessi alle **autorità portuale** e marittima e agli altri soggetti competenti - spiega Calderan -. Il permesso a costruire non lo chiedemmo anche perché non ci è mai arrivata una richiesta in tal senso e perché di fatto è un pontone ormeggiato in una zona **portuale**». In realtà quella struttura assomiglia in tutto e per tutto a un condominio, salvo per il fatto che è galleggiante. E d' altro canto la Zincone ha ereditato un problema lasciato insoluto dalle gestioni portuali precedenti: a differenza di tutti gli altri scali, a Venezia non esiste uno straccio di banchina riservata ai servizi tecnico nautici, e quindi rimorchiatori, ormeggiatori, piloti, barcaioli... devono arrangiarsi. I SINDACATI I sindacati si sono ritrovati improvvisamente con questa nuova emergenza e hanno chiesto una convocazione alla Prefettura per espletare la procedura di raffreddamento «a tutela dell' occupazione e a garanzia del mantenimento dei servizi tecnico nautici del porto in funzione della sicurezza del personale imbarcato e dell' operatività dello scalo» hanno dichiarato durante l' incontro con la proprietà Marcello Salbitani della Filt-Cgil, Manuela Musolla della Fiom-Cgil, Marino De Terlizzi segretario della Fit-Cisl, Francesco Sambo della Uilt Uil. L' Azienda ricorrerà al Tar per chiedere la sospensiva dello sfratto ma, non potendo aspettare perché l' **Autorità portuale** gli ha imposto di sgomberare entro i prossimi 40 giorni, ha approntato un piano che prevede, oltre alla messa in liquidazione del cantiere San Marco e del cantiere navale Serenissima, alla messa in disarmo di 4 rimorchiatori, allo



Il Gazzettino

Venezia

smaltimento del pontone e del cantiere galleggianti, una riorganizzazione del lavoro in base alla quale i marittimi resteranno a bordo dei mezzi (da ormeggiare a qualche banchina libera) 24 ore su 24 con la necessità, quindi, di tenere accesi i generatori diesel invece di attaccarsi all' elettricità e quindi inquinando, e con un esubero complessivo di 35 persone. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il commissario

«Stiamo cercando una soluzione»

IL COMMISSARIO «La procedura mira a rimettere in pristino i beni demaniali in ossequio alla legislazione» afferma il commissario Cinzia Zincone aggiungendo che, «consapevoli della centralità del servizio di rimorchio e della necessità di preservare la piena operatività del **Porto**, AdSP sta collaborando con tutti per individuare la soluzione per la tutela e valorizzazione dei beni demaniali da un lato e la continua operatività portuale dall' altro, garantendo la sicurezza della navigazione». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Sfrattati i rimorchiatori «Così sicurezza a rischio» Il Porto apre a una soluzione

I rimorchiatori sfrattati dal canale Brentella. Adesso il rischio dei licenziamenti è più vivo che mai per la Rimorchiatori Riuniti Panfido che nei giorni scorsi ha ricevuto l'ordine di sgombero entro 30 giorni dall'Autorità portuale. L'area dovrà essere riconsegnata come fu data in concessione nel 2003, senza rimorchiatori, strutture realizzate (è in corso una controversia sulla presenza di opere abusive) e pontone. L'azienda dal canto suo vuole fare ricorso al Tar con richiesta di sospensione del provvedimento, intanto ha chiesto l'aiuto dei sindacati per avviare una procedura di raffreddamento in prefettura con tutti i soggetti interessati. «Va garantito il mantenimento dei servizi tecnico-nautici del porto di Venezia in funzione della sicurezza del personale imbarcato e dell'operatività del Porto», dicono Marino De Terlizzi della Fit Cisl, Marcello Sabatini della Filt Cgil e Francesco Sambo della Uil Trasporti. «La procedura è stata avviata a seguito di verifiche fatte nel febbraio 2020 per rimettere in pristino i beni demaniali coinvolti - dice il commissario del Porto Cinzia Zincone - Siamo consapevoli della delicatezza della situazione per questo vogliamo individuare la soluzione più adeguata per raggiungere la tutela e valorizzazione dei beni demaniali da un lato e la continua operatività portuale dall'altro lato, garantendo sempre la sicurezza della navigazione». L'azienda se non avesse alternative dovrà mettere in liquidazione il cantiere San Marco e il cantiere Serenissima, mettere in disarmo 4 rimorchiatori e ridurre il personale di sei equipaggi (18 persone), riorganizzare i turni con presenza di 24 ore a bordo dei mezzi.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

porto marghera

Ordine di sgombero per i rimorchiatori della società Panfido sul canale Brentella

L' Autorità portuale ha dato 20 giorni di tempo rimuovere gli ormeggi e il pontone degli uffici considerato abusivo

GIANNI FAVARATO

L' Autorità di Sistema Portuale di Venezia ha dato venti giorni di tempo alla società Rimorchiatori Panfido Riuniti per predisporre un piano di sgombero dal canale demaniale Brentella, dei suoi rimorchiatori, del pontone galleggiante Ca' Brentella che ospita gli uffici e il bacino di manutenzione dei mezzi. L' ordine sarebbe la conseguenza di un' inchiesta della magistratura, ancora in corso e coperta dal segreto istruttorio, che ipotizza vari reati a carico della Panfido Rimorchiatori, tra i quali anche quello di abusivismo che riguarderebbe il pontone galleggiante in quanto da considerare come edificio in area Demaniale privo della necessaria autorizzazione. Un' accusa, contro la quale il presidente della società, Davide Calderan, figlio del defunto Giovanni Calderan, l' italo-venezuelano che nel 1994 ha rilevato e rilanciato la Panfido, ha presentato subito ricorso al Tar del Veneto, con richiesta di sospensiva dell' ordine di sgombero che è arrivato come un fulmine a ciel sereno e ha messo subito in apprensione, oltre alla proprietà, anche i suoi circa 80 dipendenti. Al presidente della Panfido Rimorchiatori Riuniti, Davide Calderan, l' ordine di sgombero è arrivato il 21 gennaio scorso. «Quanto sta

succedendo è allucinante» ha detto, «noi abbiamo rilevato una società che già aveva la sua base operativa sul canale Brentella di **Porto** Marghera e per quanto riguarda il pontone lo abbiamo allestito nel 2009, dopo aver chiesto e ottenuto tutte le autorizzazioni necessarie. L' anno corso abbiamo avuto la visita delle forze dell' ordine e perfino dei sommozzatori, ma mai avremmo immaginato di arrivare a questo punto. Non capiamo quale sia la nostra mancanza e ancor di più l' ordine di sgombero senza alternative». La Panfido dovrà comunque assicurare il servizio di rimorchio delle navi, adattandosi a ormeggiare i mezzi negli spazi liberi che di volta in volta si libereranno nei terminal container, in Marittima o al Molo dei Sali, mentre il cantiere di manutenzione dovrà spostarlo in un' area non Demaniale. Di conseguenza la società ha annunciato ai sindacati la chiusura del cantiere di manutenzione, riduzione dei rimorchiatori (dai 21 in dotazione oggi a 13) e dei loro equipaggi, la riduzione efficienza sul servizio del rimorchio portuale, pesantissima riduzione dell' occupazione. Immediato l' allarme dei sindacati di categoria Fit-Cisl, Filt-Cgil e Uilt-Uil veneziane che hanno avviato la "Procedura di raffreddamento" con la richiesta di un urgente incontro in Prefettura con la presenza del commissario dell' Autorità Portuale e la Direzione Marittima, ribadendo la loro totale contrarietà a qualsiasi ipotesi di esubero del personale. Il commissario dell' Autorità di Sistema Portuale, Cinzia Zincone, ha dichiarato che la procedura di sgombero è stata «avviata in seguito a verifiche e analisi svolte nel febbraio 2020 e mira a ripristinare i beni demaniali coinvolti, in ossequio alle leggi vigenti». «Siamo tuttavia consapevoli della complessità delle operazioni necessarie, della centralità del servizio di rimorchio e della necessità di preservare la piena operatività del **Porto**» ha aggiunto il commissario straordinario «In questo senso stiamo attivamente collaborando con tutti i soggetti coinvolti al fine di individuare la soluzione più adeguata per raggiungere entrambi gli obiettivi: la tutela e valorizzazione dei beni demaniali da un lato e la continua operatività portuale dall' altro lato, garantendo sempre la sicurezza della navigazione».



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Il blackout dei vagonetti torna a incidere sul traffico con due nuovi incidenti

Tir perde carbone, viabilità ko Pesa il blocco delle Funivie

Il carico è caduto dal camion prima in corso Mazzini e poi anche a Montemoro La Provincia ora chiede di contingentare il passaggio dei mezzi sul Cadibona

LUISA BARBERIS

Il black out di Funivie torna a incidere sulla viabilità, rendendo complicati i collegamenti tra Savona e la Valbormida. Ieri si è verificato un nuovo incidente sulla sp 29 del Cadibona, dopo che un mezzo pesante che trasportava carbone dal porto all' Italiana Coke ha perso il carico. La linea dei vagonetti non è ancora stata ripristinata e la merce viaggia su gomma. Gli sversamenti in realtà sono stati due: il primo si è verificato in corso Mazzini, a poche centinaia di metri dall' uscita del porto dove la vasca del camion era stata appena caricata di carbone, il secondo è successo all' altezza di Montemoro e ha avuto conseguenze più gravi, perché ha rallentato la circolazione sulla provinciale 29 che porta nell' entroterra. Qui nel febbraio 2020 un altro camion che trasportava carbone si era ribaltato e, dopo essere uscito di strada, aveva finito la sua corsa contro il guardrail e la facciata di una delle abitazioni della frazione. Ieri, l' ennesimo incidente, ha portato alla ribalta la richiesta della Provincia, che vorrebbe contingentare il traffico sul Cadibona di camion carichi di carbone. «Ribadiremo la richiesta - spiega il consigliere provinciale con delega alla viabilità, Luana Isella - La 29 è un' arteria fondamentale. Abbiamo sempre chiesto a tutti rispetto per questa strada e, all' indomani del blocco delle Funivie, avevamo anche chiesto all' azienda di contingentare il passaggio dei camion, perché non possiamo permetterci che il Cadibona si blocchi. Parliamo di un collegamento determinante tra la costa e l' entroterra, deve servire soprattutto agli automobilisti, ai pendolari e agli autobus. Rispettiamo il lavoro di tutti, ma tutti devono rispettare la strada. Invece questi continui incidenti provocano disagi a chi percorre quel tratto e a chi abita in quelle frazioni». Tutto è iniziato poco prima delle 9 del mattino. Il primo sversamento è avvenuto in corso Mazzini, vicino all' uscita del porto di Savona: il conducente ha proseguito per Cairo, ma Funivie Spa ha inviato un mezzo per rimuovere il carbone e ripulire la strada. Pochi minuti dopo, però, lo stesso problema ha rallentato il traffico sul Cadibona. E proprio qui si sono registrati i maggiori disagi: il camion a quel punto ha arrestato la corsa e sul posto sono intervenuti gli agenti della polizia municipale di Savona, che hanno regolato il traffico su una sola corsia di marcia. Visto che Funivie era già impegnata a ripulire corso Mazzini, è toccato a Palazzo Nervi inviare i cantonieri per rendere nuovamente transitabile la 29 in sicurezza. Il conto verrà addebitato a Funivie, che potrebbe rivalersi sulla ditta di trasporto. All' origine del problema, infatti, sembra esserci una svista: il mancato aggancio del portellone dei scarico del semirimorchio. Un dettaglio che ieri, siccome il carico era bagnato e quindi più pesante, ha determinato la perdita di parte del carbone. --



VADO LIGURE: vertice tra comune e porto

"Velocizzare le opere legate al terminal Apm"

Velocizzare le opere a terra previste dall' accordo di programma legato alla piattaforma Vado Gateway come la viabilità dedicata allo scalo portuale, la strada di accesso al porto nella sponda destra del torrente Segno, l' avvio a breve dei lavori per la superstrada Savona-Quiliano-Vado e il casello di Bossarino. Questi gli argomenti trattati dalla cabina di regia formata da Comune, Port Authority e le principali aziende presenti sul territorio vadese. All' incontro c' erano Infineum, Vernazza autogru, Tri, Alkion Vado Tanks Cleaning e altri ancora. Spiega Gerardo Ghiliotto, nella sua duplice veste di presidente dell' unione utenti del porto di Savona-Vado e ad di Tri: «Abbiamo affrontato in cabina di regia le principali tematiche legate alle infrastrutture». a.am. - © RIPRODUZIONE RISERVATA.

ASL, esami radiologici a domicilio per evitare le code in ospedale

Il servizio sarà attivato prima delle festività, poi verrà esteso alle famiglie. Spetterà ai medici di base e specialisti inviare la richiesta agli uffici



PROTESTA A BOSSARINO

S. Corona, Pianta mosche chiusa la protesta ora sfocia sui social



CONSIGLIERI PRODOTTORENTI

I consiglieri in centrale per la nuova turbina a gas



LA STAMPA

LA STAMPA

Savona, manutenzione complesso di San Giacomo e Scaletto delle Fornaci: le mozioni della minoranza

"A Zinola una seconda area 'tourism of all', complesso di San Giacomo da mettere in sicurezza"

Savona . La minoranza in consiglio comunale a Savona , rappresentata dal capigruppo Elisa Di Padova, Manuel Meles, Barbara Pasquali, Marco Ravera, Mauro Dell' Amico, Andrea Addis, ha presentato due mozioni con cui impegna il sindaco e la giunta a provvedere alla manutenzione del complesso di San Giacomo e a mantenere lo scaletto alle fornaci ed evitare l' aumento del canone demaniale. "Lo Scaletto senza scalini - spiegano i consiglieri nella mozione - è un vero e proprio fiore all' occhio per la Città di Savona e ha comportato notevoli investimenti da parte dell' amministrazione negli anni per ottenere una spiaggia alla portata di tutti. E' un' eccellenza che non deve essere sradicata da quel luogo. Tutte le nuove strutture del nostro litorale dovranno essere predisposte per quello che a livello europeo viene definito 'Tourism for all' che significa disabilità, carrozzine e anche facilità di accesso per le famiglie con passeggini e qualunque persona con difficoltà di mobilità di qualunque tipo". La mozione impegna il sindaco e la giunta "a fare in modo che la sede dello Scaletto senza Scalini resti lo Scaletto delle Fornaci, a sollecitare **Autorità Portuale** di **Sistema** affinché anche la spiaggia di Zinola

sia pronta ad ospitare una seconda area al tourism for all , con un aumento potenziale di posti di lavoro, dell' offerta e della fruibilità del nostro bellissimo litorale, ad attivarsi con **Autorità Portuale** di **Sistema** affinché l' aumento del canone demaniale per l' utilizzo della spiaggia non venga applicato , valutando l' applicabilità del canone ricognitorio previsto dal codice della navigazione, per questo progetto di valenza sociale o in alternativa a farsi carico del sostegno alla Cooperativa per affrontare questa spesa". Ma a proposito del possibile spostamento dello Scaletto l' assessore Santi aveva dichiarato "Nè **Autorità Portuale** nè il Comune di Savona hanno pensato di spostare lo Scaletto dalle Fornaci. Non è mai stato messo in discussione dall' amministrazione di Savona e dall' **Autorità Portuale** il ruolo, la funzione e il luogo". L' **Autorità Portuale** aveva chiarito che lo spostamento era stato proposto solo in "un' ottica di ampliamento degli spazi, alla luce delle ultime problematiche riscontrate nel distanziamento da Covid". Con l' altra mozione, relativa al complesso di San Giacomo , "per la cui manutenzione non sono state stanziare risorse", la minoranza sollecita la giunta a prendere in considerazione il bando "Prima - Prevenzione Ricerca Indagine Manutenzione Ascolto per il patrimonio culturale" promosso dalla Fondazione Compagnia di San Paolo . L' iniziativa, spiegano nella mozione, intende "tutelare i beni culturali immobili che presentano interesse artistico, storico, archeologico o etno-antropologico. Uno strumento dedicato alla strutturazione e realizzazione di piani di manutenzione programmata e conservazione preventiva di sistemi di beni, che mira a diffondere la cultura della manutenzione a scapito dell' intervento emergenziale". "Il complesso rappresenta un bene di inestimabile valore storico culturale e deve essere messo al centro di un recupero che lo consideri strategico per la nostra città. Al momento, però, versa in una situazione di avanzato degrado. Tra le prime istanze da risolvere e a cui dare risposta ci sono: mantenimento del verde pubblico del sagrato che è stato cofinanziato con 8mila euro dalla Fondazione De Mari e oltre 2mila euro dall' Associazione Amici del San Giacomo che sta presentando il progetto definitivo al Comune ed alla Soprintendenza; accesso al sagrato ed all' abside , la parte meglio conservata, lavori di consolidamento della facciata della chiesa (che si sta staccando dal corpo della navata) e di riparazione del tetto". "Per i soggetti vincitori è



previsto un contributo di importo fino a 25.000 destinato alla progettazione tecnica di piani di manutenzione programmata e conservazione preventiva e relative indagini preliminari propedeutiche dei beni individuati. Per i medesimi soggetti è prevista un' attività di affiancamento, attraverso moduli di formazione specifica.



Il Vostro Giornale

Savona, Vado

La Fase 2 si prevede un contributo fino a un massimo di 250.000 e un ulteriore affiancamento". Con la seconda mozione impegnano la giunta e il consiglio "a intraprendere la candidatura del San Giacomo formalizzando la partecipazione al suddetto bando ; a destinare in alternativa, adeguate risorse sul prossimo bilancio comunale al fine di poter mettere in sicurezza lo stabile patrimonio culturale di grandissimo interesse della comunità savonese".

Savona, recupero del San Giacomo e tutela dello Scaletto: la minoranza presenta due mozioni

Per il complesso dell'ex convento la proposta di partecipare a un bando della Fondazione Compagnia di San Paolo. Una seconda area e un canone equo la richiesta per la spiaggia inclusiva

Preservare, seppur in ambiti e con interventi diversi, due eccellenze savonesi. Questo l'obiettivo delle due mozioni presentate dai gruppi di minoranza per il prossimo consiglio comunale di Savona. Nel mirino l'ex convento del San Giacomo e lo "Scaletto senza scalini". Entità diverse ma ugualmente importanti per i savonesi, una dal punto di vista architettonico, l'altra per l'importante funzione svolta nell'inclusione sociale, che dall'opposizione chiedono di valorizzare e non disperdere il valore. In un caso puntando alla ristrutturazione e al recupero, nell'altro muovendosi affinché nulla cambi. Ma andiamo con ordine. La "situazione di avanzato degrado" dell'ex convento, nonostante gli sforzi dell'associazione "Amici del San Giacomo" che se ne prende cura per quanto possibile nelle sue possibilità, è ormai nota. Il mantenimento del verde pubblico del sagrato, l'accesso a quest'ultima porzione e all'abside, oltre ai lavori di consolidamento della facciata della chiesa e di riparazione del tetto rappresentano "le prime istanze da risolvere e a cui dare risposta", secondo la minoranza, "interventi urgenti a cui dovrebbero affiancarsi interventi programmati, più stabili e con una progressiva rifunzionalizzazione degli spazi". Tuttavia nell'ultima variazione di bilancio "nessuna risorsa è stata stanziata per il Complesso". Da qui la proposta all'amministrazione Caprioglio di candidare il San Giacomo alla partecipazione al bando "PRIMA - Prevenzione Ricerca Indagine Manutenzione Ascolto per il patrimonio culturale" della Fondazione Compagnia di San Paolo dedicato a "beni culturali immobili che presentano interesse artistico, storico, archeologico o etno-antropologico. Uno strumento dedicato alla strutturazione e realizzazione di piani di manutenzione programmata e conservazione preventiva di sistemi di beni, che mira a diffondere la cultura della manutenzione a scapito dell'intervento emergenziale". Il secondo intervento richiesto riguarda invece lo "Scaletto senza scalini" delle Fornaci, per garantirne definitivamente la permanenza nel quartiere delle Fornaci e anzi, raddoppiare il progetto portandolo anche a Zinola. In tal senso l'invito alla giunta è ad attivarsi affinché vengano avviati confronti con l'**Autorità Portuale** per una seconda area dedicata al "tourism for all" e affinché "l'aumento del canone demaniale per l'utilizzo della spiaggia non venga applicato, valutando l'applicabilità del canone ricognitorio previsto dal codice della navigazione, per questo progetto di valenza sociale o in alternativa a farsi carico del sostegno alla Cooperativa per affrontare questa spesa".



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Un'isola artificiale, blocchi d'acciaio e vetrate Così sarà costruita la Torre piloti di Genova

SIMONE GALLOTTI

GENOVA vederla nella sua semplicità non sembra ci possa volere così tanto tempo. In verità la nuova Torre piloti del porto di Genova è una struttura complessa. Tecnicamente, perché rappresenterà gli occhi attenti dello scalo. E storicamente, per la ferita che il crollo della vecchia struttura ha provocato nella comunità non solo portuale. Serviranno 690 giorni dall'inizio del cantiere per vedere realizzata l'opera disegnata da Renzo Piano: i 65 metri di vetro e acciaio sorgeranno davanti al padiglione di Jean Nouvel e diventeranno il perno della trasformazione del waterfront di Levante, come rivelano i rendering con le prime specifiche del progetto di Cimolai - il colosso delle costruzioni che realizzerà la torre - che Il Secolo XIX è in grado di pubblicare in anteprima. La torre sorgerà «su un'isola affiancata alla banchina ovest della darsena nautica di Genova - come è scritto nella scheda tecnica - Verranno eseguiti inoltre i lavori di rinforzo della banchina Ovest e realizzati, a protezione della nuova torre, un nuovo molo artificiale ed un pontile a giorno». Il progetto prevede due «corpi di fabbrica». Il primo sarà «adibito a uffici e centro logistico del personale marittimo e si sviluppa su due piani» e sarà realizzato «a sud dello specchio acqueo antistante l'edificio di Jean Nouvel». Il secondo corpo invece è «collocato su un'isola di nuova costruzione affiancata alla banchina ovest ed è costituito dalla torre... fondata su pali infissi in mare per 30 metri» che dovranno reggere «una struttura metallica leggera fatta di tubi e cavi che evoca le architetture delle vecchie gru delle banchine portuali». A quasi 60 metri ci sarà «la cabina di controllo, una struttura con ampie finestre su lati sud, est ed ovest che permettono di controllare a vista l'ingresso al porto da levante e il canale verso Sampierdarena. La sala di controllo si potrà raggiungere mediante una coppia di ascensori collocati all'interno del corpo della torre». Sopra la cabina ci sarà un grande pannello, un «cappello che agirà come una grande visiera protettiva». Nella scheda tecnica viene sottolineato l'aspetto della sicurezza: «Il risultato complessivo dell'opera è una struttura estremamente solida anche se visivamente leggera e trasparente». Il costo complessivo è di 14 milioni di euro circa e Cimolai realizzerà più dell'80% dei lavori, il resto rimane alle aziende del territorio. Mancano ancora la progettazione definitiva e quella esecutiva e serviranno, complessivamente 150 giorni. --



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Container, boom dei noli Lite spedizionieri-armatori

SI. GAL.

Genova Numeri così gli armatori non li vedevano da anni. E quella grande mole di utili arriva addirittura con una riduzione della merce trasportata. Come accade alla compagnia tedesca Hapag-Lloyd, primo cliente del **porto** di **Genova** che nel 2020 ha segnato un Ebitda di oltre 3 miliardi di dollari e un Ebit salito a 1,5 miliardi di dollari. «Siamo in linea con le previsioni» hanno spiegato dal colosso che come gli altri grandi carrier, festeggia un'ottima annata nonostante la pandemia. E infatti i volumi trasportati sono stati leggermente inferiori rispetto al livello raggiunto nell'anno precedente, passando dai 12 milioni agli 11,8 milioni di teu. Ed è per questo che la Esc, l'associazione che in Europa raduna più di 75 mila spedizionieri tra multinazionali e realtà più piccole, ha incontrato la Dg Competition della Ue. «La situazione è di un caos senza precedenti - hanno spiegato al termine del tavolo con la Commissione - per l'aumento dei blank sailings (che in alcune rotte ha superato il 30%), la riduzione della puntualità (solo il 50% delle navi è arrivata in tempo durante l'anno scorso) e soprattutto il livello scandaloso dei noli che i clienti devono accettare per permettere la spedizione della merce». A riprova della difficile situazione per gli spedizionieri che si scagliano contro la politica messa in campo dagli armatori, la Esc ha citato i 16 mila dollari che servono per la spedizione di un container sul mercato spot. Ma l'Europa ha dato poca soddisfazione all'associazione: «Ci hanno detto di aver ben presente la situazione - hanno riferito al termine dell'incontro di Bruxelles - e hanno riferito che questi prezzi sono frutto del mercato». Non solo: «Hanno spiegato che questi valori dei noli non giustificano l'avvio di un'indagine». Agli spedizionieri però è stato garantito che l'Europa aprirà un tavolo con le autorità cinesi e quelle americane e che convocherà le compagnie per trovare una soluzione. La Esc ha però promesso che non finisce qui «perché gli armatori già godono dei privilegi concessi dalla Block Exemption e non devono abusarne». Significa che gli armatori in Europa e in altre parti del mondo, possono agire in deroga alle norme sulla concentrazione. Oggi i colossi governano il mercato del trasporto via mare, tra loro stretti in alleanza. Un provvedimento che era stato messo in atto nel recente passato, con la grande crisi delle compagnie. «Stiamo valutando di presentare una denuncia formale alla Commissione» annunciano gli spedizionieri. Potrebbe essere il primo atto di una lunga lotta sul mare. si. gal. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La viabilità

Cantieri in autostrada "Danni gravi a porto e trasporti"

Il grido di allarme degli spedizionieri che fanno i conti con altri mesi di difficoltà Il Comitato 'Salviamo Genova e la Liguria' chiede un incontro ai parlamentari Gli operatori portuali vogliono un team di esperti per pianificare negli i lavori

di Fabrizio Cerignale Un incontro con i parlamentari liguri, che dopo le dimissioni del premier Giuseppe Conte sono gli unici interlocutori istituzionali possibili, per chiedere una condivisione della programmazione dei cantieri che nelle prossime settimane interesseranno la rete autostrade della Liguria. È questa una delle richieste principali del comitato Salviamo **Genova** e la Liguria, che esprime, ancora una volta, una forte preoccupazione per le ripercussioni che i lavori sulla rete autostradale potranno avere su tutto il mondo della logistica. Nei giorni scorsi, infatti, è arrivata l'ennesima doccia fredda per la viabilità attorno al nodo di **Genova**. I vertici di Aspi hanno confermato la conclusione dei lavori della galleria Rivarolo 2 entro il prossimo 15 febbraio mentre per gli altri principali interventi, nonostante turni di lavoro h24 e 7 giorni su 7 si arriverà a giugno. A fronte di questi disagi è stata decisa l'esenzione totale dei pedaggi sulla A12, nella tratta da **Genova** Pra' fino a Rapallo. «Il pedaggio gratis è un'elemosina, rispetto ai disagi che crea autostrade - commenta Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto - che non basta nemmeno a compensare una frazione del tempo

e della vita che si consuma nelle code che autostrade ci provoca. Oggi possiamo dire che siamo alle solite ma anche che siamo solo all'inizio, che la strada sarà lunga e disseminata di sacrifici per i liguri perché è inutile illudersi, i prossimi anni vedranno le dirette conseguenze legate alle attività indispensabili per il ripristino della sicurezza della rete autostradale con ripercussioni inevitabili anche sulla viabilità cittadina». A preoccupare è anche il fatto che, secondo Botta, questi cantieri attualmente sono: «Più che altro attività di verifica sullo stato di degrado per decidere quali saranno gli interventi da assumere per ridare sicurezza e qualità alle infrastrutture. Il percorso è ancora lungo, abbiamo un ministero debole, perché in questo momento di crisi il MIT che dovrebbe farsi garante, è indebolito dalla crisi di governo, e questa situazione avvantaggia chi sulla confusione cerca di costruire alibi». Gli spedizionieri genovesi, quindi, chiedono la creazione di un team di esperti per pianificare assieme alle categorie economiche del territorio gli interventi. «È anche vero che questa incertezza nel procedere a una programmazione dei lavori - prosegue Botta - è conseguenza dell'incerto stato di salute delle nostre infrastrutture, perché immaginare quali interventi fare non avendo ben chiara la situazione delle infrastrutture non è semplice. Siamo molto preoccupati, ci stiamo confrontando tra operatori per capire se è possibile proporre alternative funzionali e organizzative per garantire al **porto** di **Genova** di continuare a crescere e a recuperare la disfatta del Covid. Anche perché il mondo della logistica è praticamente messo all'angolo, abbiamo ancora una limitata capacità ferroviaria e questa grave crisi funzionale legata ad autostrade - conclude Botta - condiziona i trasporti di merci con prevedibili danni e aumenti delle tariffe per il tempo perso in coda che alla fine si ripercuotono anche sul consumatore». Autostrade per l'Italia, intanto, ha avviato nuovi strumenti di comunicazione dedicati al territorio ligure. Si tratta di un bollettino con le previsioni settimanali e giornaliere dei flussi di traffico, suddivisi per tratte e fasce orarie al quale si unisce un applicativo che consente di consultare la situazione viabilistica costantemente aggiornata delle tratte autostradali. ©





La sentenza

Controlli radioattivi in porto, assolti gli imputati di falso

Per il Tribunale il fatto non sussiste ma alcuni di loro erano finiti in carcere

di Marco Preve A quasi sei anni di distanza si chiude con un'assoluzione di gruppo l'inchiesta della Procura di **Genova** che contestava ad un gruppo di tecnici di aver attestato falsamente o con strumentazione non idonea l'avvenuta esecuzione di controlli radiometrici sui container in arrivo nel **porto** di **Genova**. Per il Tribunale di **Genova**, invece, avevano fatto correttamente il loro lavoro. Tre di loro addirittura erano finiti in carcere per diversi giorni e poi agli arresti domiciliari. Le tesi del pm Francesco Pinto, che aveva lavorato sulle indagini dei carabinieri del Nucleo Operativo Ecologico, e su una serie di "investigazioni" di un tecnico del settore, per altro concorrente degli arrestati, si sono infrante nella sentenza del Tribunale presieduto dal giudice Massimo Todella. Assolti "perché il fatto non sussiste" o "perché il fatto non costituisce reato" gli imputati: Giovanni Maria Carbone (esperto qualificato) difeso dall'avvocato Cristina Brigneti, Mauro Andrei (esperto qualificato) avvocato Sara Pinton; Gioacchino e Giancarlo D'Andria padre e figlio (ritenuti amministratori di fatto della società DP Servizi) difesi dall'avvocato Fabio Strata; Davide Feurra (tecnico misuratore) difeso dall'avvocato Chiara Coppa. Il processo, che si è trascinato per diversi anni, lasciando in un limbo professionisti di un delicato settore, si è incanalato fin dall'inizio su un binario molto tecnico. Dal 2011 si è fatta molto più stringente la normativa che regola i controlli sui rottami a rischio di presenza di sorgenti radioattive cosiddette "orfane", secondo la terminologia dell'Unione Europea, perché della loro provenienza se ne è persa ogni traccia e non è possibile ricostruirne il percorso a ritroso. I difensori hanno sottolineato come la normativa fosse suscettibile di interpretazioni e che l'eventuale assenza del titolare delle misurazioni - il Carbone - non era la prova di una violazione delle procedure, bensì una normale attività di delega affidata a soggetti a loro volta titolati e con riconosciuta professionalità. Nelle arringhe i legali hanno anche criticato una serie di lacune investigative ed errori riguardanti i container sottoposti a controlli. Nell'indagine in un primo tempo erano finiti indagati, e la loro posizione era stata archiviata prima del rinvio a giudizio: Gianfranco Colcera, presidente della Ocs Spedizioni Internazionali; Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, Loredana Orselli amministratrice della Dp Servizi, e un precedente amministratore, Massimiliano Griotti; e Renzo Muratore per il ruolo di vicepresidente di Spediporto. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Nuova diga del porto di Genova, venerdì 29 l'ultimo appuntamento del dibattito pubblico

Sarà trasmesso in streaming e sarà possibile partecipare attraverso la piattaforma zoom

Redazione

Genova . Il dibattito pubblico sulla realizzazione della nuova diga foranea di Genova si avvia alla sua conclusione, dopo tre settimane di partecipata consultazione con la cittadinanza di Genova e la raccolta delle domande e osservazioni sul progetto attiva durante le sessioni di confronto, la posta elettronica e tutti i canali online dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale** e del Dibattito Pubblico. Sarà possibile, dunque, presentare le proprie considerazioni sulla nuova diga - sulle alternative progettuali presentate, sugli impatti economici ed ambientali attesi e su tutti gli ambiti di intervento interessati - inviando una e-mail fino a questo venerdì 29 gennaio, all' indirizzo: info@dpgdigaforanea.it. I contributi per i Quaderni degli attori, lo spazio del sito dove vengono raccolti tutti gli spunti e le proposte avanzate, potranno invece essere presentati fino al 4 febbraio. Questo venerdì sarà anche l' occasione per prendere parte all' ultimo incontro pubblico in programma, trasmesso in streaming da Palazzo San Giorgio, sede dell' **Autorità Portuale** del Mar Ligure Occidentale, che sarà dedicato all' approfondimento sugli impatti ambientali e sugli interventi di sostenibilità legati alla realizzazione dell' opera. Parteciperanno all' incontro il Coordinatore del Dibattito Pubblico Andrea Pillon con il professor Pierluigi Coppola del Politecnico di Milano, che presenteranno l' appuntamento insieme ai saluti istituzionali del Sindaco di Genova Marco Bucci. L' approfondimento tecnico sugli aspetti ambientali e le caratteristiche dell' opera sarà invece affidato alle relazioni di Giuseppe Canepa e Andrea Conca dell' **Autorità di Sistema**, di Paolo De Girolamo dell' Università di Roma e consulente di Modimar, di Filippo Angelotti di Technital e di Gianluca Dadone di EPF Elettrotecnica. L' incontro si svolgerà venerdì 29 gennaio dalle 17 alle 19, sarà come di consueto trasmesso su YouTube e in diretta su tutte le reti TV locali e sarà possibile parteciparvi attivamente collegandosi a questo link: <https://zoom.us/j/91032448728?pwd=SC93TmkweG5kc09pczA0dWxJYnpLUT09#success> La terza settimana di consultazione sul rifacimento dell' opera ha anche visto lo svolgimento dell' ultimo confronto mirato di Commissione tecnica. I rappresentanti dell' **Autorità Portuale**, della Struttura commissariale, del Comune di Genova e di Regione Liguria hanno infatti incontrato il 26 gennaio le organizzazioni sindacali e del lavoro interessate alla realizzazione dell' opera, con esiti favorevoli e un confronto costruttivo sulle specifiche esigenze delle associazioni coinvolte.



La controproposta degli ambientalisti: "Trasferire aeroporto e depositi sulla nuova diga"

Agostini e Spalla: "Costruire una piattaforma larga 400 metri per restituire aree alla città". Il 29 gennaio l'ultimo incontro del dibattito pubblico

Redazione

Genova . Costruire una ' diga-piattaforma, costituita da una piastra di 400 metri di larghezza addossata alla diga dalla parte verso terra, in una prima fase, davanti al bacino di Sampierdarena e Bettolo, in una seconda e terza fase davanti all' aeroporto e al porto di Voltri con l' obiettivo di 'ricollocare insediamenti a rischio o incompatibili con gli insediamenti urbani tra cui l' attuale aeroporto'. È la proposta che gli ambientalisti genovesi, rappresentati da Andrea Agostini (Legambiente) e Giovanni Spalla (Italia Nostra), hanno presentato al dibattito pubblico sulla nuova diga del porto di Genova, la grande opera pensata per rendere accessibili le banchine alle navi portacontainer da 400 metri. L' intervento sarà discusso nel corso dell' ultimo incontro pubblico previsto per il 29 gennaio e focalizzato proprio sugli aspetti ambientali. L' idea è quella di avere ' un sistema lineare di dighe-piattaforma che definisca uno spazio acqueo continuo protetto da Voltri al porto di Levante '. Su questi nuovi spazi ottenuti di fronte all' attuale fronte del porto potrebbero trovare spazio, secondo i proponenti, le riparazioni navali, i depositi petroliferi, i futuri depositi di Gnl per le navi, il depuratore della città (previsto invece alla foce del Polcevera), l' aeroporto, il porto petroli, i depositi petroliferi costieri, le attività di Superba e Carmagnani e quelle della calata Oli Minerali. 'Contrariamente alle affermazioni contenute nei dossier, noi affermiamo che detto progetto di mega diga, così come proposto nella sua nuda struttura edilizia lineare , è funzionale agli interessi di un ristretto gruppo economico , non solo di imprenditori e terminalisti locali e nazionali, ma in larga prevalenza di imprese internazionali ben distanti dagli interessi economici, occupazionali ed ambientali della città - spiegano Agostini e Spalla -. Infatti, pur prevedendo anche un imbocco di 150 metri alla foce del Polcevera, serve per ora soprattutto il terminal di Bettolo e non arriva a coprire più del 60% dei bacini di Sampierdarena', per cui 'le grandi navi alte 60 metri e oltre possono accedere solo alle banchine che vanno da calata Bettolo a calata Massaua, che dovrebbero essere dotate di gru semoventi di carico e scarico dei contenitori'. Il dubbio, già posto nel corso del dibattito pubblico, è che queste gru finiscano per interferire con il cono aereo e quindi col traffico aeroportuale. Da qui la suggestione di spostare anche la pista più al largo (anche se poi gli ambientalisti non chiariscono come verrebbe collegata alla terraferma). L' obiettivo finale, sulla scorta di quanto già accaduto con il fronte mare del porto antico e progettato nel Waterfront di Levante, è ' liberare e bonificare le aree a rischio per ridarle a funzioni urbane , una operazione indispensabile per una riqualificazione della città da attuarsi su criteri urbanistici, ambientali e sociali. La nostra finalità è ottenere un vantaggio evidente per tutta la città e non solo per poche imprese che convinca il governo a finanziarla nella sua onerosità a vantaggio di tutta la popolazione', concludono Agostini e Spalla.



Liguria 24

Genova, Voltri

Nuova diga del porto di Genova, venerdì 29 l' ultimo appuntamento del dibattito pubblico

Genova . Il dibattito pubblico sulla realizzazione della nuova diga foranea di Genova si avvia alla sua conclusione, dopo tre settimane di partecipata consultazione con la cittadinanza di Genova e la raccolta delle domande e osservazioni sul progetto attiva durante le sessioni di confronto, la posta elettronica e tutti i canali online dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale** e del Dibattito Pubblico. Sarà possibile, dunque, presentare le proprie considerazioni sulla nuova diga - sulle alternative progettuali presentate, sugli impatti economici ed ambientali attesi e su tutti gli ambiti di intervento interessati - inviando una e-mail fino a questo venerdì 29 gennaio, all' indirizzo: info@digidigaforanea.it. I contributi per i Quaderni degli attori, lo spazio del sito dove vengono raccolti tutti gli spunti e le proposte avanzate, potranno invece essere presentati fino al 4 febbraio. Questo venerdì sarà anche l' occasione per prendere parte all' ultimo incontro pubblico in programma, trasmesso in streaming da Palazzo San Giorgio, sede dell' **Autorità Portuale del Mar Ligure Occidentale**, che sarà dedicato all' approfondimento sugli impatti ambientali e sugli interventi di sostenibilità legati alla realizzazione dell' opera. Parteciperanno all' incontro il Coordinatore del Dibattito Pubblico Andrea Pillon con il professor Pierluigi Coppola del Politecnico di Milano, che presenteranno l' appuntamento insieme ai saluti istituzionali del Sindaco di Genova Marco Bucci. L' approfondimento tecnico sugli aspetti ambientali e le caratteristiche dell' opera sarà invece affidato alle relazioni di Giuseppe Canepa e Andrea Conca dell' **Autorità di Sistema**, di Paolo De Girolamo dell' Università di Roma e consulente di Modimar, di Filippo Angelotti di Technital e di Gianluca Dadone di EPF Elettrotecnica. ... » Leggi tutto.



Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Il programma dei ristori 2020 per gli autotrasportatori di Genova

Le richieste da inoltrare all' Adsp della Liguria Occidentale. La trasmissione delle domande alla struttura commissariale non avverrà prima di giugno

Fai-Confrasperto riassume agli associati il cronoprogramma delle domande di ristoro per gli autotrasportatori colpiti dai disagi alla circolazione e dalla crisi economica causata dal crollo del ponte Morandi. Il periodo si riferisce al solo 2020 e gli indennizzi vengono erogati dall' Autorità di sistema portuale della Liguria Occidentale. Le scadenze 25 gennaio /14 maggio - Accredimento delle imprese non ancora accreditate alla piattaforma di gestione delle richieste, ed eventuale scelta del Soggetto Titolato; 25 gennaio /14 maggio - Inserimento e aggiornamento anagrafica veicoli ; 1 febbraio / 14 maggio - Caricamento a sistema delle richieste di ristoro ; 21 aprile/ 21 maggio - Sottomissione a sistema delle richieste di ristoro; 24 maggio / 4 giugno - Trasmissione alla struttura commissariale. Suddivisione delle missioni oggetto di ristoro : A1 Missioni relative a consegna e/o prelievo di merce con origine o destinazione il **Porto di Genova**, e missioni di trasferimento merce tra i bacini portuali di Prà-Voltri e Sampierdarena (e viceversa). Sono incluse anche le missioni relative a consegna e/o prelievo di merce da/per i depositi di cornice connessi al ciclo portuale; A2 Missioni di viaggio interne al medesimo Bacino Portuale (Sampierdarena o Prà-Voltri). Sono incluse le missioni tra i depositi di cornice connessi al ciclo portuale e il Bacino Portuale di Sampierdarena; A3 Missioni di viaggio urbane con origine e/o destinazione il Comune di **Genova**; B: Missioni di viaggio compiute nel territorio nazionale che abbiano comportato tratte stradali/autostradali aggiuntive, ivi incluse le missioni che hanno comportato tratte stradali/autostradali del Comune di **Genova** con origine o destinazione i Comuni dell' Alta Val Polcevera (Campomorone, Ceranesi, Mignanego, Sant' Olcese e Serra Riccò); C Missioni che abbiano comportato tempi di sosta all' interno delle aree portuali come individuati ai sensi del D.M. 376/2019. Per maggiori informazioni si rimanda alla pagina dedicata .



Recovery fund, per la Liguria dubbi su opere e stanziamenti. Attesa per l'incontro Governo - Regioni

di Valentina Massa mercoledì 27 gennaio 2021 **GENOVA** - Si fa tanto parlare del Recovery Fund, ma forse questo piano, in grado di cambiare il volto del nostro paese, è stato preso più come un piano di spesa, che un piano che aiuti la ripresa economica. Gli investimenti, fatti senza una riforma della pubblica amministrazione, del lavoro, del processo civile, rischiano di lasciarsi con i soliti nodi che hanno impedito fino a ora alla ripresa di concretizzarsi. Per avere un'idea di quello che sta accadendo, basta dare uno sguardo al comparto delle opere pubbliche, uno dei motori che dovrebbe essere in grado di riavviare la crescita, grazie proprio alle risorse del Recovery Plan. Un elenco dettagliato delle inadempienze dei vari dicasteri competenti sono stati resi noti i vari provvedimenti attuativi nel settore degli appalti ancora da adottare, secondo il monitoraggio del Sole 24 Ore. Si è scoperto che delle risorse della Legge di Stabilità, pari a 19 miliardi di euro nell'anno 2020, non era partito nulla perché non erano stati fatti i vari decreti attuativi. Atti non prodotti che partono addirittura dal 2017. Il decreto legge sblocca cantieri, emanato il 19 Aprile del 2019, è stato presentato alle Commissioni competenti del Parlamento, solo a gennaio 2021. Dei 62 provvedimenti previsti dal codice appalti del 2016, ne sono stati attuati solo la metà. Del decreto sblocca cantieri, sono operativi solo 10 su 22, e per quanto riguarda il decreto legge semplificazione, è tutto fermo. Dati che preoccupano anche la commissione europea. All'Italia non resta che chiedere un proroga dei termini di presentazione ufficiale del Recovery Plan a Bruxelles, di almeno tre mesi, motivata anche dalla nostra crisi politica. Per quanto riguarda le opere che interessano la Liguria, ci sono il completamento della linea ferroviaria **Genova** Ventimiglia, che costerebbe 1540 milioni di euro e che fa parte della Legge Obiettivo ed è all'inizio della sua fase progettuale. E ancora per quanto riguarda le infrastrutture ferroviarie, all'interno della Legge Obiettivo, si trova anche il completamento del raddoppio della Pontremolese, collegamento tra La Spezia e Parma, opera ferma ormai da sei anni e del valore di 2.304 milioni. Tra le opere da sbloccare nel Dpcm, non c'è nessuna opera della Liguria, se non, per quanto riguarda i porti, la Diga foranea di **Genova**, opera da 700 milioni di euro e per cui si è ancora alla fase del progetto di fattibilità. Resta da capire quanti finanziamenti arriveranno effettivamente alla Liguria per la realizzazione di queste opere. Il presidente della regione Giovanni Toti, in consiglio regionale, ha avanzato la proposta della "costituzione di una commissione permanente sul Recovery Plan da insediare come commissione speciale nell'ambito del consiglio regionale per la nascita di una cabina ristretta di dialogo con cui affrontare di volta in volta, i vari temi" (LEGGI QUI). Proposta accolta favorevolmente anche da parte dell'opposizione. Fabio Tosi, capogruppo del M5s in regione, dice: "Basta giochi politici, ora bisogna lavorare insieme per il bene della Liguria". E si terrà proprio in giornata un incontro ai vertici tra, il Presidente del Consiglio, e la Conferenza delle Regioni, per chiarire alcuni aspetti tecnici riguardo alle competenze sulle materie concorrenti tra Stato e Regioni. Secondo Toti, è possibile che nel dibattito che seguirà, così come nel dibattito tra Governo e Regioni, vi siano argomenti singoli che riguardano soprattutto le grandi infrastrutture o le grandi riforme di sistema già finanziate dal Governo nazionale nel corso degli anni che vengono ritrovati all'interno del Piano del "Recovery". Quindi secondo il presidente è possibile che nel dibattito che seguirà, così come nel dibattito tra Governo e Regioni, vi siano argomenti singoli che riguardano soprattutto le grandi infrastrutture o le grandi riforme di sistema già finanziate dal Governo



nazionale, e fra queste ipotesi ha citato la diga del porto di Genova, la ferrovia del Levante, la ristrutturazione della rete viaria nazionale come la statale Aurelia. Peccato però che,



come abbiamo visto, tra le opere previste dal fondo, in realtà ben poche riguardino la nostra regione, e che si lascino fuori alcune delle importanti opere infrastrutturali, alcune delle quali citate proprio dal presidente da Toti. Approfondimenti Porti pi verdi col Recovery Fund, **Genova** in prima linea Recovery fund, Rixi: "M5s con atteggiamento negativo per opere in Liguria" Recovery fund, Rixi: "Solo briciole per il settore marittimo" Recovery: Toti propone 'commissione straordinaria' su fondi per la Liguria Recovery fund, consiglio regionale: s ad una commissione speciale.

Culmv, i sindacati plaudono ai lavoratori: "Ora si metta mano alla tariffa"

di M.C. mercoledì 27 gennaio 2021 GENOVA - "Un plauso ai lavoratori che ancora una volta hanno dimostrato molta più disponibilità e maggior senso di responsabilità di certi dirigenti aziendali che fino all' ultimo hanno tentato di minare la buona uscita di questa operazione": lo scrivono, in una nota congiunta, le segreterie di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti in merito all' adesione dei soci della Compagnia Unica del porto di Genova al piano di risanamento.

"I sindacati - scrivono i confederali - saranno parte attiva nella vigilanza e nella tutela dei lavoratori . Pensiamo che sia il momento di rivendicare l' aggiornamento della tariffa di riferimento che al suo interno contiene anche i lavori salariali dei lavoratori, attraverso la stipula dell' accordo quadro tra tutte le parti interessate, come peraltro previsto dal regolamento dell' art.17, oltre alla stabilizzazione dei soci speciali che non può più subire ulteriori ritardi. Pensiamo inoltre che sia giunto il momento di rilanciare il tema del rinnovo dell' organico porto modificando quello precedente a partire dalle nostre richieste - concludono i rappresentanti dei lavoratori - ricordiamo infatti che, nelle molte riunioni tenute con l' **Autorità portuale** abbiamo chiesto di accompagnare i soci più anziani alla pensione utilizzando le risorse economiche previste l' art. 15 bis".

Approfondimenti La Culmv approva il piano. Signorini: "Prova di maturità" Culmv. Fase nuova, problemi vecchi: "Coi terminal no a trattative singole" Su Primocanale torna "Oltretutto": focus su Culmv, Sanremo, piscine e social corner.



CULMV, i sindacati: Stabilizzare subito i soci precari

Genova Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti apprendono con soddisfazione l'approvazione del bilancio e degli strumenti finanziari partecipativi da parte dei soci della CULMV: lo si legge in un comunicato congiunto. Porgiamo un plauso ai lavoratori che ancora una volta hanno dimostrato molta più disponibilità e maggior senso di responsabilità rispetto a certi dirigenti Aziendali che fino all'ultimo hanno provato a minare la buona riuscita di questa operazione, come peraltro spiegato e sostenuto nella relazione del console Benvenuti. Le scriventi Organizzazioni sindacali, che hanno accompagnato la buona riuscita del percorso sugli strumenti finanziari e la chiusura del bilancio saranno, alla stessa maniera, parte attiva nella vigilanza e nella tutela dei lavoratori della CULMV Paride Batini Oltretutto, a seguito di questi importanti adempimenti, riteniamo doverosa una fase di rilancio, sicuramente non facile e veloce, ma senza dubbio necessaria. Pensiamo sia il momento di rivendicare l'aggiornamento della tariffa di riferimento che al suo interno contiene anche i valori salariali dei lavoratori attraverso la stipula dell'accordo quadro tra tutte le parti interessate, come peraltro previsto dal regolamento dell'art.17, oltre alla stabilizzazione dei soci speciali che non può più subire ulteriori ritardi; di rilanciare il tema del rinnovo dell'organico porto modificando quello precedente a partire dalle nostre richieste. Ricordiamo infatti che, nelle molte riunioni tenute con l'A.D.S.P. abbiamo chiesto di accompagnare i soci più anziani alla pensione utilizzando le risorse economiche previste l'art. 15 bis.



Msc (Medway) sperimenta nuovi treni container fra i porti liguri e Pordenone

Medway Italia, l'impresa ferroviaria del gruppo Msc, in questi giorni sta sperimentando alcuni treni container fra i porti liguri (La Spezia e Genova Prà) e l'interporto di Pordenone. Secondo quanto risulta a SHIPPING ITALY al momento si tratta di test ma prossimamente dovrebbero essere operati su base regolare per il trasporto di circa 50 Teu pieni fra il Veneto e la Liguria. Un traffico che già oggi viene servito dai locomotori di Msc dall'interporto di Padova e che prossimamente vedrà appunto l'aggiunta anche di Pordenone. Si allarga ulteriormente dunque il network retroportuale servito da Medlog Italia (Mto) e dall'impresa ferroviaria Medway Italia che oggi già propone i seguenti collegamenti regolari: Padova Spezia, Padova Genova, Padova Livorno, Milano Spezia, Milano Genova, Milano Trieste, Milano Ravenna, Brescia Spezia, Brescia Rivalta Scrivia, Rivalta Spezia, Rivalta Genova, Verona Spezia, Verona Genova, Verona Livorno, Marzaglia Spezia, Marzaglia Ravenna, Modena Genova, Modena Livorno, Bologna Spezia e Bologna Livorno. Nel suo primo anno di vita (2020) Medway Italia ha percorso circa 600.000 chilometri ed entro il prossimo mese di aprile potrebbe superare la soglia del milione. Il Mto Medlog più in generale ha invece effettuato per conto di Msc oltre 4mila treni nell'anno appena trascorso. Oggi sono infine entrate in servizio le due nuove locomotive costruite da Bombardier a Vado Ligure e consegnate a Medway lo scorso dicembre.

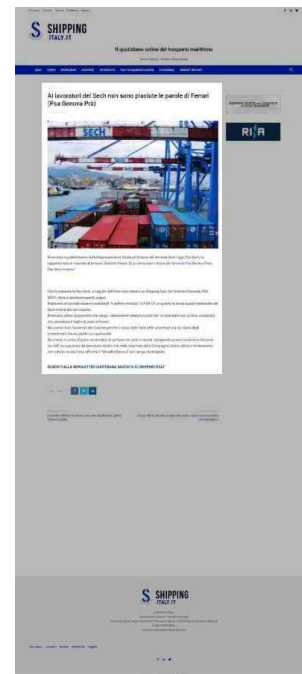


Shipping Italy

Genova, Voltri

Ai lavoratori del Sech non sono piaciute le parole di Ferrari (Psa Genova Prà)

Riceviamo e pubblichiamo dalle Rappresentanze Sindacali Unitarie del terminal Sech (oggi Psa Sech) la seguente nota in risposta all'articolo: Roberto Ferrari: Ecco come sarà il futuro dei terminal Psa Genova Prà e Psa Sech insieme. Con la presente la Rsu Sech, a seguito dell'intervista odierna su Shipping Italy del Direttore Generale PSA SECH, tiene a precisare quanto segue: Riteniamo irricevibile essere considerati il settimo modulo di PSA GP, in quanto la storia quasi trentennale del Sech merita ben più rispetto. Riteniamo altresì gravissimo che venga velatamente preannunciato che al momento non ci sono condizioni che prevedano il taglio di posti di lavoro. Noi siamo stati favorevoli alla fusione perché ci sono state fatte delle promesse sia sul piano degli investimenti che su quello occupazionale. Se invece, in corso d'opera, si cercherà di cambiare le carte in tavola, spingendo su automazione e riduzione sia dell'occupazione del personale diretto che delle chiamate della Compagnia Unica, allora ci schiereremo con tutte le nostre forze affinché il Modello Genova non venga disintegrato.



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Signorini: "Un porto moderno, sostenibile e accessibile è quello che ci chiede l' Ue"

Genova - «La diga di **Genova** è entrata a far parte delle reti europee Ten-T almeno dal 2013 - dice il presidente dell' Autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini -. L' Unione europea ha finanziato il progetto di massima della diga e negli anni successivi l' accessibilità marittima di **Genova** è stata considerata un problema da risolvere per lo sviluppo del Corridoio Reno-Alpi. Se il governo italiano ha deciso di finanziare quest' opera con il Recovery fund significa che l' Unione europea è convinta della sua utilità. Oltre che europea, è un' opera importante sul piano nazionale: i porti di **Genova** e Savona sono il gateway per le zone economicamente più progredite del Paese». Il progetto della diga risponde ai requisiti di sostenibilità richiesti dell' Unione europea per accedere al Next generation Eu? «La diga di **Genova** ha una fortissima valenza dal punto di vista della sostenibilità ambientale. In primo luogo il **porto** di **Genova** utilizza ancora molta strada e poco la ferrovia. Perché sia conveniente l' utilizzo del treno, oltre agli incentivi, servono volumi minimi di merce per fare economie di scala. Per adesso questo avviene soprattutto a Pra', ma non ci sono volumi adeguati a Sampierdarena. Stiamo sviluppando i collegamenti ferroviari in entrambi i bacini, ma senza la diga a Sampierdarena non arriverebbero abbastanza traffici. In secondo luogo la diga sposta a mare attività 'inquinanti' che oggi sono vicine alla città, come la manovra della navi o alcuni comparti delle riparazioni navali che potranno allargarsi verso mare. Si tratta di effetti indiretti della diga. Poi ci sono le soluzioni progettuali direttamente mirate alla sostenibilità, come la costruzione di pale eoliche sulla diga e lo sfruttamento del moto ondoso per produrre energia. Vedremo se queste proposte verranno accolte». L' Unione europea ha sostenuto il **porto** di **Genova** dopo la tragedia del ponte Morandi. Qual è il rapporto fra Adsp e Ue? «La parola magica è accessibilità, invocata dall' Unione europea già da prima del crollo del ponte. In seguito il vocabolo ha assunto una valenza ancora maggiore. Con la Commissaria europea e il coordinatore del corridoio Reno Alpi il tema è stato analizzato in tutte le sue componenti: infrastrutturale e digitale. L' Ue ha messo il Terzo valico fra le infrastrutture collo di bottiglia del corridoio, in secondo luogo la diga è stata inserita fra le priorità del corridoio. Da un punto di vista digitale, su input della Commissaria, è stato avviato il progetto E-Bridge, perché non ci sono soltanto autostrade e ferrovie, ma sono importanti il coordinamento e l' ottimizzazione dei flussi logistici in un **porto** in cui ogni giorno passano 5.500 mezzi pesanti e treni che si interfacciano coi terminal e ai varchi, oltre all' attività di spedizionieri e agenti marittimi. Tutto questo può essere ottimizzato eliminando la parte cartacea». Il Regno Unito ha deciso di uscire dall' Unione europea: i porti britannici diventeranno più competitivi? «**Genova** non è in diretta concorrenza con le rotte che toccano il Regno Unito. La Brexit non porta cambiamenti nella nostra competizione con il Northern Range. Diverso è il discorso sulla capacità del Regno Unito di essere più aggressivo sui servizi per lo shipping. In questo mercato è attiva anche **Genova**, ci sarà da competere. Con la Brexit il Regno Unito è in grado di stringere rapporti commerciali bilaterali con meno vincoli rispetto all' Unione europea e ha la capacità di attirare investimenti strategici. Va tenuto conto che l' Unione europea è in grado di esercitare pesanti condizionamenti sul Regno Unito grazie al forte interscambio e questo contribuirà a avere rapporti più equilibrati». Come si prepara il **porto** di **Genova** alla sfida della competitività? «Il cuore è l' accessibilità marittima, con interventi su dragaggi, dighe a **Genova** e Vado e terminal, e terrestre, con la viabilità a Sampierdarena, il viadotto di Voltri, la viabilità di Vado Ligure, con l' ultimo miglio ferroviario (collegamento Sanità-





The Medi Telegraph

Genova, Voltri

fascio di binari esterni al **porto** di Prà, la riqualificazione del fascio esterna di Vado). Poi ci sono progetti come l'espansione di Fincantieri e la riqualificazione green delle banchine, dall' Hennebique all' elettrificazione, al progetto delle Dune di Pra'».

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Il responsabile bianchi chiama in causa Genova

Nuova zona logistica: «La Regione sblocchi il progetto spezzino»

L'allarme lanciato dal dipartimento Pd Economia del mare «Il piano è un'opportunità per tutto il territorio provinciale»

LAURA IVANI

La Spezia «La Regione faccia presto sulla Zona Logistica Semplificata alla Spezia. Non possiamo permetterci di perdere altro tempo». A lanciare l'allarme è Matteo Bianchi, responsabile per il Partito Democratico del dipartimento nazionale economia del mare. L'iter è fermo dallo scorso settembre, quando fu approvato in Parlamento l'emendamento del Pd che prevedeva la creazione in deroga di una Zls anche per l'**Autorità di Sistema Portuale**. Un ente anomalo, a cavallo di due regioni, e che rischiava così di rimanerne fuori. Adesso la palla è in mano alla struttura amministrativa della Regione Liguria, che «dovrebbe attivare il confronto con Comuni, associazioni di categoria e **Autorità portuale** per "perimetrare" i territori della provincia che possono essere interessati a questa opportunità. E stabilire ulteriori procedimenti, autorizzazioni e permessi su cui sarà possibile applicare una semplificazione». Già la Zls prevede la riduzione di un terzo dei tempi medi della burocrazia, riallineando queste aree del Paese con tempistiche europee. In grado, quindi, di essere competitive e attrarre aziende e risorse che generino anche nuovi posti di lavoro. Potrebbe quindi snellire procedure per investimenti in ambito **portuale**, non ultimo quello della realizzazione della stazione crocieristica. Ma si guarda con interesse a questa opportunità per lo sviluppo logistico e manifatturiero di altre zone della provincia, con questa vocazione. Potrebbero rientrarvi persino le aree Enel, qualora si accantonasse il progetto di riconversione a centrale a turbogas per traghettare a uno sviluppo industriale sostenibile. Fondamentale, poi, per il retroporto di Santo Stefano Magra. Nell'ottica indicata dal nuovo presidente Mario Sommariva, cioè quella di renderlo un interporto. «Tramite un ordine del giorno del consigliere regionale del Pd Davide Natale è stata sollecitata un'azione della giunta regionale, perché tutte le altre Zls o Zes (zona economica semplificata) del Paese nel frattempo sono andate avanti con i progetti. Noi siamo invece fermi. E se partiamo in ritardo - mette in guardia Bianchi - sarà più complicato intercettare le opportunità dei prossimi anni, a cominciare dal Recovery Plan su cui ci sono misure previste non solo per le grandi opere ma anche per diversi settori. Avere procedure semplificate per le imprese ci darebbe poi la possibilità di attrarre risorse importanti e dare ossigeno ad aziende che vogliono ampliarsi e crescere in un momento complicato». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Il piano di contship per il 2021

Da Lscet 6 milioni di euro per la sicurezza in porto

L. IV.L. IV.

La Spezia Sei milioni di euro di investimenti su manutenzione e sicurezza all'interno del terminal. È quanto La Spezia Container Terminal stima di mettere sul piatto in questo 2021 per interventi migliorativi che riguardano l'operatività, la tecnologia e le infrastrutture. Non si tratta naturalmente degli investimenti attesi sull'ampliamento delle banchine, relativi alla concessione, ma comunque il segno di un impegno e di una presenza che il terminal del Gruppo Contship intende confermare alla città. Anche in un momento non certo semplice. Nel 2020 questo tipo di investimenti ammontava a circa 4 milioni. È quanto è emerso dal confronto informativo che si è tenuto ieri tra i vertici dell'azienda, presente l'amministratore delegato Alfredo Scalisi, e i rappresentanti di Cgil, Cisl e Uil. I sindacati hanno accolto con favore questo punto, confrontandosi poi anche su prospettive future, occupazione e andamento dei traffici. Nel corso del 2020, a causa della crisi globale, il terminal spezzino ha registrato una flessione pari al -18,4% in termini di Unit. Sul 2021 viene prospettata una ripresa, rispetto all'anno precedente, di +6%. Il prossimo tavolo è stato confermato per il prossimo 15 febbraio: solo allora, fa sapere l'azienda, avverrà la discussione sul premio di risultato. C'è il rischio che "salti", a causa della contingenza, ma l'interlocuzione è aperta. Si tratta di un importo base di 1150 euro riconosciuto sullo stipendio di febbraio. Intanto i dipendenti affrontano la seconda settimana di cassa integrazione Covid, prevista sino al 31 marzo. --l. iv. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Test al terminal Fornelli

Sistema robotizzato per i container frigo

L' alimentazione energetica col braccio 'meccatronico' brevettato dallo spezzino Fulvio Pellegrotti

LA SPEZIA L' esperimento è finalizzato a innescare una rivoluzione in un comparto particolare dei trasporti marittimi su container, quello della conservazione delle merci deperibili, bisognose di temperature basse e costanti. Basta un numero: sono sei milioni i container refrigeranti in circolazione nel mondo... Nel **porto** della Spezia, grazie a uno spezzino - Fulvio Pellegrotti, 67 anni, un Archimede della logistica - sono stati avviati i test di un sistema robotizzato destinato a coniugare sicurezza ed efficienza nella gestione degli scatoloni-frigo d' acciaio. La location-laboratorio è sul molo Fornelli là dove, in apposite strutture denominate 'rack', sono stoccabili 480 container frigo, bisognosi di energia e per questo connessi - finora con operazioni manuali - ad una linea di corrente industriale a 380 volt e 32 ampere. Lì, da alcuni giorni, sono entrati in scena i primi prototipi di Arms (acronimo di Automated Reefer Management System), un sistema robotizzato di aggancio automatico dei contenitori-frigo all' alimentazione elettrica. Si compone di un braccio meccanico, installato e movimentabile, grazie ad un programma informatico, sulla struttura preposta all' erogazione della linfa energetica, e da una «plug box», ossia una presa di corrente da installare sui container-frigo da alimentare, realizzata ad hoc per la connessione con l' appendice-spina dello strumento 'meccatronico' al top dell' evoluzione combinata meccanica-elettronica. Un insieme coperto da brevetto, quello registrato da Pellegrotti sull' onda della ricerca e della fiducia incassata dal primo 'colosso' della portualità, la Dp World, all' epoca in cui lavorava, come direttore commerciale, a Dubai, fino al 2019. Lì ha svolto le prime sperimentazioni e lì tornerà per sviluppare il progetto dopo il test-apripista alla Spezia, effettuato con la collaborazione di Lsct, dove aveva lavorato fino al 2012. «Sono molto grato al team della società terminalista per il supporto ai test. La collaborazione è risultata molto utile nell' individuare ulteriori aree di miglioramento del sistema». Alfredo Scalisi, Ad di Lsct, rilancia: «Ancora una volta siamo propulsori di innovazione per migliorare il servizio ai clienti. Abbiamo trovato in Arms un partner professionalmente all' altezza per soddisfare queste ambizioni». Corrado Ricci © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Sistema robotizzato per i container frigo

Nuova Tiguan Skip boring

Scopri la da 229 euro al mese

Autoligure

www.autoligure.com

Hoggioni, Leri (SP) Tel. 0187 971393

APERTI DAL LUNEDÌ AL SABATO

Città della Spezia

La Spezia

Progetto Rumble: Pianifichiamo il suono, verso i Green Ports

La Spezia - Si è svolto venerdì 22 gennaio il quarto Focus Group previsto dal progetto Rumble dedicato ai pianificatori: buona la partecipazione di pubblico. Molte le domande che hanno favorito un positivo dibattito sul tema. La documentazione dell' incontro sarà disponibile, a breve, sul sito del progetto e sul sito di Anci Liguria. 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 zonizzazione acustica o, per meglio dire, la classificazione acustica del territorio. L' incontro è stato organizzato nell' ambito del progetto RUMBLE che 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 le lavorazioni 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 della coabitazione e coesistenza del porto con la città e, quindi, del rapporto positivo e costruttivo che deve essere instaurato grazie anche agli strumenti di mappatura acustica del territorio e ai relativi piani d' azione previsti dalla normativa vigente, 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 della città Labronica ("Monitoraggio e riduzione dell' impatto acustico: sviluppo e attività nei Porti dell' **AdSP** del Mar Tirreno Settentrionale"), Paolo Bidoli dell' ARPA Veneto, che ha illustrato l' esperienza di Venezia per la redazione delle mappe acustiche strategiche e dei conseguenti Piani d' azione, in attuazione del D.lgs. n. 194/2005 ("Rumore Porto di Venezia: l' attività di ARPAV"), Alessandro Conte di Arpal Liguria che ha affrontato il tema della misurazione del rumore **portuale**, e Davide Foppiano, esperto in acustica ambientale, che ha portato esempi pratici di gestione del rumore generato da cantieri portuali a 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. Mercoledì 27 gennaio 2021 alle 10:55:22 Redazione redazione@cittadellaspezia.com.



Laghezza a tutto campo: "Sommariva bene, a Peracchini chiedo più attenzione"

di Matteo Cantile mercoledì 27 gennaio 2021 LA SPEZIA - Alessandro Laghezza è CEO e owner del gruppo omonimo, azienda con 250 dipendenti sul territorio nazionale attiva nei settori doganale, logistico e dei trasporti con sede alla Spezia. Laghezza è presidente di Confetra Liguria, Presidente della sezione Logistica di Confindustria La Spezia e consigliere nazionale di Fedespedi. Come avete vissuto la pandemia da Covid 19? "C'è stato un momento molto negativo, durante i mesi del lockdown siamo scesi del 40-50% nei volumi di traffico, con previsioni molto negative sul piano macroeconomico: in quella fase siamo stati tentati dal riorganizzarci in previsione di un 2020 estremamente difficile, poi fortunatamente la seconda parte dell'anno ha vissuto un miglioramento; il porto della Spezia ha chiuso con un complessivo -17%, circa -10% sul solo traffico contenitori. Sono dati certo negativi ma meno apocalittici rispetto al previsto". La città della Spezia sta vivendo un periodo di grande trasformazione, tra crociere, porto commerciale e nautica da diporto: è davvero tutto rose e fiori? "Io credo che i segnali di vitalità mostrati dalla città negli ultimi anni siano stati evidenti, nella

nautica, nel porto e anche nel settore industriale: non sempre l'occupazione che si crea è di prima qualità, lo scandalo emerso in alcuni cantieri navali ne è testimonianza, però possiamo vantare diverse leadership di cui andiamo fieri, in particolare nella portualità, del resto La Spezia è il secondo porto italiano per movimentazione dei contenitori". Per mantenere o migliorare questa posizione il ruolo delle istituzioni è fondamentale: partiamo dal nuovo presidente dell'Autorità di sistema, Sommariva. "Ho incontrato il nuovo presidente e l'ho trovato competente e concreto, credo che il primo approccio sia stato ottimo. Penso che abbia capito che il problema fondamentale del nostro porto sia riavviare gli investimenti dopo un lungo periodo di stallo: su questo tema si è anche aperto uno scontro con la città, in particolare con il sindaco Peracchini, compito di Sommariva è innescare insieme le leve di questa politica, rinforzando sia il porto commerciale che la stazione marittima. Questo lavoro permetterà al presidente di lasciare un segno importante su La Spezia e noi saremo al suo fianco in questo percorso". Il porto della Spezia è caratterizzato dalla presenza di Contship che, attraverso LSCT, gestisce la gran parte dei traffici commerciali: le recenti polemiche sul mancato rispetto delle tempistiche sugli investimenti di Contship la preoccupano? La Spezia deve guardare a un altro operatore? "Contship è stato il volano dello sviluppo portuale degli ultimi 30 anni e ha una storia importantissima in città: è vero che ultimamente questo processo di crescita si è un po' fermato, in un rimpallo di responsabilità tra azienda e autorità portuale. La verità probabilmente sta nel mezzo ma ora i nodi vanno sciolti: se, come pare, Contship vuole riorientare i suoi investimenti da Garaibaldi ovest alla marina del Canaletto, la questione va affrontata senza perdere altro tempo. Allo stesso modo anche calata Paita, destinata allo sviluppo della stazione marittima, deve essere liberata con urgenza. In questo senso la parte pubblica deve essere proattiva e non deve costituire un impedimento". A proposito di parte pubblica: il sindaco Peracchini è stato molto duro nella sua polemica contro Contship, questa conflittualità è un danno? "Io penso di sì. Da parte dell'azienda c'è stata una mancanza di attenzione alle relazioni con il territorio e credo che i manager lo riconoscano, da parte del sindaco c'è stata un'opposizione preconcetta fin dal giorno del suo insediamento: è un atteggiamento che non capisco poiché Contship è e resta il primo operatore del porto e con esso è indispensabile mantenere un dialogo costruttivo. Chiedo dunque al sindaco una maggiore attenzione ai temi del porto". A Genova si sta pianificando la diga foranea: una maggiore



ingombranti, di grande tradizione, Genova e Livorno: siamo spesso stati in grado di batterli sul piano dell' efficienza ma è innegabile che il loro peso politico sia superiore al nostro e, di conseguenza, è maggiore la loro capacità di attrarre investimenti. Genova, assieme a Trieste, è considerata il punto di riferimento della portualità italiana ma anche Livorno ha un ruolo molto importante: per questo ritengo che La Spezia debba giocarsi la partita sfruttando le proprie caratteristiche, flessibilità, competitività, un retroporto come ce ne sono pochi in Italia. Gli altri però si muovono, dobbiamo farlo anche noi. La Pontremolese resta una chimera o il fatto di essere stata inserita tra le opere strategiche del Governo è un passo avanti? "Probabilmente è un passo avanti: il fatto che la si possa adeguare ai traffici del porto nelle tratte in pianura lo dò per scontato, il raddoppio della galleria di valico, invece, necessita di ulteriori conferme. Si tratta di un' opera molto importante per La Spezia ma anche per il resto della Liguria e per la Toscana". Il gruppo Laghezza sta crescendo molto anche diversificando i campi d' azione. "Un anno e mezzo fa mi sono posto un obiettivo, 100 milioni di fatturato all' anno entro 5 anni: questo risultato lo centeremo prima grazie a tanti investimenti sui trasporti, la logistica, i trasporti eccezionali in uno sguardo a 360 gradi. Ogni giorno cerco di alzare l' asticella, per i miei figli e per le 250 persone che lavorano con me". Approfondimenti Autostrade, Laghezza (Confetra): "Si parla di Italia veloce ma le risposte servivano ieri" Porto Spezia, Laghezza saluta Sommariva: "Non vediamo l' ora di collaborare" Laghezza: "Incapacit e ritardi nelle infrastrutture minano il **Sistema** Italia"

Massa all' attacco nel derby della sabbia «L' erosione è colpa del porto di Carrara»

A ogni mareggiata le onde divorano la spiaggia. Il turismo teme per il futuro. E i due sindaci dissotterrano l' ascia di guerra

di Luca Cecconi MASSA **CARRARA** Massa e **Carrara** non si sono mai amate. «E' gente diversa», l' accusa reciproca. Una rivalità che risale alla notte dei tempi. Poi, se vai a ben guardare, sono tante invece le caratteristiche comuni, come gli affari stipulati insieme con le Apuane a fare da collante. Ora però siamo di nuovo sull' orlo di una guerra che coinvolge i sindaci, gli industriali, i balneari, gli ambientalisti e i tanti turisti che d' estate affollano il litorale apuano. Il motivo del contendere? L' erosione della spiaggia, a **Marina** di Massa, che ha raggiunto livelli inaccettabili e preoccupa tutto il settore turistico della zona. Ma forse sarebbe meglio dire che al centro della guerra c' è il **porto**, a **Marina** di **Carrara**, che a detta dei massesi (e non solo loro) è il responsabile dell' erosione. La storia è vecchia. Il primo ampliamento del **porto**, che ha portato alla perdita di un centinaio di metri di spiaggia in poco tempo, risale ai primi anni Settanta. Quindi di nuovo nel 2002. Il fatto nuovo è che ci sarebbe, e il condizionale è d' obbligo, un piano per ampliare ulteriormente il **porto**, creando uno scalo turistico a fianco del commerciale. I balneari massesi e gli ambientalisti, in primis i Paladini Apuoversiliesi, hanno lanciato l' allarme nel timore, ma per loro è certezza, che possa rappresentare il colpo di grazia alla costa apuana. Ma ecco che entrano in scena i sindaci. Il primo è quello di Massa, Francesco Persiani, della Lega, che sull' ipotesi di ampliamento è andato dritto al... portafoglio. «Vogliono allargare il **porto**? Bene, che paghino allora le spese del ripascimento (si parla di milioni e milioni di euro)». Come dire che l' erosione è colpa del **porto**. Apriti cielo. La risposta del sindaco di **Carrara**, Francesco De Pasquale, dei 5 Stelle, è invece diretta al 'collega' massese. «Il **porto** - ha detto - non è a uso esclusivo della città di **Carrara** ma è una infrastruttura che serve l' intera provincia e non solo. Fin quando non ci si libererà della mentalità di chi guarda solo al proprio orticello, questo territorio non riuscirà mai a sviluppare a pieno le sue potenzialità. Massa già beneficia in termini economici-industriali della presenza dello scalo e lo farà ancora di più in futuro». Una risposta che ha fatto seguito all' intervento del presidente apuano di Confindustria, Matteo Venturi: «L' erosione - ha affermato - è un problema che sta mettendo a rischio il settore del turismo balneare. Tuttavia è altrettanto vero che il colpevole non è il **porto** di **Carrara** e che certo non si può immaginare di eliminare una delle poche realtà infrastrutturali della provincia che dà risultati in termini di crescita e di occupazione». Basta così? Nemmeno per sogno, perchè nella 'partita' è entrato anche un altro sindaco, quello di Forte dei Marmi, Bruno Murzi, che ha attaccato duramente il presidente degli industriali Venturi e soprattutto il **porto**, difendendo il sindaco di Massa: «Non si possono curare - ha detto Murzi - solo gli interessi del **porto** di **Carrara**. Non si tiene conto degli effetti negativi che il **porto** ha avuto ed ha sull' erosione della costa. Ci sono evidenze scientifiche. L' erosione è ormai a 500 metri dal confine del mio Comune.



La Nazione

Marina di Carrara

Qualsiasi altro ampliamento del **porto** è inaccettabile e da combattere. In 40 miglia nautiche due porti come Spezia e Livorno sono probabilmente sufficienti». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

authority

Guerrieri, un altro passo verso Palazzo Rosciano Sotto esame dei deputati

LIVORNO. Quando ha governato il porto di Piombino ha concretizzato progetti per oltre 200 milioni di euro, incluso 1.700 metri di opere foranee e un chilometro di nuovi accosti più 12 ettari di banchine e piazzali, con dragaggi che movimentando 4 milioni di metri cubi di sedimenti hanno portato i fondali a 20 metri di profondità. Il tutto «grazie ad un ottimo gioco di squadra interno alla struttura della Authority e con gli enti coinvolti». È questo il biglietto da visita con cui ieri si è presentato in audizione nella commissione di Montecitorio Luciano Guerrieri, presidente designato per la guida dell' Authority. Guerrieri - alle spalle anche l' esperienza come vicepresidente di **Assoporti** - ha ricordato che insieme a Giuliano Gallanti alla guida di Livorno, ha anticipato la riforma con l' alleanza fra gli scali di Livorno e di Piombino. Relatore del provvedimento il deputato livornese dem Andrea Romano, che ha definito «ottimo e chiaro» il programma di Guerrieri individuando su tre assi portanti «le premesse migliori per il rilancio del sistema portuale di Livorno e Piombino». Quali? Eccoli: 1) «rilanciare la centralità del sistema portuale livornese»; 2) «rafforzarne la logica di sistema»; 3) «ascoltare tutta la comunità portuale per rafforzare e concretizzare la condivisione delle linee di sviluppo dell' area». Da segnalare che alla seduta era presente anche il parlamentare labronico del Movimento Cinque Stelle Francesco Berti. Ricordiamo che l' incarico di Stefano Corsini scade a metà marzo, la votazione conclusiva in commissione invece è prevista per il 3 febbraio. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Livorno

Guerrieri, un altro passo verso Palazzo Rosciano Sotto esame dei deputati

LIVORNO. Quando si è presentato in audizione nella commissione di Montecitorio Luciano Guerrieri, presidente designato per la guida dell' Authority. Guerrieri - alle spalle anche l' esperienza come vicepresidente di Assoporti - ha ricordato che insieme a Giuliano Gallanti alla guida di Livorno, ha anticipato la riforma con l' alleanza fra gli scali di Livorno e di Piombino. Relatore del provvedimento il deputato livornese dem Andrea Romano, che ha definito «ottimo e chiaro» il programma di Guerrieri individuando su tre assi portanti «le premesse migliori per il rilancio del sistema portuale di Livorno e Piombino». Quali? Eccoli: 1) «rilanciare la centralità del sistema portuale livornese»; 2) «rafforzarne la logica di sistema»; 3) «ascoltare tutta la comunità portuale per rafforzare e concretizzare la condivisione delle linee di sviluppo dell' area». Da segnalare che alla seduta era presente anche il parlamentare labronico del Movimento Cinque Stelle Francesco Berti. Ricordiamo che l' incarico di Stefano Corsini scade a metà marzo, la votazione conclusiva in commissione invece è prevista per il 3 febbraio.

Livorno

Guerrieri, un altro passo verso Palazzo Rosciano Sotto esame dei deputati

LIVORNO. Quando si è presentato in audizione nella commissione di Montecitorio Luciano Guerrieri, presidente designato per la guida dell' Authority. Guerrieri - alle spalle anche l' esperienza come vicepresidente di Assoporti - ha ricordato che insieme a Giuliano Gallanti alla guida di Livorno, ha anticipato la riforma con l' alleanza fra gli scali di Livorno e di Piombino. Relatore del provvedimento il deputato livornese dem Andrea Romano, che ha definito «ottimo e chiaro» il programma di Guerrieri individuando su tre assi portanti «le premesse migliori per il rilancio del sistema portuale di Livorno e Piombino». Quali? Eccoli: 1) «rilanciare la centralità del sistema portuale livornese»; 2) «rafforzarne la logica di sistema»; 3) «ascoltare tutta la comunità portuale per rafforzare e concretizzare la condivisione delle linee di sviluppo dell' area». Da segnalare che alla seduta era presente anche il parlamentare labronico del Movimento Cinque Stelle Francesco Berti. Ricordiamo che l' incarico di Stefano Corsini scade a metà marzo, la votazione conclusiva in commissione invece è prevista per il 3 febbraio.

Livorno

Guerrieri, un altro passo verso Palazzo Rosciano Sotto esame dei deputati

LIVORNO. Quando si è presentato in audizione nella commissione di Montecitorio Luciano Guerrieri, presidente designato per la guida dell' Authority. Guerrieri - alle spalle anche l' esperienza come vicepresidente di Assoporti - ha ricordato che insieme a Giuliano Gallanti alla guida di Livorno, ha anticipato la riforma con l' alleanza fra gli scali di Livorno e di Piombino. Relatore del provvedimento il deputato livornese dem Andrea Romano, che ha definito «ottimo e chiaro» il programma di Guerrieri individuando su tre assi portanti «le premesse migliori per il rilancio del sistema portuale di Livorno e Piombino». Quali? Eccoli: 1) «rilanciare la centralità del sistema portuale livornese»; 2) «rafforzarne la logica di sistema»; 3) «ascoltare tutta la comunità portuale per rafforzare e concretizzare la condivisione delle linee di sviluppo dell' area». Da segnalare che alla seduta era presente anche il parlamentare labronico del Movimento Cinque Stelle Francesco Berti. Ricordiamo che l' incarico di Stefano Corsini scade a metà marzo, la votazione conclusiva in commissione invece è prevista per il 3 febbraio.

ARMONIA PERFETTA TRA PERFORMANCE ED ELEGANZA.

ALFA ROMEO STELVIO

CON LEASING FINANZIARIO 0% FINANZIARIO, ZERO ANTICIPO, ZERO RATE PER 6 MESI

I POLIZI FURTO E INCENDIO INCLUSA NELLA RATA. TAN 3,99 / TAEG 7,58

Ugo Scotti

www.ugoscotti-alfaromeo.it

Servizio di rimorchio: il bando per Livorno

Contratto per 15 anni allo scadere di quello della Fratelli Neri Spa

Redazione

LIVORNO È firmato dal comandante del porto di Livorno Giuseppe Tarzia, il bando per l'aggiudicazione del servizio di rimorchio nel porto, nella rada e nel circondario marittimo labronico. La procedura si apre in previsione della scadenza della concessione attuale alla società Fratelli Neri Spa il 19 Febbraio 2022: rilasciata il 20 Febbraio 2006, per la durata di 15 anni, la concessione è stata infatti prorogata di dodici mesi come disposto dalle misure urgenti emesse a causa della pandemia. Il documento spiega che il servizio di rimorchio nei porti e negli altri luoghi di approdo o di transito delle navi addette alla navigazione marittima non può essere esercitato senza concessione, fatta dal capo del compartimento, secondo le norme del regolamento e per questo viene avviato il procedimento per il servizio che dovrà essere organizzato, in base alle esigenze del traffico portuale di Livorno, su un numero di 10 rimorchiatori, 8 di prima linea e 2 di seconda, 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 notturno, per un solo concessionario. Una delle clausole indicate nel bando è quella che obbliga a prestare servizio gratuito a richiesta dell'Autorità Marittima per le necessità del servizio marittimo, mettendo a disposizione della Capitaneria di porto, senza compenso alcuno nemmeno a titolo di rimborso spese, un mezzo idoneo per collegare il porto di Livorno con l'isola di Gorgona e con le altre isole dell'Arcipelago toscano in caso di emergenza e comunque quando il Comandante del porto di Livorno lo ritenga necessario per eventi di carattere straordinario di interesse pubblico del servizio portuale o del traffico marittimo. L'aggiudicazione sarà determinata sulla base dell'offerta economicamente più vantaggiosa, che consente 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. Le valutazioni tecnico-economiche verranno rimesse ad una commissione che sarà costituita.



Infrastrutture: "filiera" Adriatico per intervento governo

(ANSA) - **ANCONA**, 27 GEN - "Per la prima volta una filiera istituzionale del Medio-Basso Adriatico si è unita per chiedere con forza un intervento al governo" in particolare per il completamento della terza corsia A14 e per l'Alta velocità ferroviaria. E' una delle azioni vantate dal presidente delle Marche Francesco Acquaroli nei primi 100 giorni di governo della sua giunta di centrodestra. "In questi tre mesi - ricorda affiancato dal vice presidente Mirco Carloni e dal resto dell' Esecutivo al completo - abbiamo sottoscritto a Pescara (c' erano in presenza o da remoto anche gli altri presidenti di Regione) un accordo per il 'Corridoio adriatico' non ha precedenti per chiedere al governo nazionale maggiore attenzione su tre corsie A14 e alta velocità Fs". Acquaroli ricorda infatti il tema "dell' isolamento istituzionale di cui siamo stati vittima per molti anni che ci lascia in uno stato di isolamento e arretratezza anche dal punto di vista infrastrutturale". Un 'patto', fa presente il governatore, siglato 'alle porte' del Recovery plan che dovrà tenerlo in considerazione: la situazione infrastrutturale non è più procrastinabile". In lizza per i fondi del Recovery fund, lamenta Acquaroli, sono finora "citati esplicitamente solo la Orte-Falconara e l' ultimo miglio per uscire dal **porto di Ancona**". "Speriamo venga ridiscusso e chiarito quello che deve essere il ruolo delle Regioni: - aggiunge - riteniamo debba essere centrale in una logica di filiera istituzionale, di completamento e integrazione del ruolo tra governo centrale e periferici per dare risposte a ritardi e carenze che segnano la possibilità di essere competitivi in una logica di ripartenza anche post Covid". (ANSA).



Marina Yachting no del Tar alla sospensiva`

Il 15 febbraio Conferenza dei servizi finale poi il 17 l'udienza collegiale del Tribunale

LA SENTENZA Niente sospensione cautelare del provvedimento con cui la Conferenza dei servizi, presieduta dall' allora sindaco Antonio Cozzolino, individuò il progetto di Roma Marina Yachting quale più idoneo per l' assegnazione dell' approdo turistico del porto di Civitavecchia. La decisione è contenuta in un decreto cautelare, pubblicato nell' ambito del ricorso proposto dalla società Porto Storico Civitavecchia per contestare, tra l' altro, la non ammissione del suo progetto, l' individuazione del progetto di Roma Marina Yachting quale maggiormente idoneo a soddisfare l' interesse pubblico all' opera e la convocazione per il 15 febbraio della Conferenza servizi conclusiva. Per il Tar il procedimento di assegnazione della concessione «è ancora in itinere e non sono intervenute determinazioni conclusive idonee a incidere sugli interessi pretensivi di parte ricorrente». Udienza collegiale in camera di consiglio il 17 febbraio. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Authority nel Comitato la Regione lascia Fiorelli

GOVERNANCE DEL PORTO Il presidente dell' **Autorità portuale** Pino Musolino può procedere con l' insediamento del nuovo Comitato di gestione e di fatto mettere in moto la macchina di Molo Vespucci con la nomina del segretario generale e la discussione propedeutica all' approvazione del Bilancio. La giunta della Pisana ha infatti confermato nei giorni scorsi il dirigente regionale, l' architetto Roberto Fiorelli, componente in rappresentanza della Regione nel Comitato di gestione dell' **Autorità** di sistema **portuale** del Mar Tirreno Centro Settentrionale. A questo punto, per legge, non serve aspettare l' indicazione della Città metropolitana. Considerata la designazione dell' architetto Emiliano Scotti, rappresentante del Comune di Civitavecchia e il comandante della Capitaneria di porto Francesco Tomas, che fa parte di diritto dell' organismo, il presidente Musolino ha la maggioranza dei componenti. Non saranno brevi invece i tempi per completare l' organigramma. La Città metropolitana che pure sembrava orientata a riconfermare Matteo Africano (nel frattempo ha presentato la propria candidatura anche per l' Adsp di Ancona), sul modello della scelta intrapresa dal Pincio, ha deciso di indire un avviso pubblico per la manifestazione di interesse per scegliere il proprio rappresentante in seno al parlamentino **portuale**. Curriculum e documentazione andranno inviati entro le 12 del 15 febbraio. Potranno presentare le proposte di candidatura, oltre ai singoli interessati, tra gli altri, anche i consiglieri metropolitani, i sindaci dei comuni del territorio della Città metropolitana e i presidenti dei municipi, le organizzazioni sindacali e di categoria, ordini professionali e associazioni legate alla portualità e perfino i presidi delle facoltà universitarie con sede nella regione Lazio. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Pescicoltura, il no sempre più vicino

Secondo ormeggio, Molo Vespucci replica così alla richiesta di Civitaittica: «Non ci sono moli alternativi a quello dell' Enel» Magliani: «Determinante la conclusione del procedimento al Ministero, che però sembra aver fornito un esito negativo»

IL PROGETTO Sarà il ministero per le Politiche agricole e forestali a dover dire l' ultima parola sulla realizzazione dell' impianto di piscicoltura a Civitavecchia. Nei giorni scorsi, infatti, la patata bollente per il progetto di impianti per la piscicoltura off shore presentato dalla società Civitaittica è passato dal Comune (che si era già espresso contro attraverso la massima assise) al Ministero. Determinante la risposta arrivata dall' **Autorità portuale** sulla possibilità di un approdo come previsto nel progetto. «L' istanza presentata da Civitaittica a novembre all' Adsp per individuare due eventuali punti di ormeggio non può trovare accoglimento». Questa la risposta arrivata alla società e al Pincio da parte degli uffici di Molo Vespucci, per i quali non ci sarebbero pontili disponibili, né tantomeno la cooperativa avrebbe le necessarie autorizzazioni a realizzarne ex novo. «Dall' Authority 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 contenute nella concessione rilasciata dalla Regione Lazio. A parte ogni valutazione in corso legata a eventuali profili di decadenza, rimane a nostro avviso determinante - afferma l' assessore all' Ambiente Manuel Magliani - la conclusione del procedimento per l' autorizzazione dal ministero delle Politiche agricole e forestali, la cui istruttoria sembrerebbe aver dato esito negativo». L' OPPOSIZIONE DEI DEM Intanto, mentre il senatore Pd Bruno Astorre sta preparando un' interrogazione parlamentare, si registra l' intervento anche del gruppo consiliare del Partito democratico. «Dopo Astorre, anche l' Adsp nega a Civitaittica, la società che propone di realizzare una piscicoltura in gabbie galleggianti davanti alla Frasca, l' autorizzazione per un attracco interno al porto. Il neo presidente Musolino aggiunge un altro importante tassello alle argomentazioni utili a impedire la realizzazione del maxi impianto di allevamento che comporterebbe l' interdizione di uno specchio di mare di 150 ettari a ridosso di una zona speciale di conservazione di interesse comunitario. Ovvio affermano i consiglieri dem - che la vecchia struttura a terra non può più essere utilizzata per allevamenti intensivi che determinano una dannosa eutrofizzazione della costa. Si tratta invece di non sottrarre uno specchio acqueo, un tratto di mare unico, la fruibilità di un litorale tra gli ultimi rimasti ai civitavecchiesi». IL MOVIMENTO A FAVORE E mentre la politica si interroga e di fatto bocchia l' opportunità di realizzare un impianto di piscicoltura in mare aperto, in una zona, quella della Frasca, dichiarata Monumento naturale, dove l' ecosistema è già compromesso dalla vicinanza di porto e centrali elettriche, in città ci si divide tra contrari e favorevoli. In contrapposizione alle oltre 1700 firme raccolte da un gruppo di cittadini per dire no all' impianto, è stata creata la pagina Facebook Sì alla piscicoltura a Civitavecchia. «Vogliamo far conoscere la realtà delle 20 persone che da più di vent' anni lavorano in quest' impianto. L' imprenditore che vuole investire qui ha già un impianto a Follonica con 32 gabbie e l' autorizzazione a impiantarne altre 12. Follonica non solo ha detto sì alle gabbie, ma ha trovato anche il modo di sfruttarle turisticamente consentendo la pesca sportiva intorno a esse». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Itticoltura, l' Adsp esclude alternative al Molo Enel

Condividi L' istanza presentata da Civitaittica srl nel mese di novembre 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 ha risposto l' **Adsp** alla società. « 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 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». E soddisfazione per la risposta dell' **Adsp** arriva proprio dal Pd, dopo l' interrogazione di Astorre. Condividi.



Mancano i cestini, i rifiuti gettati nei carrelli della spesa

FIUMICINO Iniziativa la rimozione della sabbia sui marciapiedi, pista ciclabile e carreggiata del lungomare della Salute a Fiumicino. Perplexità, invece, tra i residenti sul proliferare di carrelli della spesa, incatenati ai pali della pubblica illuminazione o lungo le ringhiere delle banchine del porto-canale. Nei giorni scorsi c'era stata la lamentela di runners e di coloro che abitualmente passeggiano lungo la litoranea a causa degli enormi cumuli di sabbia spinti oltre l'arenile dal vento di mare. Come se non bastasse a peggiorare il quadro poco edificante della costa la coltre di detriti portati dalle piene del Tevere e spinti dai marosi. Anche sulle sprofondate scogliere tanta immondizia e enormi tronchi incastrati tra gli scaglioni di selce. L'ultima ondata di maltempo ha anche vanificato lo sforzo del Comune, intervenuto per bonificare l'arenile tornato di nuovo sporco. «Una lotta impari quella della pulizia delle spiagge dice Roberto Cini, assessore all'Ambiente -. Mai come quest'anno il vento ha spinto tanta sabbia da chiudere i varchi a mare e invadere marciapiedi, ciclabile e strada non solo di Fiumicino ma anche a Passoscuro. Stimata in totale la rimozione di circa 300 metri cubi di sabbia che abbiamo iniziato a togliere con la ditta Fda Servizi». I mezzi meccanici dovranno poi procedere anche per togliere la rena a ridosso del muretto di contenimento. «Un lavoro enorme conclude Cini non preventivato con una spesa di 15mila euro». Considerata la scarsità di cestini porta rifiuti lungo le vie del centro storico e di quelli per la raccolta delle deiezioni dei cani, c'è chi sta aiutando il Comune a trovare soluzioni alternative seminando carrelli della spesa lungo le banchine e vicino alla passerella. Chi ha avuto questa idea si è anche preoccupato di incatenarli con tanto di lucchetto. Non è certo una bella immagine per un centro a vocazione balneare che intende agevolare il turista alle prese però con la scarsa disponibilità di cestini. La carta oleata di un pezzo di pizza invece di finire in terra o nel canale viene gettata nei carrelli che gli operatori ecologici svuotano con qualche difficoltà. È chiaro che siamo al grottesco perché l'amministrazione sostiene che nelle aree portuali i cestini dei rifiuti devono essere installati dall'**Autorità di sistema portuale**. Il paradosso è che quelli sistemati a suo tempo sulle banchine sono stati rimossi proprio perché gli incivili vi gettavano i sacchetti stracolmi di pattume urbano. Umberto Serenelli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porto, Civitavecchia punta sull' idrogeno per un futuro green dello scalo

L' Adsp del Mar Tirreno centro settentrionale partecipa al bando Horizon 2020 'European Green Deal', con il progetto 'Zephyro', per un valore di circa 25 milioni di euro. Il ruolo dell' ente sarà di porto 'lighthouse', coordinatore dell' intero progetto. L' idea 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

Condividi L' Adsp del Mar Tirreno centro settentrionale partecipa al bando Horizon 2020 'European Green Deal', con il progetto 'Zephyro', per un valore di circa 25 milioni di euro. Il ruolo dell' ente sarà di porto 'lighthouse', coordinatore dell' intero progetto. L' idea 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. 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. «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». Nel consorzio ci sono oltre 20 partner italiani ed europei. Nel progetto è prevista la 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. Poi ci saranno la realizzazione di un punto di ricarica 'shore connection' alimentato a idrogeno verde - per navi Grimaldi sulla tratta Civitavecchia-Barcellona -, la realizzazione di tre 'ralle' per Grimaldi e cinque muletti ad idrogeno per Cfft e infine l' analisi costi benefici e progettazione esecutiva di diverse soluzioni riguardanti la trasformazione di un rimorchiatore Cafimar in servizio nel porto da diesel a ibrido.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

L' Adsp partecipa al bando Horizon 2020: 25 milioni di investimenti per la "decarbonizzazione" dello scalo

Porto, Civitavecchia punta sull' idrogeno per un futuro green dello scalo

Condividi L' Adsp del Mar Tirreno centro settentrionale partecipa al bando Horizon 2020 "European Green Deal", con il progetto "Zephyro", per un valore di circa 25 milioni di euro. Il ruolo dell' ente sarà di porto "lighthouse", coordinatore dell' intero progetto. L' idea 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. 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. «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». Nel consorzio ci sono oltre 20 partner italiani ed europei. Nel progetto è prevista la 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. Poi ci saranno la realizzazione di un punto di ricarica "shore connection" alimentato a idrogeno verde - per navi Grimaldi sulla tratta Civitavecchia-Barcellona -, la realizzazione di tre "ralle" per Grimaldi e cinque muletti ad idrogeno per Cfft e infine l' analisi costi benefici e progettazione esecutiva di diverse soluzioni riguardanti la trasformazione di un rimorchiatore Cafimar in servizio nel porto da diesel a ibrido. Condividi.



La chimera delle Zes Sud, occasione perduta

IL FOCUS Nando Santonastaso Dice Umberto Masucci, presidente del Propeller Club, l'Associazione che riunisce in Italia quanti a partire da armatori e industriali si occupano a vario titolo di navigazione e trasporto marittimo, che Shenzhen, in Cina, prima di diventare una metropoli da 16 milioni di abitanti e soprattutto la più importante Zona economica speciale del mondo, era un villaggio di pescatori. Facile, gli si può obiettare, visto che di mezzo c'è un sistema politico ed economico a senso unico che sulle sue scelte, giuste o sbagliate che siano, non ammette repliche o distrazioni. Ma Masucci non parla di Shenzhen a caso: «Quello che a mio parere emerge a proposito della lentezza con cui si sta cercando di far decollare le Zes nel Mezzogiorno è proprio l'assenza di una strategia del Paese», dice. E cita un altro, inequivocabile esempio, quello di Tanger Med, il super **porto** marocchino diventato la tappa obbligata per gran parte dei trasporti sul Mediterraneo e su cui la Cina, manco a dirlo, ha scommesso fortissimo. Marocco, ovvero poche miglia dalle coste italiane, ma un Paese, insiste Masucci, «che ha investito il 20% delle proprie risorse sul sistema portuale e i risultati si vedono». E qui il discorso sulle Zes meridionali rischia di chiudersi perché se il Propeller Club è arrivato a proporre l'istituzione di un ministero del mare nel nostro Paese, spiegando che da noi ci sono 8mila km di coste e che la Cina ne ha 14mila, non molte di più cioè, vuol dire che c'è davvero bisogno di una strategia per assicurare alle Zone economiche speciali e più complessivamente al sistema portuale meridionale (ma forse non solo) ben altra prospettiva. In effetti, più di tre anni e un'infinità di annunci dopo, è ancora molto complicato capire quando e come le Zes diventeranno una certezza per lo sviluppo del Mezzogiorno. Di Zone economiche speciali si continua a parlare in tutte le salse, e sicuramente molto di più da quando si è insediato il governo giallorosso che di ministri meridionali ne ha a profusione. Ne parla non a caso anche il Piano Sud 2030 del ministro Provenzano, vi si accenna o poco più nel Pnrr, vi si fa riferimento in dibattiti, webinar e meeting. Non sono mancati per la verità anche atti molto più concreti come il taglio del 50% per sei anni dell'Ires in favore delle imprese che investiranno nelle Zes del Mezzogiorno a condizione che non licenzino nessuno per lo stesso periodo, sgravio introdotto dalla legge di Bilancio 2021 grazie all'iniziativa del deputato pd campano Piero De Luca e di altri suoi colleghi. Non si può nemmeno negare che qualche cosa si è mossa in questi anni a livello di investimenti, previsti dal credito d'imposta della legge, ancorché insufficiente (il gruppo Gallozzi nel **porto** di Salerno, quello calabrese di Pippo Callipo a Gioia Tauro). Eppure la sensazione che le Zes non siano ancora il perno, persino inevitabile, di un sistema di crescita del Sud, resta. Il perché è una risposta multipla. «La sburocratizzazione non sta funzionando anche se è uno dei pilastri necessari a velocizzare e dunque a rendere credibili fino in fondo le Zes. Non dimentichiamo poi che dopo un anno come il 2020, con il blocco pressoché totale di ogni iniziativa economica, pensare che si potesse investire anche dall'estero nei porti e retroporti del Mezzogiorno era francamente un'illusione», prova a ragionare Giovanni Sgambati, segretario regionale della Uil campana. E aggiunge: «Di fronte alle incognite sui tempi della giustizia civile quale investitore straniero punterebbe ad occhi chiusi sulle Zes?». Non ha peraltro torto lo stesso Pietro Spirito, agli ultimi giorni di presidenza dell'Authority del Tirreno centrale, quando a proposito della Zes campana, la prima ad essere approvata, osservava «che stiamo facendo da cavia perché in Italia le Zes sono di fatto una novità assoluta». Giusto, ma le domande fioccano lo stesso: si possono ad esempio immaginare Zes competitive senza un'adeguata



Il Mattino

Napoli

dotazione infrastrutturale (si pensi all' Alta velocità ferroviaria, soprattutto) che permetterebbe ad esempio alle merci di risalire la Penisola una volta sbarcate a Gioia Tauro o a Taranto? E si può pensare di attrarre investitori stranieri, multinazionali in testa, se in Europa a differenza del Marocco o della stessa Turchia, non è prevista una tassazione zero e in Italia, poi, si deve comunque verificare se c' è la giusta capienza (ovvero, le risorse) tra i fondi cui dà accesso l' Agenzia delle Entrate attraverso il credito d' imposta? I COORDINATORI Insomma, si procede ancora a strappi sulle onde delle Zes. Come a proposito della nomina da parte del governo dei supercommissari chiamati a sveltire processi burocratici e operativi a dir poco complicati. Finora ne sono stati nominati due, uno per la Zes di Gioia Tauro, e un altro per quella Jonica. Serviranno davvero? Il ministro Provenzano ci crede, cogliendo nella necessità di questi nuovi coordinatori la risposta alle ridondanze organizzative imposte dalla legge alla gestione delle Zes. Ma i tempi della politica quasi mai sono identici a quelli delle imprese. O a quelli immaginati dalla riforma Delrio del sistema portuale italiano, rimasta di fatto incompiuta. Se a ciò si aggiungono i colpevoli ritardi nei lavori di dragaggio di molti porti del Sud o casi come quello di Napoli che vedono lo scalo ancora distante dall' integrazione e quindi dalla garanzia di uno sviluppo reale dell' economia della città, il cerchio si chiude. E si resta in fondo basiti di fronte al fatto che nonostante tutto gli stranieri sui porti italiani anche al Sud non hanno mai smesso di tenere l' occhio vigile: i turchi a Taranto, i tedeschi a Trieste, gli olandesi e i cinesi a Genova lo dimostrano. Solo che i loro investimenti sono nati prima delle Zes o comunque indipendentemente da esse: vorrà dire qualcosa o no? © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Metrò Municipio, De Luca vuole le carte

napoli Vincenzo De Luca ha chiesto le carte. Ed è pronto ad intervenire sul cantiere della Metropolitana di piazza Municipio. Sollecitato dall' architetto Alvaro Siza, che gli ha scritto una lettera chiedendo il suo intervento affinché il suo progetto per la piazza - che comprende anche la partecipazione di un grande parco Archeologico - non venga stravolto per un improvviso «no» pronunciato dall' **Autorità portuale**. Il presidente della Regione non ha esitato neanche un attimo e l' istruttoria è già in corso. Ha chiesto tutta la documentazione alla Metropolitana e all' **Autorità portuale** e nelle prossime ore è deciso a entrare nel merito della questione. Il caso è stato sollevato da Siza che, da Oporto, si è rivolto a De Luca. Il progetto dell' archistar portoghese faceva dialogare la stazione Municipio e la piazza con il mare. E nel 2007 - quasi quattordici anni fa - aveva ottenuto il sì ad un progetto che collegava idealmente con un colpo d' occhio Sant' Elmo al mare attraverso uno spazio che aveva al centro una stazione ferroviaria che approdava nel porto. Ma l' **Autorità portuale** a maggio ha detto «no» ai lavori. In un documento firmato da Pietro Spirito - sulla poltrona del quale siede adesso Andrea Annunziata, già presidente dell' **Autorità portuale** di Salerno e molto vicino al Governatore - si fa riferimento a questioni di sicurezza, di traffico pedonale, viabilità interna al Porto e si nega il permesso a lavori che avrebbero dovuto «sospingere» la stazione nel Beverello, attraverso una rampa. Fino ad una fontana che avrebbe dovuto contrapporsi da lontano alla fontana del Nettuno, già sistemata ai piedi di Palazzo San Giacomo proprio a questo scopo. Dopo molti silenzi, Siza ha deciso di non restarsene a guardare. Si era rivolto ai vertici di Metropolitana, che a novembre in una lettera al Comune hanno sollevato il caso, rilevando anche problemi tecnici rispetto ad un progetto che va rivisto e ridisegnato, anche per questioni di sicurezza. Ma in questo passaggio di carte i mesi sono trascorsi invano e dal Portogallo l' architetto è andato dritto al punto e ha scavalcato tutti, scrivendo al presidente della Regione per raccontare il proprio sconcerto di fronte a scelte che giudica incomprensibili e chiedere un intervento. «Lavoriamo già da 16 anni per il progetto della Stazione Municipio-Porto della Metropolitana di Napoli - Linea 1 e Linea 6 - e lo svolgimento del progetto è stato per noi motivo di grande entusiasmo e di impegno totale - ricorda l' architetto -. Nel maggio del 2020 l' **Autorità Portuale** per decisione del presidente, ha stabilito di tagliare il limite di intervento, contraddicendo il progetto già approvato ed il sostegno manifestato dallo stesso Comune, dalla Soprintendenza e dalla Metropolitana di Napoli. Il progetto prevedeva sin dall' inizio la realizzazione di una rampa di accesso alla piazza della Stazione Marittima che parte dalla galleria della metropolitana. L' inspiegabile no dell' **Autorità portuale** metterebbe in discussione l' intero complesso architettonico di importanza centrale per la città. Per noi da questa decisione risulterebbe un progetto inspiegabilmente troncato. Qualcosa di insperato, dopo che il progetto è stato presentato e approvato, ed è risultato di un lungo dibattito con tutti gli Enti responsabili». Intanto da ieri sono incominciati nuovi interventi in piazza Municipio fra traffico in tilt, divieti e nuovi sensi di marcia.



Porto, promosso Annunziata dalla Camera sì all' unanimità

L' ITER Antonino Pane Trentaquattro voti favorevoli su 34. Andrea Annunziata, il presidente indicato per gestire nei prossimi quattro anni l' **Autorità di sistema portuale** del mare Tirreno Centrale, ha superato ieri all' unanimità il primo passaggio istituzionale, quello davanti alla commissione Trasporti della Camera in cui è stato relatore il deputato Andrea Romano (Pd). Per Annunziata hanno votato a favore deputati di tutti gli schieramenti a conferma del gradimento verso la nomina fatta dal ministro Paola De Micheli. Ora per la firma del decreto di nomina manca solo il voto della omologa commissione del Senato che dovrebbe arrivare nel giro di pochi giorni. Annunziata, infatti, ha già svolto la sua relazione anche davanti all' ottava commissione di Palazzo Madama e, quindi, manca solo la votazione sul procedimento di nomina. Questi passaggi, al di là del loro valore consultivo per il ministro, rivestono un particolare significato proprio per capire l' entità del gradimento politico sulla scelta. È chiaro, quindi, che ottenere un voto unanime davanti ad una Commissione articolata come quella della Camera, è un risultato positivo. Andrea Annunziata è attualmente al vertice dell' **Autorità di sistema portuale** della Sicilia Orientale; si trasferirà a Napoli, negli uffici di piazzale Pisacane, subito dopo la firma del decreto da parte del ministro delle Infrastrutture. Ha già lavorato in Campania: è stato per due volte presidente dell' Authority di Salerno prima della nascita delle **Autorità di sistema portuale**. Nel suo curriculum c' è anche l' incarico di sottosegretario ai Trasporti rivestito con il governo presieduto da Romano Prodi. In entrambe le audizioni (Camera e Senato) Annunziata ha ribadito la necessità di instaurare corretti rapporti istituzionali sul territorio e in particolare con la Regione e con i Comuni dei tre più grandi porti campani, Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. Inoltre Annunziata ha ribadito l' assoluta necessità di utilizzare appieno gli interporti presenti sul territorio che hanno spazi da utilizzare tre volte superiori a quelli disponibili nei tre porti. Annunziata ha anche sottolineato di credere molto negli investimenti privati che, «sotto il controllo pubblico», devono aiutare i sistemi portuali a reggere la competitività con i grandi porti del Nord Europa. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Andrea Annunziata presidente dell' Autorità Portuale regionale, via libera dalla Camera

E' arrivato l' ok dalla commissione Trasporti della Camera alla proposta di nomina di Andrea Annunziata a presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** del Mar Tirreno centrale, che comprende il Porto di Napoli, il Porto di Salerno e il Porto di Castellammare di Stabia. Annunziata, che negli ultimi quattro anni ha guidato l' Authority della Sicilia Orientale, torna in Campania dopo l' esperienza vissuta, dal 2008 al 2016, come presidente dell' allora **Autorità Portuale** di Salerno.



Plebiscito alla Camera per Annunziata: finisce l' era Spirito

di Giancarlo Tommasone Termina l' era Spirito (il cui mandato era scaduto lo scorso 5 dicembre) alla guida dall' **Autorità di sistema portuale** del Mar Tirreno centrale. Il pass per il via libera alla investitura di Andrea Annunziata è stato staccato con un plebiscito, alla Camera: 34 voti favorevoli su 34. Nei giorni scorsi, il via libera all' avvicendamento, era stato incassato da Annunziata, al Senato, quando era stata ascoltata la relazione del presidente in pectore dell' Adsp, nominato dal ministro Paola De Micheli . Annunziata, nella relazione, aveva indicato le linee guida che intende seguire per il rilancio degli scali marittimi in Campania (l' Adsp include i porti di Napoli, Castellammare di Stabia e Salerno, ndr), sottolineando che ci sarà più spazio per i privati, si punterà su maggiore sinergia e si lavorerà per lo snellimento della burocrazia. ad Il neopresidente avrà a che fare con una pesante eredità in termini di criticità lasciata dalla precedenza amministrazione . Nel corso degli anni in cui Pietro Spirito è stato al timone di Piazzale Pisacane, infatti, non sono mancate problematiche importanti, nei confronti delle quali, il 58enne di Maddaloni, secondo molti, non si è mosso con il piglio richiestogli dopo anni di commissariamento. Spirito è stato accusato oltre che di immobilismo o di aver adottato scelte che hanno favorito lo scollamento tra i tre scali campani, anche di aver intrapreso una strada divisiva, che ha spaccato il fronte sia degli imprenditori portuali che dei sindacati. In cima alle criticità registrate nello porto di Napoli , vanno messe anche quelle relative a carenze strutturali, lavori in ritardo o da effettuare ex novo, e progetti che hanno inevitabilmente scoperto il fianco all' attacco della politica, e indebolito lo scalo partenopeo sotto l' aspetto prettamente commerciale. Tre esempi su tutti: le opere per il waterfront ben lontane dalla conclusione; i dragaggi compiuti lontano dalla banchina e quindi da effettuare ex novo; il piano per il deposito di Gnl (gas naturale liquefatto) da realizzare nell' area della Darsena di Levante, a poche centinaia di metri da una zona in cui vivono circa 200mila abitanti. Soddisfazione per i risultati registrati alla Camera per la nomina del nuovo presidente , è stata espressa dal senatore del M5S, Vincenzo Presutto : «Un risultato positivo alla Camera per il nuovo presidente dell' Adsp del Mar Tirreno centrale, Andrea Annunziata, che lo responsabilizza ulteriormente nel ruolo che andrà a ricoprire e nell' impegno di rilancio commerciale del **sistema portuale** campano e del porto di Napoli in particolare, nel massimo rispetto dell' ambiente e della salute dei cittadini. Il porto di Napoli è un bene comune da valorizzare al massimo» . Per Andrea Annunziata, 65enne di San Marzano sul Sarno , ex sottosegretario ai Trasporti nel Governo Prodi , e già presidente dell' Adsp della Sicilia orientale, si tratta di una sorta di ritorno ai tre porti della Campania. Per due mandati, infatti, ha retto le sorti dell' Authority di Salerno, prima che, in seguito alla riforma, insieme a quella di Castellammare di Stabia e di Napoli, confluisse nella Adsp del Mar Tirreno centrale.



Anteprima 24

Napoli

Lungomare, Autorità Portuale recupera la 'sua' boa dagli scogli

Tempo di lettura: 1 minuto Salerno - Come previsto, appena le condizioni del mare lo hanno permesso l' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Tirreno Centrale** ha provveduto al recupero della grossa boa di segnalamento disancorata dalla burrasca e scaraventata sugli scogli del lungomare. Le operazioni di recupero sono avvenute nella prima mattinata di mercoledì. La boa sarà riparata e riposizionata - con un rinforzo dell' ormeggio - nei pressi dell' imboccatura del porto commerciale. Con un' altra segnalano l' area di cantiere per i lavori di modifica dell' imboccatura: allungamento del molo di sovraflutto e arretramento dell' altro per un allargamento del bacino di ingresso. Lavori, in uno con il dragaggio (fondale portato ad oltre 12 metri), ritenuti necessari per far entrare in porto navi sempre più grandi.



La Città di Salerno

Salerno

Annunziata fa il pieno di consensi

Anche la Commissione Trasporti della Camera dà l'ok alla nomina all' Authority

L' avvocato Andrea Annunziata può oramai considerarsi il nuovo presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** del Mar Tirreno Centrale. Perché, dopo la commissione del Senato, anche quella della Camera dà il via libera alla nomina dell' ex sottosegretario ai Trasporti alla guida dell' Authority che accorpa, sotto un' unica governace, i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. E anche stavolta, come accaduto in passato, la designazione di Annunziata è assolutamente bipartisan. Tant' è che ottiene il placet all' unanimità: 34 voti su 34. Merito pure della relazione presentata da Annunziata e delle linee guida che il nuovo manager intende perseguire per i principali porti campani. Progetti che, a quanto pare, sono piaciuti a tutti i deputati della commissione, indipendentemente dal colore politico. Segno inequivocabile di come Annunziata abbia saputo convincere tutti con il suo piano di lavoro. A questo punto, quindi, s' attende solo l' ufficialità, che probabilmente ci sarà solo dopo aver completato gli ultimi passaggi burocratici. E, pertanto, a conclusione della procedura Annunziata potrà finalmente prendere il posto del presidente uscente, Pietro Spirito, il cui mandato è scaduto lo scorso 5 dicembre. Un ritorno, quello d' Annunziata, nella sua terra d' origine, dalla porta principale, dove potrà riprendere un lavoro che, soprattutto a Salerno, l' ha visto protagonista, dal 2008 al 2016, come presidente dell' **Autorità portuale** cittadina. E anche a Napoli il manager è conosciuto e apprezzato da un nutrito gruppo d' imprenditori portuali che, al contrario, hanno avversato pubblicamente la conferma di Spirito, lanciando appelli e promuovendo sottoscrizioni. Annunziata, dunque, è, secondo molti, l' uomo giusto al posto giusto. E, perciò, ci sono grandi aspettative sulla sua presidenza, per rilanciare i porti di Napoli e Salerno. Avvocato e più volte parlamentare, Annunziata, come detto in precedenza, è stato anche stato sottosegretario ai Trasporti del governo targato Romano Prodi e sindaco di San Marzano sul Sarno. Al timone dell' **Autorità** di **sistema portuale** del Mar Tirreno Centrale Annunziata si troverà a gestire il definitivo lancio delle Zes a cui lo stesso manager, quand' era presidente dell' **Autorità portuale** a Salerno, ha lavorato alacremente e che adesso potrebbero rappresentare uno dei principali volani della ripresa economica campana. Restando a Salerno, invece, Annunziata avrà la soddisfazione di vedere completato il dragaggio del porto nel prossimo autunno. Un intervento quest' ultimo che Annunziata ha sempre ritenuto fondamentale per la vita dello scalo **portuale** cittadino, tant' è che è stato, all' epoca del suo commiato da Salerno, uno dei suoi principali crucci. E, nella primavera del 2022 sarà terminata anche un' altra mega opera: Porta Ovest. Anche in questo caso il **sistema** di gallerie che collegherà il porto con gli svincoli autostradali è partito sotto la governace Annunziata. (g.d.s.) ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



L' AUTORITÀ PORTUALE ORGANIZZA UNA SERIE DI INCONTRI ON LINE PER IMPRENDITORI E OPERATORI

Le Zes, porte privilegiate dove cresce il turismo

Le Zone economiche speciali occasione di crescita in ambito turistico. Se ne parlerà in una serie di webinar gratuiti organizzati dall' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale, nell' ambito del progetto Interreg «Themis» e destinati alle imprese del territorio operanti in tutta la filiera turistica e **portuale** e agli imprenditori interessati a investire nelle aree Zes. «Lo sviluppo della Zes - sottolinea Ugo Patroni Griffi, presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale - ha ricadute dirette sull' economia dell' accoglienza e della ristorazione, sia per tutto il settore del business incoming e quindi del personale, dei dirigenti, coinvolti dagli insediamenti industriali, sia per quanto attiene, soprattutto, il settore della logistica. Quest' ultima, specialmente per quanto riguarda l' intermodalità, penso allo scambio che può essere mare -mare, mare -gomma, gomma -mare, gomma -mare -terra e via dicendo, ha bisogno di infrastrutture adeguate per tutto il personale coinvolto, pensiamo agli autisti dei tir. Non a caso le regioni più avanzate nel piano della mobilità e della logistica hanno previsto la trasformazione di infrastrutture non più utilizzate a fini industriali, come infrastrutture volte all' accoglienza e al soddisfacimento dei bisogni in termini di alloggio e di ristoro degli operatori della logistica. Si tratta di una ricaduta diretta che rappresenterebbe una occasione di sviluppo e crescita per l' intero territorio». Al momento il settore turistico è tra i più colpiti dall' emergenza sanitaria che nell' ultimo anno ha travolto ogni cosa, ma già dal prossimo anno tornerà sicuramente a fare la parte del leone, in una regione come la Puglia che è già destinata a riprendersi la corona di regina delle destinazioni turistiche. I webinar, che riguarderanno i professionisti che operano nei comuni di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli, avranno come oggetto la gestione dei servizi che le compagnie di crociera richiedono nei porti di accosto, l' indotto che creano e le nuove opportunità imprenditoriali e strumenti di sostegno e sviluppo che saranno realizzati con l' avvio operativo della Zes Interregionale Adriatica. Strutturati diversamente, a seconda del porto di riferimento, gli incontri offrono una panoramica delle opportunità e prospettive di sviluppo e di investimento. Queste le date: 3 febbraio - Bari (dalle 10 alle 12), Brindisi (dalle 15 alle 17), 4 febbraio - Manfredonia (dalle 10 alle 12), 5 febbraio - Barletta (dalle 15 alle 17), Monopoli (dalle 10 alle 12). Per chi intende partecipare è possibile registrarsi all' indirizzo: <https://themis.adspmam.it/it/webinar/>



"Zes occasione di sviluppo e crescita per il territorio"

Possibilità di superare i ritardi e le inefficienze del sistema portuale e logistico italiano

Redazione

BARI La dimensione turistica delle Zes. Opportunità e prospettive di sviluppo e di investimento. Con questo tema partono i webinar gratuiti organizzati dall'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico meridionale, nell'ambito del progetto Interreg THEMIS destinati alle imprese del territorio operanti in tutta la filiera turistica e portuale e agli imprenditori interessati a investire nelle aree Zes individuate. I webinar, indirizzati a professionisti che operano nei comuni di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli, avranno come oggetto la gestione dei servizi che le compagnie di crociera richiedono nei porti di accosto, l'indotto che creano e le nuove opportunità imprenditoriali e strumenti di sostegno e sviluppo che saranno realizzati con l'avvio operativo della Zes interregionale adriatica. Lo sviluppo della Zes -sottolinea Ugo Patroni Griffi, presidente dell'AdSp- ha ricadute dirette sull'economia dell'accoglienza e della ristorazione, sia per tutto il settore del business incoming e quindi del personale, dei dirigenti, coinvolti dagli insediamenti industriali, sia per quanto attiene, soprattutto, il settore della logistica. Quest'ultima, specialmente per quanto riguarda l'intermodalità, penso allo scambio che può essere mare-mare, mare-gomma, gomma-mare, gomma-mare-terra e via dicendo, ha bisogno di infrastrutture adeguate per tutto il personale coinvolto, pensiamo agli autisti dei tir. Non a caso le regioni più avanzate nel piano della mobilità e della logistica hanno previsto la trasformazione di infrastrutture non più utilizzate a fini industriali, come infrastrutture volte all'accoglienza e al soddisfacimento dei bisogni in termini di alloggio e di ristoro degli operatori della logistica. Si tratta di una ricaduta diretta che rappresenterebbe una occasione di sviluppo e crescita per l'intero territorio. La disciplina delle Zes -spiega Francesco Scialpi, relatore dei webinar e consulente Zes per la Regione Puglia- riguarda vari settori e si inserisce nel complessivo sforzo operato dal nostro Paese di superare i ritardi e le inefficienze del sistema portuale e logistico italiano, di agevolare la crescita dei traffici, delle merci e delle persone nonché di promuovere l'intermodalità, anche attraverso la razionalizzazione, il riassetto e l'accorpamento delle Autorità portuali esistenti, le cui funzioni, rispetto al passato, risultano, anche nella prospettiva di un più ampio recupero del rapporto porto-città, profondamente modificate.



Informazioni Marittime

Bari

Green ports, Bari aderisce al bando europeo

La struttura pugliese è tra i partner italiani di una cordata Uk e Danimarca

Il **porto** di **Bari** ha aderito al bando europeo LC-GD-5-1-2020 Green airports and ports as multimodal hubs for sustainable and smart mobility ed è tra i partner italiani di una cordata guidata da Uk e Danimarca, che sta ampliando la propria partecipazione a livello continentale, l'idea è di definire: "In che modo l'industria europea delle energie rinnovabili offshore può fungere da trampolino di lancio per una più ampia transizione verso porti puliti, verdi e intelligenti, agendo come hub multimodali per la mobilità". Finalità del progetto originale: Comprendere le interazioni tra l'infrastruttura delle energie rinnovabili e le operazioni portuali. Includere aspetti della logistica marittima relativi alle diverse fasi del ciclo di vita operativo: sviluppo, produzione, distribuzione, installazione, operazioni e smantellamento. Riunire porti attivi nel settore eolico offshore europeo (con opportunità di diffondere ulteriormente ad altri porti e lavorare con le industrie offshore emergenti in Asia e Stati Uniti). Attivare processi di Ricerca, sviluppo e sperimentazione del potenziale delle energie rinnovabili offshore per fornire combustibili alternativi e infrastrutture di ricarica elettrica (sistemi di produzione, distribuzione, stoccaggio e ricarica / rifornimento) ai porti e ai loro utenti. Trasporti e logistica portside intelligenti e puliti (via terra e via acqua). L'obiettivo principale della progettualità che si vuole sviluppare è di esplorare e dimostrare il potenziale delle tecnologie portuali intelligenti, con l'obiettivo di aumentare la sicurezza, la produttività e la sostenibilità dei porti e dell'industria durante tutto il ciclo di vita di produzione, sviluppo, installazione, operazioni e smantellamento. In particolare: Sistemi digitali / applicazioni satellitari per la programmazione, il coordinamento marittimo, la pianificazione del progetto e la gestione del personale / delle attività, comprese le operazioni portuali e offshore; Processi portuali e logistica snelli; sistemi logistici RFID; Navi autonome / sommergibili / ROV (monitoraggio sottomarino / estuario, consegna di parti / logistica, ecc.); Comunicazioni 5G di prossima generazione, IOT, dati da **porto** a terra, tecnologie gemellari digitali; Si vuole sviluppare un'azione di coordinamento tra porti e utenti per mitigare qualsiasi rischio che i porti possano diventare un vincolo lungo il percorso verso l'obiettivo 300GW. Se si vuole evitare di costruire nuovi porti bisogna utilizzare in modo più intelligente le proprietà attuali. Bisogna cercare di rendere più verdi le operazioni marittime e portuali OSW concentrandosi sull'impegno intersettoriale su barriere tecniche, di mercato e politico/normative. Stabilire nuovi modelli di governance a livello europeo e collaborazione tra porti, industria, catena di approvvigionamento, governo, organismi di normazione, regolatori. I porti coinvolti aiuteranno a definire le criticità e gli standard operativi, nonché gli ambiti e i processi applicativi delle tecnologie applicate, inoltre opereranno sia da sperimentatori che da "end user" potenziali delle tecnologie stesse.



Informazioni Marittime

Bari

Adriatico Meridionale, al via i webinar sulla dimensione turistica delle Zes

Patroni Griffi: "Le Zone Economiche Speciali sono occasione di sviluppo e crescita per il territorio"

Webinar gratuiti sul tema caldo della "dimensione turistica delle Zes.

Opportunità e prospettive di sviluppo e di investimento". Li organizza l'

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, nell'ambito del

progetto Interreg THEMIS, seminari destinati alle imprese del territorio

operanti in tutta la filiera turistica e **portuale** e agli imprenditori interessati a

investire nelle aree ZES individuate. I webinar - che riguarderanno i

professionisti che operano nei comuni di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta,

Monopoli - avranno come oggetto la gestione dei servizi che le compagnie di

crociera richiedono nei porti di accosto, l'indotto che creano e le nuove

opportunità imprenditoriali e strumenti di sostegno e sviluppo che saranno

realizzati con l'avvio operativo della ZES Interregionale Adriatica. Strutturati

differentemente, a seconda del porto di riferimento - gli incontri intendono

offrire un'occasione, per le imprese (non solo turistiche) e per i professionisti,

per comprendere l'istituto delle ZES, i suoi vantaggi e quelli che certamente

sapranno garantire le istituende Zone franche doganali. Queste le date: 3

febbraio - Bari (dalle 10 alle 12), Brindisi (dalle 15 alle 17), 4 febbraio -

Manfredonia (dalle 10 alle 12), 5 febbraio - Barletta (dalle 15 alle 17), Monopoli (dalle 10 alle 12). Il link per partecipare

agli incontri "Lo sviluppo della ZES - sottolinea Ugo Patroni Griffi, presidente dell'

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - ha ricadute dirette sull'economia dell'accoglienza e della ristorazione, sia per tutto il

settore del business incoming e quindi del personale, dei dirigenti, coinvolti dagli insediamenti industriali, sia per

quanto attiene, soprattutto, il settore della logistica. Quest'ultima, specialmente per quanto riguarda l'intermodalità,

penso allo scambio che può essere **mare-mare**, **mare-gomma**, **gomma-mare**, **gomma-mare**-terra e via dicendo, ha

bisogno di infrastrutture adeguate per tutto il personale coinvolto, pensiamo agli autisti dei tir. Non a caso le regioni

più avanzate nel piano della mobilità e della logistica hanno previsto la trasformazione di infrastrutture non più

utilizzate a fini industriali, come infrastrutture volte all'accoglienza e al soddisfacimento dei bisogni in termini di

alloggio e di ristoro degli operatori della logistica. Si tratta di una ricaduta diretta che rappresenterebbe una occasione

di sviluppo e crescita per l'intero territorio". "La disciplina delle ZES - spiega Francesco Scialpi, relatore dei webinar

e consulente ZES per la Regione Puglia - riguarda vari settori e si inserisce nel complessivo sforzo operato dal nostro

Paese di superare i ritardi e le inefficienze del **sistema portuale** e logistico italiano, di agevolare la crescita dei traffici,

delle merci e delle persone nonché di promuovere l'intermodalità, anche attraverso la razionalizzazione, il riassetto e

l'accorpamento delle **Autorità** portuali esistenti, le cui funzioni, rispetto al passato, risultano, anche nella prospettiva di

un più ampio recupero del rapporto porto-città, profondamente modificate. In questo senso, il settore turistico - da cui

ci si aspetta un effetto rimbalzo, legato all'ampia diffusione dei vaccini - può rappresentare l'anello di congiunzione

per il completamento della supply-chain, per la creazione di nuove catene di valore e per il consolidamento di un

ambiente business-friendly in cui trovare opportunità di crescita e di investimento".



PORTO A BRINDISI, L' APPUNTAMENTO È PER IL 3 FEBBRAIO

Progetto Themis, al via i webinar gratuiti su Zes e dimensione turistica

"La dimensione turistica delle Zes. Opportunità e prospettive di sviluppo e di investimento": è il tema dei webinar gratuiti organizzati dall' **Autorità di Sistema Portuale**, nell' ambito del progetto Interreg Themis e destinati alle imprese del territorio operanti in tutta la filiera turistica e **portuale** e agli imprenditori interessati a investire nelle aree Zes. «I webinar riguarderanno i professionisti che operano nei comuni di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli - spiega una nota - e avranno come oggetto la gestione dei servizi che le compagnie di crociera richiedono nei porti di accosto, l' indotto che creano e le nuove opportunità imprenditoriali e strumenti di sostegno e sviluppo che saranno realizzati con l' avvio operativo della Zes Interregionale Adriatica. L' intento è offrire un' occasione per comprendere i vantaggi che ne scaturiranno». Per quanto concerne Brindisi, l' appuntamento è per il 3 febbraio (dalle 15 alle 17): «Lo sviluppo della Zes - sottolinea Ugo Patroni Griffi, presidente dell' Adsp - ha ricadute dirette sull' economia dell' accoglienza e della ristorazione, sia per tutto il settore del business incoming, sia per quanto attiene il settore della logistica. Quest' ultima, specie per quanto riguarda l' intermodalità, ha bisogno di infrastrutture adeguate per tutto il personale coinvolto. Non a caso le regioni più avanzate nel piano della mobilità e della logistica hanno previsto la trasformazione di infrastrutture non più utilizzate a fini industriali, come infrastrutture volte all' accoglienza e al soddisfacimento dei bisogni in termini di alloggio e di ristoro degli operatori della logistica. Si tratta di una ricaduta diretta e una occasione di sviluppo e crescita per l' intero territorio». Ed ancora: «La disciplina delle Zes - spiega Francesco Scialpi, relatore dei webinar e consulente Zes per la Regione Puglia - riguarda vari settori e si inserisce nel complessivo sforzo operato dal nostro Paese di superare i ritardi e le inefficienze del **sistema portuale** e logistico, di agevolare la crescita di traffico merci e persone, nonché di promuovere l' intermodalità, anche attraverso la razionalizzazione, il riassetto e l' accorpamento delle **Autorità** portuali esistenti, le cui funzioni risultano, anche nella prospettiva di un più ampio recupero del rapporto porto - città, profondamente modificate. In tal senso, il settore turistico, da cui ci si aspetta un effetto rimbalzo legato all' ampia diffusione dei vaccini, può rappresentare l' anello di congiunzione per il completamento della supply -chain, per la creazione di nuove catene di valore e per il consolidamento di un ambiente business -friendly in cui trovare chance di crescita».



PROGETTO THEMIS, AL VIA I WEBINAR SU "LA DIMENSIONE TURISTICA DELLE ZES"

Patroni Griffi: *Le ZES sono occasione di sviluppo e crescita per il territorio 'La dimensione turistica delle ZES. Opportunità e*

Redazione

Patroni Griffi: "Le ZES sono occasione di sviluppo e crescita per il territorio" 'La dimensione turistica delle ZES. Opportunità e prospettive di sviluppo e di investimento': è questo il tema dei webinar gratuiti organizzati dall' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale**, nell' ambito del progetto Interreg THEMIS e destinati alle imprese del territorio operanti in tutta la filiera turistica e **portuale** e agli imprenditori interessati a investire nelle aree ZES individuate. I webinar - che riguarderanno i professionisti che operano nei comuni di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli - avranno come oggetto la gestione dei servizi che le compagnie di crociera richiedono nei porti di accosto, l' indotto che creano e le nuove opportunità imprenditoriali e strumenti di sostegno e sviluppo che saranno realizzati con l' avvio operativo della ZES Interregionale Adriatica. Strutturati diversamente, a seconda del porto di riferimento - gli incontri intendono offrire un' occasione, per le imprese (non solo turistiche) e per i professionisti, per comprendere l' istituto delle ZES, i suoi vantaggi e quelli che certamente sapranno garantire le istituendo Zone franche doganali. Queste le date: 3 febbraio - Bari (dalle 10

alle 12), Brindisi (dalle 15 alle 17), 4 febbraio - Manfredonia (dalle 10 alle 12), 5 febbraio - Barletta (dalle 15 alle 17), Monopoli (dalle 10 alle 12). 'Lo sviluppo della ZES - sottolinea **Ugo Patroni Griffi**, presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** - ha ricadute dirette sull' economia dell' accoglienza e della ristorazione, sia per tutto il settore del business incoming e quindi del personale, dei dirigenti, coinvolti dagli insediamenti industriali, sia per quanto attiene, soprattutto, il settore della logistica. Quest' ultima, specialmente per quanto riguarda l' intermodalità, penso allo scambio che può essere **mare-mare**, **mare-gomma**, **gomma-mare**, **gomma-mare-terra** e via dicendo, ha bisogno di infrastrutture adeguate per tutto il personale coinvolto, pensiamo agli autisti dei tir. Non a caso le regioni più avanzate nel piano della mobilità e della logistica hanno previsto la trasformazione di infrastrutture non più utilizzate a fini industriali, come infrastrutture volte all' accoglienza e al soddisfacimento dei bisogni in termini di alloggio e di ristoro degli operatori della logistica. Si tratta di una ricaduta diretta che rappresenterebbe una occasione di sviluppo e crescita per l' intero territorio". 'La disciplina delle ZES - spiega Francesco Scialpi, relatore dei webinar e consulente ZES per la Regione Puglia - riguarda vari settori e si inserisce nel complessivo sforzo operato dal nostro Paese di superare i ritardi e le inefficienze del **sistema portuale** e logistico italiano, di agevolare la crescita dei traffici, delle merci e delle persone nonché di promuovere l' intermodalità, anche attraverso la razionalizzazione, il riassetto e l' accorpamento delle **Autorità** portuali esistenti, le cui funzioni, rispetto al passato, risultano, anche nella prospettiva di un più ampio recupero del rapporto porto-città, profondamente modificate. In questo senso, il settore turistico - da cui ci si aspetta un effetto rimbalzo, legato all' ampia diffusione dei vaccini - può rappresentare l' anello di congiunzione per il completamento della supply-chain, per la creazione di nuove catene di valore e per il consolidamento di un ambiente business-friendly in cui trovare opportunità di crescita e di investimento'. Per chi intende partecipare è possibile registrarsi al seguente link: <https://themis.adspmam.it/it/webinar/> Evento accreditato ODCEC Trani. La partecipazione ai singoli webinar è valida ai fini della Formazione Professionale Continua con l' acquisizione di 1



credito formativo per ogni ora di effettiva presenza, fino al raggiungimento di n. 2 ore. Per il riconoscimento dei crediti,



Il Nautilus

Brindisi

a seguito delle nuove indicazioni ricevute dal CNDCEC per gli eventi webinar, è necessario utilizzare i links che saranno inseriti nella live chat del webinar (all' inizio, ed alla fine dell' evento). Short URL : <http://www.ilnautilus.it/?p=81567>.

PROGETTO THEMIS, AL VIA I WEBINAR SU "LA DIMENSIONE TURISTICA DELLE ZES"

27/01/2021 " **Patroni Griffi**: "Le ZES sono occasione di sviluppo e crescita per il territorio" La dimensione turistica delle ZES. Opportunità e prospettive di sviluppo e di investimento: è questo il tema dei webinar gratuiti organizzati dall' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale**, nell'ambito del progetto Interreg THEMIS e destinati alle imprese del territorio operanti in tutta la filiera turistica e **portuale** e agli imprenditori interessati a investire nelle aree ZES individuate. I webinar che riguarderanno i professionisti che operano nei comuni di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli - avranno come oggetto la gestione dei servizi che le compagnie di crociera richiedono nei porti di accosto, lindotto che creano e le nuove opportunità imprenditoriali e strumenti di sostegno e svilu ppo che saranno realizzati con lavvio operativo della ZES Interregionale Adriatica. Strutturati differentemente, a seconda del porto di riferimento gli incontri intendono offrire un'occasione, per le imprese (non solo turistiche) e per i professionisti, per comprendere l'istituto delle ZES, i suoi vantaggi e quelli che certamente sapranno garantire le istituende Zone franche doganali. Queste le date: 3 febbraio - Bari (dalle 10 alle 12), Brindisi (dalle 15 alle 17), 4 febbraio - Manfredonia (dalle 10 alle 12), 5 febbraio - Barletta (dalle 15 alle 17), Monopoli (dalle 10 alle 12). Lo sviluppo della ZES - sottolinea Ugo **Patroni Griffi**, presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** - ha ricadute dirette sull'economia dell'accoglienza e della ristorazione, sia per tutto il settore del business incoming e quindi del personale, dei dirigenti, coinvolti dagli insediamenti industriali, sia per quanto attiene, soprattutto, il settore della logistica. Quest' ultima, specialmente per quanto riguarda l'intermodalità, penso allo scambio che può essere **mare-mare**, **mare**-gomma, gomma-**mare**, gomma-**mare**-terra e via dicendo, ha bisogno di infrastrutture adeguate per tutto il personale coinvolto, pensiamo agli autisti dei tir. Non a caso le regioni più avanzate nel piano della mobilità e della logistica hanno previsto la trasformazione di infrastrutture non più utilizzate a fini industriali, come infrastrutture volte all'accoglienza e al soddisfacimento dei bisogni in termini di alloggio e di ristoro degli operatori della logistica. Si tratta di una ricaduta diretta che rappresenterebbe una occasione di sviluppo e crescita per l' intero territorio". La disciplina delle ZES - spiega Francesco Scialpi, relatore dei webinar e consulente ZES per la Regione Puglia - riguarda vari settori e si inserisce nel complessivo sforzo operato dal nostro Paese di superare i ritardi e le inefficienze del **sistema portuale** e logistico italiano, di agevolare la crescita dei traffici, delle merci e delle persone nonché di promuovere l'intermodalità, anche attraverso la razionalizzazione, il riassetto e l'accorpamento delle **Autorità** portuali esistenti, le cui funzioni, rispetto al passato, risultano, anche nella prospettiva di un più ampio recupero del rapporto porto-città, profondamente modificate. In questo senso, il settore turistico da cui ci si aspetta un effetto rimbalzo, legato all'ampia diffusione dei vaccini può rappresentare l'anello di congiunzione per il completamento della supply-chain, per la creazione di nuove catene di valore e per il consolidamento di un ambiente business-friendly in cui trovare opportunità di crescita e di investimento. Per chi intende partecipare è possibile registrarsi al seguente link: <https://themis.adspmam.it/it/webinar/> Evento accreditato ODCEC Trani. La partecipazione ai singoli webinar è valida ai fini della Formazione Professionale Continua con l'acquisizione di 1 credito formativo per ogni ora di effettiva presenza, fino al raggiungimento di n. 2 ore. Per il riconoscimento dei crediti, a seguito delle nuove indicazioni ricevute dal CNDCEC per gli eventi webinar, è necessario utilizzare i links che saranno



Puglia Live

Brindisi

inseriti nella live chat del webinar (all'inizio, ed alla fine dell'evento). Il Progetto Themis è co-finanziato dall'Unione Europea, Programma Interreg VA Greece Italy 2014/2020, e da fondi nazionali della Grecia e dell'Italia.

Fondi per il capannone e l'elettificazione delle banchine

«Il ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha ammesso con riserva (primo passo verso il definitivo riconoscimento) la città di Brindisi a due importanti finanziamenti nell'ambito dei progetti di digitalizzazione della logistica». Ad annunciarlo è il capogruppo in consiglio comunale del Movimento 5 Stelle Gianluca Serra, che specifica anche quali progetti ora abbiano buone speranze di essere realizzati. «Sono stati riconosciuti - prosegue infatti il consigliere pentastellato - 12.929.500 euro per il progetto Brindisi Smart City Port, proposto dal Comune di Brindisi, e 25.661.024 euro per il progetto di elettificazione delle banchine dei porti di Brindisi e Bari proposto dall' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale». Il primo progetto, elaborato da Comune ed Università del Salento, in collaborazione con Provincia, **Autorità di sistema portuale**, Capitaneria di porto e consorzio Asi, interessa un ampio tratto dello scalo brindisino che va dal lungomare della Stazione marittima alle Sciabiche, passando per piazzale Spalato, l'area ex Pol, l'ex capannone Montecatini ed il lungomare Regina Margherita. Tra le progettualità previste c'è l'integrazione del cammino ciclopeditonale su via del Mare, fiancheggiando proprio il waterfront tra via Spalato e l'ex area Pol ed arrivando all'ex capannone Montecatini. Il progetto prevede anche il recupero dell'area archeologica di via del Mare, la creazione di una zona umida-parco nell'area ex Pol, con tanto di pista ciclabile perimetrale, ed il recupero del capannone ex Montecatini che dovrà ospitare spazi espositivi ed eventi culturali e ricreativi. Previsti anche interventi di cybersecurity elaborati dall'Università del Salento, come le recinzioni virtuali basate sull'Internet delle cose e sulle videocamere per rilevare gli spostamenti e riconoscere situazioni di particolare allarme, con delle barriere fisiche che si attiveranno sulla base delle segnalazioni dei sensori. Il progetto dell'Authority, invece, prevede l'elettificazione delle banchine, cosa che consentirà alle navi ormeggiate di spegnere i motori ed utilizzare l'energia elettrica fornita direttamente dall'ente **portuale**. Un risultato, conclude Serra, che rappresenta la «ennesima prova che solo la collaborazione tra gli enti può portare risultati positivi al nostro territorio». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Lavori al molo San Cataldo il Tar di Lecce respinge il ricorso

Il Tribunale amministrativo di Lecce (presidente Antonio Pasca, estensore Silvio Giancaspro) ha giudicato legittimo l'affidamento dei lavori per l'allargamento della banchina di levante del **Porto** di **Taranto**, respingendo due ricorsi proposti dalla ditta Doronzo Infrastrutture di Barletta e confermando l'aggiudicazione in favore della società Rcm Costruzioni di Salerno, difesa in giudizio dall'avv. Luigi Quinto. La società ricorrente aveva contestato, presentando appunto ricorso al tribunale amministrativo di Lecce, l'operato della commissione rivendicando il diritto ad essere riammesse in gara e ad aggiudicarsi i lavori. Il giudice amministrativo, condividendo le tesi della difesa della Rcm Costruzioni, ha respinto i ricorsi, confermando la correttezza dell'operato della stazione appaltante, evidenziando «la rilevanza delle dichiarazioni rese ai fini della formulazione della valutazione sulla integrità e affidabilità del concorrente». Possono pertanto proseguire i lavori, la cui ultimazione è fissata per il luglio prossimo, in ritardo rispetto al programma originario (entro il 2018), più volte slittato a causa dei contenziosi. Si tratta di lavori di importanza strategica per il rilancio del polo portuale di **Taranto**, di importo di 20 milioni di euro, che prevedono l'allargamento e l'adeguamento strutturale della banchina di levante del molo San Cataldo e della calata 1 del **Porto** allo scopo di incrementare le attività connesse sia al traffico passeggeri che a quello commerciale.

The collage consists of three distinct parts. The top left is a newspaper clipping from 'La Gazzetta del Mezzogiorno' dated January 28, 2021, featuring the headline 'Giornata della Memoria tante le manifestazioni' and a sub-headline 'Lavori al molo San Cataldo il Tar di Lecce respinge il ricorso'. The top right is a smaller article titled 'Lavori al molo San Cataldo il Tar di Lecce respinge il ricorso'. The bottom part is a large advertisement for MAICO hearing aids, featuring the text 'ACUFENE? IPOACUSIA INFANTILE?', 'Per qualsiasi problema di udito MAICO È ACCANTO A TE', and contact information for Taranto, Massafra, and Manduria.

Via libera del Tar ai lavori per il molo San Cataldo

I lavori al molo San Cataldo del **Porto** di **Taranto** possono proseguire. Con sentenza pubblicata l'altro ieri (presidente Antonio Pasca, estensore Silvio Giancaspro) è stata infatti confermata dal Tribunale amministrativo Regionale di Lecce, la legittimità dell'affidamento dei lavori per l'allargamento della banchina di levante del **Porto** di **Taranto**. Sono stati respinti, infatti, due ricorsi proposti dalla ditta Doronzo Infrastrutture di Barletta ed è stata confermata l'aggiudicazione in favore della società di Salerno Rcm Costruzioni, assistita in giudizio dall'avvocato Luigi Quinto. La società ricorrente era stata esclusa e aveva quindi contestato l'operato della commissione rivendicando il diritto ad essere riammesse in gara e ad aggiudicarsi i lavori. Il Tar, condividendo le argomentazioni dell'avvocato Quinto, ha confermato la correttezza dell'operato della stazione appaltante, evidenziando «la rilevanza delle dichiarazioni rese ai fini della formulazione della valutazione sulla integrità e affidabilità del concorrente». Possono andare avanti, quindi, i lavori, la cui ultimazione è fissata per luglio di quest'anno, comunque in ritardo rispetto al programma originario che prevedeva il completamento delle opere entro il 2018. Una tabella di marcia che più volte ha subito slittamenti a causa proprio dei contenziosi. Si tratta di interventi di importanza strategica per il rilancio del polo portuale, con un importo di 20 milioni di euro, che prevedono l'allargamento e l'adeguamento strutturale della banchina di levante del molo San Cataldo e della calata uno del **Porto**, con lo scopo di incrementare le attività connesse sia al traffico passeggeri che a quello commerciale. I lavori già effettuati dall'impresa hanno interessato una superficie di circa 8.150 metri quadrati e si sono resi necessari per lo stato di degrado strutturale del limite sud-est del molo in adiacenza alla testata. Il cantiere, nel quale sono stati impegnati una trentina di operai, è stato chiuso a inizio agosto. E a settembre dello scorso anno c'è stata la prima inaugurazione alla presenza del ministro per il Sud e la coesione territoriale Giuseppe Provenzano. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Taranto, il Tar sblocca l'allargamento della banchina di levante

Taranto Il Tar di Lecce sblocca l'avanzamento di un'opera nel porto di Taranto. Con sentenza, il Tar ha infatti confermato la legittimità dell'affidamento dei lavori per l'allargamento della banchina di levante. Lo annuncia l'avvocato amministrativista Luigi Quinto che ha difeso l'impresa assegnataria dei lavori da parte dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio, porto di Taranto. Sono stati respinti dichiara Quinto due ricorsi proposti dalla ditta Doronzo Infrastrutture di Barletta ed è stata confermata l'aggiudicazione in favore della società di Salerno RCM Costruzioni.



«Sì alle Dogane nel porto di Gioia»

Ivan PugliesePALMI «La ricollocazione della direzione regionale dell' Agenzia delle dogane e monopoli (ADM) della Calabria al **Porto di Gioia Tauro** non rappresenta solo una grande opportunità per il territorio pianigiano, ma è anche la soluzione più opportuna, oltre che l' unica strada percorribile verso lo sviluppo delle piene potenzialità del **porto**, essenziale per la crescita dell' intera Regione». Giuseppe Ranuccio, sindaco di Palmi e neo consigliere metropolitano, interviene così sulla vicenda che sta interessando lo scalo portuale gioiese. Ranuccio prende una posizione netta rispetto alle polemiche sollevatesi attorno a questa decisione: «Come evidenziato da più parti, **Gioia Tauro** e il suo **porto** sono oggi la porta d' ingresso al Mediterraneo, e uno snodo nevralgico per l' intero paese, collegato alla rete internazionale dei trasporti. Ritengo pertanto assolutamente retorico immaginare una soluzione diversa da **Gioia Tauro** per la collocazione nella sede portuale dell' ADM, specie considerando che l' esazione riscossa dall' ADM proveniente dal **Porto di Gioia Tauro** è pari al 90% dell' intera Calabria». Ranuccio prosegue a sostegno della sua tesi, evidenziando anche i vantaggi per il territorio derivati da questa scelta. «Per tali ragioni, la levata di scudi contro lo spostamento della sede dell' ADM è comprensibile ma fuori luogo. È inevitabile che le ragioni di buon senso impongano di localizzare l' attività dell' ADM laddove vengono sdoganate merci provenienti da tutto il mondo. Oltre ad essere la soluzione più logica, lo spostamento dell' ufficio nella città tirrenica - conclude il sindaco di Palmi - costituisce anche una soluzione di assoluto profitto, non ad appannaggio esclusivo del territorio pianigiano, ma di tutta la Regione». «Retorico immaginare una scelta diversa, è ancheil principale contribuente»



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

PALMI Il sindaco soddisfatto per lo spostamento della sede a Gioia Tauro

Agenzia delle dogane, Ranuccio approva

PALMI - Piena fiducia da Palazzo San Nicola per la sopraggiunta decisione di ricollocare l'ufficio regionale dell'agenzia delle dogane e dei monopoli presso il porto di Gioia Tauro. Il sindaco di Palmi, Giuseppe Ranuccio, fresco di elezione nel Consiglio metropolitano, ha infatti considerato la notizia come una grande opportunità per l'intero territorio della Piana di Gioia Tauro, ma sostenendo alcune precisazioni: «La ricollocazione della direzione regionale dell'Agenzia delle dogane e monopoli (Adm) della Calabria al Porto di Gioia Tauro - commenta il primo cittadino palmese - non rappresenta solo una grande opportunità per il territorio pianigiano, ma è anche la soluzione più opportuna, oltre che l'unica strada percorribile verso lo sviluppo delle piene potenzialità del porto, essenziale per la crescita dell'intera Regione. Come correttamente evidenziato da più parti, Gioia Tauro e il suo porto sono oggi la porta d'ingresso al mediterraneo, e uno snodo nevralgico per l'intero paese, collegato alla rete internazionale dei trasporti. Ritengo pertanto assolutamente retorico immaginare una soluzione diversa da Gioia Tauro per la collocazione nella sede portuale dell'Adm, specie considerando che l'esazione riscossa dall'Adm proveniente dal Porto di Gioia Tauro è pari al 90% dell'intera Calabria» e ancora sullo spostamento dell'ufficio Adm presso Gioia Tauro e le relative proteste degli scorsi giorni «Per tali ragioni - prosegue il sindaco Ranuccio - la levata di scudi contro lo spostamento della sede dell'Adm è comprensibile ma fuori luogo. È inevitabile che le ragioni di buon senso impongano di localizzare l'attività dell'Adm laddove vengono sdoganate merci provenienti da tutto il mondo. Oltre ad essere la soluzione più logica - conclude il primo cittadino di Palmi - lo spostamento dell'ufficio nella città tirrenica costituisce anche una soluzione di assoluto profitto, non ad appannaggio esclusivo del territorio pianigiano, ma di tutta la regione». d.d.l.



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Grendi investe a Cocciani rinasce il porto industriale

La svolta dopo l'abbandono di Golfo Aranci, il primo cargo arriverà a febbraio L' amministratore Antonio Musso: «Vogliamo restare qui il più a lungo possibile» IL TRASPORTO MERCI

DI GIANDOMENICO MELE

La rotta della Grendi è tracciata: il molo Cocciani del porto industriale di Olbia sostituirà la banchina di Golfo Aranci. Un cambio in corsa suggerito dall' **Autorità portuale** e condiviso dalla compagnia. Olbia sarebbe comunque stata la scelta finale di Grendi, una volta che i volumi di traffico del collegamento tra Marina di Carrara e Cagliari avessero richiesto non più solo un accosto, ma una nave dedicata. Si tratta solo di un' accelerazione a un programma già previsto. «Olbia rispetto a Golfo Aranci è più interessante sul lungo periodo, abbiamo presentato una seconda domanda, l' autorizzazione allo svolgimento delle operazioni portuali per noi è legata alla concessione demaniale marittima al molo Cocciani - spiega Antonio Musso, amministratore delegato del Gruppo Grendi -. Per noi è una condizione imprescindibile per operare. Il presidente Deiana ha lavorato bene con il cluster **portuale**, lo dimostra il fatto che il nostro sbarco a Olbia questa volta è stato approvato all' unanimità». Molo Cocciani. La banchina di Cocciani non avrebbe consentito l' approdo della Grendi, considerando il numero cospicuo di navi merci che ormeggiano ogni giorno. Sarebbe stato quindi impossibile assegnare una concessione demaniale in via esclusiva alla compagnia genovese. La concessione demaniale sarà per l' utilizzo di spazi portuali non banchinali, inizialmente per quattro anni. L' accordo prevede la realizzazione e la gestione di opere funzionali alle iniziative portuali: la società Grendi ha presentato un piano operativo con investimenti consistenti per l' acquisto di macchinari, mezzi meccanici e per l' infrastrutturazione dei piazzali, nonché il ricorso a personale specializzato da adibire alle operazioni di movimentazione di rotabili e container. «Si tratta di un' area dietro la banchina, ora inutilizzata, di 10 mila metri quadrati. Provvederemo alla pavimentazione, all' illuminazione, alla recinzione e alla realizzazione un gate, con un piccolo terminal - conferma Musso -. La nostra nave sbarcherà in banchina ma poi si trasferirà nell' area retrostante, una soluzione meno impattante sugli equilibri del porto e per gli altri operatori locali». I numeri. La nave Grendi da metà febbraio attraccherà tre volte la settimana a Olbia. Nel 2020 Grendi ha incrementato il traffico tra Carrara e la Sardegna di oltre il 17%, per un totale di 303.515 metri lineari. Gli armatori hanno ribadito la centralità dell' isola nelle strategie di sviluppo del Gruppo, che punterà da subito su una nave con maggiore capacità di carico e potenza e sull' aumento della frequenza dei collegamenti. «Se i volumi dovessero aumentare punteremmo su una nave dedicata e su più partenze - spiega l' ad di Grendi -. Ora procediamo come convenuto con l' Authority per una concessione di 4 anni. Vogliamo iniziare entro la seconda settimana di febbraio. La nostra aspirazione è rimanere ad Olbia il più a lungo possibile». La rivoluzione. L' approdo di Grendi a Cocciani può essere il primo passo per una rivoluzione nel porto che potrebbe coinvolgere anche l' Isola Bianca, sempre più dedicato al traffico commerciale e alle crociere. «La direzione è quella, gli spazi di Cocciani si prestano allo sviluppo del traffico merci - sottolinea Musso -. Vanno risolti dei problemi: dal pescaggio alla presenza di soli due accosti. L' area **portuale** nel piazzale retrostante ha una sua potenzialità, va ingrandita e necessita di interventi infrastrutturali. Noi abbiamo scelto di puntare su quest' area perché vogliamo farla crescere». ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Approdi a Pentimele Vitale: a chi interessa il futuro di Reggio?

Sceglie una citazione latina Enzo Vitale, presidente della Fondazione Mediterranea, per "fotografare" la situazione attuale: "Timeo Danaos et dona ferentes". Le parole che Virgilio, nell'Eneide, fa pronunciare a Laocoonte per convincere i Troiani a non introdurre il famoso cavallo all'interno delle mura della città ("Temo i Greci anche quando portano doni"), infatti, calzerebbero a pannello per la questione approdi a Pentimele. «Si attaglia benissimo - sostiene Vitale - all'attuale situazione dei trasporti gommati sullo Stretto e alle dichiarazioni di Vincenzo Franza (amministratore delegato di Caronte&Tourist, ndr). Posto che il ricorso presentato dall'amministrazione reggina contro il placet ministeriale è andato male, sembra per manifesto poco interesse del ricorrente (la qual cosa dà ragione ancora una volta ad Andreotti quando diceva che a pensar male spesso si indovina) - entra nel merito Vitale - a parole tutti sono d'accordo con il presidente dell'**Autorità portuale** Mario Mega che, coerentemente e razionalmente, mantiene le idee espresse per la prima volta in un incontro organizzato dalla Fondazione Mediterranea, che peraltro era riuscita a mettere in uno stesso tavolo Giuseppe Falcolatà e

Giovanni Siclari. Riassumendo brevemente le idee dell'**Autorità portuale**: porto reggino riservato al diporto, alla crocieristica e al trasporto passeggeri; trasporto gommato verso Tremestieri centralizzato in un approdo nuovo da costruirsi a sud dell'attuale porto di Villa». Continua Vitale: «Tutti d'accordo, quindi, anche gli imprenditori Franza (come si legge sulla dala "Gazzetta"), che però pongono una postilla, non certo ininfluente: "Perché l'**Autorità portuale** non si impegna a facilitare la realizzazione dei due (solo due!) piccoli moli subito al di fuori del porto...?". Gli armatori, quindi, che a parole sono d'accordo con tutti gli altri attori nel far convergere gli sforzi sulla realizzazione dei nuovi imbarchi a sud del porto di Villa, in effetti non hanno affatto intenzione di mollare l'osso. Occorre temere i Franza anche quando apparentemente offrono la loro disponibilità: a loro in effetti non interessano le ambizioni turistiche reggine né le istanze della popolazione; fanno solo il loro lavoro di imprenditori. Sta ai reggini - conclude Enzo Vitale - non farsi comprare». «Sono tutti d'accordoma soltanto a paroleC'è una postilla....» Prima rigaseconda riga Qui comincia il testo della scheda e delle brevi Qui comincia il testo della scheda e delle brevi Qui comincia il testo della scheda e delle brevi.



Redazione

Rada di Augusta: il progetto del rigassificatore fu bloccato dalle indagini del pm Musco

La storia si ferma e torna indietro senza preavviso; così come le interpretazioni storiche sono sempre controvertibili, perché affermano qualcosa che conosciamo nella memoria, ma che non ci appare. La volontà individuale si perde in una ridda di contraddizioni che sono proprie dell' epoca moderna. Gli uomini accettano i pregiudizi di cui sono pieni i giornali e che con l' andar del tempo diventano, "verità". E l' ultimo libro del collega Francesco Nania, "Priolo Gargallo si racconta", che già nella bozza ci proietta nel passato, con fatti di storie inedite e che solo ora si raccontano per farci riflettere sugli errori del passato, specie sulle tematiche e i mille connubi consumati nel petrolchimico siracusano. Tra le altre cose si scoprono fatti che la prima notizia sulla volontà di realizzare un Rigassificatore nella rada di Augusta, da parte di Erg e Schell, attraverso la società JonioGas, fa "drizzare" le orecchie a tutti gli "interessati", direttamente o indirettamente. Ma come per incanto si scopre che il ritiro repentino del famoso progetto di quel famigerato rigassificatore fu causato dall' intervento deciso della magistratura siracusana; infatti, fu il sostituto procuratore Maurizio Musco che si occupa in

quel periodo delle tante inchieste dell' inquinamento nel polo petrolchimico siracusano, ad intervenire a gamba tesa sulle pieghe delle varie relazioni tecniche sulla fattibilità o meno del rigassificatore. Scopre il punto debole dei tanti pericoli legati al famoso effetto domino malamente spiegato e negato nelle varie relazioni da parte di chi doveva illustrare pregi e difetti; ma, agli effetti pratici e teorici, nessuna garanzia veniva spiegata. Ed ecco che il pm dell' inchiesta Mare Rosso scopre il possibile pasticcio e convoca più volte i relatori di quel progetto che fanno orecchie da mercante. Ma subito dopo l' invito a comparire con la minaccia di essere accompagnati in Procura dai carabinieri, le due società, capita l' antifona, con un annuncio inaspettato si ritirano dal portare avanti quel progetto sulla realizzazione del rigassificatore nel porto di Augusta. Quello del Rigassificatore fu dichiarato un progetto fuori dalla logica politica e sociale della Sicilia; qualcuno che "contava" spiegava così le difficoltà. Aggiungendo, che " forse tanti, troppi, alla fine rimarranno a bocca asciutta". Il riferimento era di certo alla "vocazione politica" siciliana. Ma anche la magistratura inquirente mette le mani sulla vicenda Rigassificatore. Secondo la Procura della Repubblica di Siracusa i conti sulla sicurezza non quadrano. Anche Ivan Lo Bello presidente di Assindustria interviene sul procuratore dell' epoca Ugo Rossi, il quale spiega a Lo Bello che il Pm Maurizio Musco, titolare dell' inchiesta, ha scoperto che qualcosa nei calcoli della sicurezza non quadra. Le criticità interessano l' effetto domino con l' aggravante di possibili falsità. "Il progetto così come si trova non potrà mai passare". E la storia che si ripete sulla scia dello scandalo per la realizzazione della raffineria Isab a Marina di Melilli, quando per i permessi necessari alla sua realizzazione , in meno di cento giorni furono rilasciati tutte le autorizzazioni nel 1971: Consorzio Sviluppo Industriale, 01 marzo; Sindaco di Melilli, 22 marzo; Vigili del Fuoco, 24 marzo; Commissioni per le sostanze esplosive, 08 aprile; Ministero per la Marina mercantile e delle Finanze, 07 maggio; Stato Maggiore Difesa, 08 maggio; Assessorato allo Sviluppo Economico Regione Sicilia, 12 maggio; Ferrovie dello Stato, 15 maggio. Il pensiero ci rilancia nel tempo e nello spazio in cui si muove ora l' affare deposito del Gnl nel porto di Augusta; la "ghiotta" occasione, che si ripresenta ancor più "interessante", per il progetto del deposito del Gnl sempre nella rada di Augusta; politici e burocrati vedono apparire uno scenario pieno di "occasioni", solo la povera gente guarda la



speranza per tanti buoni e sinceri nuovi posti di lavoro, senza pensare ai possibili effetti deleteri; così come i sindacati dei lavoratori, discutendo subito seriamente dell' evento-occasione,



Siracusa Live

Augusta

sia dal punto di vista politico e sociale, ma soprattutto da parte degli industriali, volgendo lo sguardo e l'interesse al nuovo investimento nella zona industriale siracusana e nella sua potenziale estensione, anticipando il dibattito per la capacità di sviluppo che potrebbe portare un deposito di Gnl nella Rada di Augusta. Il nostro speciale "brodo polemico" sulla volontà di realizzare un deposito di Gnl a Punta Cugno nella rada di Augusta, i Sì e i No, aumentano in maniera esponenziale; man mano che aumentano quelli del fronte del "No", come funghi si attestano posizioni di ambientalisti d'ogni estrazione politica e colore di partito, oltre che alla sempre presente "stampa amica". Posizioni su posizioni, guerra su guerra, tutti diventano di colpo esperti in materia di gas. La politica si divide in diversi tronconi, ma resta in silenzio. Gli ambientalisti con studi tecnici e tante ipotesi, insieme a una possibile catastrofe, annunciano una lunga battaglia. Ora si ritorna con insistenza a voler realizzare un deposito di Gnl nel porto di Augusta. Entrambi impianti industriali, rigassificatore e deposito Gnl, portano con sé numerosi vantaggi dal punto di vista meramente economico per la presenza di una tecnologia che permette di immettere nel mercato il gas naturale estratto con molta più facilità, ma di contro ambedue sono a forte rischio effetto domino. Già nella rada di Augusta insistono tanti timori per i rischi dominanti da parte dei cittadini e delle associazioni ambientaliste sull'ubicazione a Punta Cugno del nuovo deposito Gnl. In sintesi, si tratta agli effetti pratici, di un rigassificatore di Gnl, sull'idea della stessa attività che alcuni anni fa si voleva realizzare nel porto di Augusta. Contro quella realizzazione ci fu un'opposizione forte dei cittadini di Priolo che con un referendum tenutosi il 16 luglio 2007, col 98,71% di no, si espressero contro la costruzione. La stessa cosa succede il 26 aprile del 2009 quando i cittadini di Melilli con il referendum con lo stesso oggetto bocciarono il rigassificatore con il 96,2% di no, mentre ad Augusta si tennero manifestazioni contro la costruzione dell'impianto ritenuto pericoloso. Ora si ripropone un deposito di Gnl nelle vicinanze del pontile consortile nella rada di Augusta, senza tenere conto della volontà dei residenti, oltre al fatto che l'impianto insiste in un luogo all'interno del Sin denominato Priolo. Un porto quello di Augusta con un relevantissimo traffico di navi che trasportano idrocarburi e combustibili liquidi, con ben tre raffinerie, la sede della Marina militare e il pontile della Nato, tutti obiettivi sensibili esposti a possibili attentati terroristici e con un eventuale effetto domino in caso di incidente industriale. Si tratta di gas e non di acqua fresca, e la prova della pericolosità si trova nei tanti disastri causati dalla semplice fuga. La realizzazione del deposito di GNL, rimane un tema caldo che da anni interessa il territorio siracusano e dobbiamo riconoscere che se nessuno vuole che siano costruiti i rigassificatori o piazzati depositi di gas sotto casa, un motivo dovrà pur esserci. Limiti e pericoli esistono, certamente, ed è giusto non sottovalutarli. E ci sono anche i pericoli legati ad un impianto di questo tipo, perché comunque nel caso di rigassificatore o di deposito, si tratta di gas altamente infiammabile e questo pone gli impianti ad un alto livello di pericolosità. Il rischio di esplosioni è sicuramente da non trascurare, esplosioni che potrebbero arrivare a distruggere anche l'intera costa interessata dall'impianto; se poi, per rimanere a casa nostra, nel territorio del petrolchimico aggiungiamo i milioni di tonnellate di idrocarburi, benzina, gasolio petrolio e mille altri prodotti a rischio incendio o esplosione stoccati nei mille depositi in lungo e in largo, come le tante discariche velenose, la pirite, l'amianto, i veleni nei fondali marini, i gas che appestano l'aria e tanto altro ancora, ecco che appare "l'inferno sulla terra". Il 19 novembre del 1984, a Città del Messico, una perdita di gas nei pressi del deposito della Pemex per la distribuzione e stoccaggio di Gpl. Le conseguenze sono catastrofiche: il gas, fortemente combustibile, viene a contatto ben presto con una fiamma, che genera una nube di fuoco enorme, accompagnata da otto esplosioni successive. Il bilancio dell'incidente è gravissimo: muoiono oltre 500 persone, mentre circa 7000 feriti riportano gravi ustioni. Negli ultimi decenni si sono verificati diversi casi d'incidenti dalla scenografia meno catastrofica, tuttavia preoccupanti per i danni apportati a cose e a persone. Le cause di questi avvenimenti sono tantissime e si perdono, per numero e quantità, tuttavia ogni motivazione segue un filo comune, facilmente immaginabile, rappresentato dalla forte infiammabilità dei Gas in generale, e da tutti i rischi di

avvelenamento e soffocamento combinato. Incidenti avvenuti nell' arco di soli 5 anni, a cavallo tra il 2001 e il 2006, nel numero di 47, legati al Gpl, sono decedute 6 persone e vi sono stati all' incirca 35 feriti. Nell' arco di 45 anni, tra il 1939 e il 1985, sono decedute oltre



Siracusa Live

Augusta

620 persone per scoppi riconducibili a depositi di Gas, o alle strutture dei trasporti collegati. Le cause d'incidenti potenzialmente rilevanti relativi nelle vicinanze dei depositi di gas, legate dal comune denominatore rappresentato dall'alta infiammabilità, sono ravvisabili nella maggior parte dei casi nella rottura del materiale adibito al trasporto e al deposito di Gpl, nave, treno, autobotte su gomma. Un caso grave è il deragliamento della cisterna ferroviaria Gpl a Meddrim, in Georgia, che comportò la morte di 26 persone. L'altra motivazione più frequente è rappresentata dalla fuga di materiale in fase di lavorazione, come il riempimento di bombole, o la perdita di Gpl durante il travaso in Massachussetts del 1972, con un'esplosione che ha spazzato via tutti i materiali a oltre 700 metri. Ora è d'attualità la proposta progettuale di un deposito di Gnl nel porto di Augusta. E se è vero che la maggior parte degli incidenti di cui si può avere una fornita documentazione riguarda periodi storici in cui la sicurezza era ancor più sottoposta al profitto rispetto ad oggi, è altrettanto vero che, il progetto del deposito nel porto megarese viene spesso messo sotto accusa per la possibile poca sicurezza: "troppo vicino ai centri abitati", dicono le associazioni ambientaliste. Ma questo è di certo legato alle vie delle azioni legali. I Comitati di base contro l'inquinamento selvaggio continuano a sostenere la battaglia con le sorelle associazioni ambientaliste, tutti insieme contestano con ogni mezzo i possibili connubi e omissioni. Ancora un grave incidente che si è verificato in Turchia su una nave della Synergas, la LPG tanker Syn, ha suscitato allarme per riaprire la vecchia polemica del rigassificatore e del deposito di Gnl nel porto di Augusta. La nave andata a fuoco trasportava Gpl, gas di petrolio liquefatto, ma forzatamente ha riacceso ancora una volta l'attenzione che aveva incontrato una forte opposizione da parte di organizzazioni e di organismi ad Augusta. L'incendio della gasiera è stato seguito da una forte esplosione mentre si trovava nel porto ad Aliaga. Uno dei marittimi imbarcati è deceduto mentre il resto dell'equipaggio è in buone condizioni. Il fatto si è verificato ieri sera a bordo della nave-gasiera LPG tanker Syn Zania, unità della flotta della compagnia italiana Synergas, mentre si trovava in porto nei pressi del terminal Petkim/Socar impegnata nelle operazioni di carico di LPG; alle ore 23 è divampato il fuoco, domato dopo ore di lavoro da parte dei vigili del fuoco, anche con l'aiuto delle unità antincendio del porto. L'equipaggio della nave è formato da 16 persone, 15 di nazionalità italiana e un rumeno. La nave batte bandiera italiana con capacità complessiva di circa 4.007 metri cubi di carico. Un comunicato Stampa diffuso dall'Associazione "Decontaminazione Sicilia" affronta le tematiche della realizzazione di un deposito di GNL nella rada di Augusta. "Sulla proposta d'indizione di un referendum consultivo sulla realizzazione di un deposito di GNL all'interno della rada di Augusta Augusta 07/12/2019 - scrive l'associazione "Decontaminazione Sicilia" - L' **Autorità** di **Sistema** Portuale del Mare (ADSP) della Sicilia orientale, nel dicembre 2018, ha avviato una procedura di manifestazione di interesse secondo la normativa vigente, finalizzata alla realizzazione di un deposito di GNL (Gas Naturale Liquefatto) all'interno della rada megarese presso il pontile di Punta Cugno, alla quale hanno aderito sei aziende. Detto progetto prevede la realizzazione di un deposito di 15.000 m3 di GNL per il rifornimento delle navi all'interno della rada. Il progetto, è stato illustrato per la prima volta lo scorso 14 febbraio, presso la sede di Confindustria Siracusa. Molti cittadini ed alcune Associazioni paventano forti timori sull'ubicazione dell'impianto. Infatti il deposito sorgerebbe in un'area fortemente sismica e soggetta a maremoti, ubicata a pochissima distanza dalle torce e dagli sfiaccolamenti delle vicine raffinerie del polo petrolchimico di Priolo (potenziale rischio "effetto domino") ed a poca distanza dal centro abitato di Augusta". Per tali motivi l'associazione "Decontaminazione Sicilia", il Comitato Stop Veleni, Natura Sicula ed il Comitato Bagali-Sabbuci-Baratti, hanno depositato già lo scorso maggio un esposto alla Procura della Repubblica di Siracusa sui potenziali pericoli relativi alla costruzione del deposito di GNL. I rappresentanti delle quattro Associazioni, pur riconoscendo nel GNL ridotte capacità inquinanti, hanno evidenziato che, "allocarlo in un'area ad elevata sismicità ed a densa concentrazione di impianti industriali, è inconciliabile con le aspettative degli abitanti di un'area SIN. Abbiamo chiesto, attraverso la stampa, che l'Amministrazione comunale megarese ed il

Consiglio comunale prendessero una chiara decisione sull' argomento a tutela degli interessi della cittadinanza. Abbiamo auspicato - continua la nota diffusa - che la II Commissione Consiliare Permanente "Servizi Demografici e Sviluppo Economico", nell' approfondire la questione sull' eventuale insediamento di tale impianto, si pronunciasse. Ma



Siracusa Live

Augusta

non si è avuta nessuna risposta". Come finirà? Concetto Alota.

TP24

Trapani

Concorso pubblico per la riqualificazione del waterfront di Trapani

Un concorso internazionale di idee per la progettazione del waterfront storico di Trapani è stato bandito dall' **Autorità di Sistema** Portuale (AdSP) del Mare di Sicilia Occidentale. Il progetto contribuirà a una migliore integrazione degli spazi del waterfront storico dedicato ai passeggeri e a funzioni urbano-portuali, con la vita della città. L' area comprende l' ambito portuale che intercorre fra la Stazione Marittima, il Porto peschereccio, l' area di Sant' Antonio, Via Catulo Lutazio e la piazza antistante, e infine, l' area include l' isola su cui sorge la Fortezza della Colombaia. Il progetto dovrà contribuire a riqualificare tutta l' area e migliorare la potenzialità turistica del porto di Trapani ha fatto crescere la vocazione a una sempre più intrinseca interazione porto-città di questa area portuale e determinato il potenziamento delle banchine a servizio del traffico passeggeri e crocieristico. La realizzazione di un nuovo terminal multifunzionale e di nuovi servizi portuali adeguati intendono sfruttare il richiamo esercitato del patrimonio di beni culturali, ambientali e paesaggistici, della città ma anche l' apertura di aree oggi interdette e la riqualificazione degli spazi esistenti. Il concorso è aperto ad architetti e ingegneri iscritti ai relativi albi professionali che includano nel proprio team un geologo (iscritto all' ordine di riferimento) e società di ingegneria o S.T.P. iscritte nel registro delle imprese tenuto dalla Camera di commercio. L' importo presunto delle opere da progettare è di 36.453.965,00 euro, compreso oneri della sicurezza. Gli oneri di progettazione ammontano a 1.828.419,82 euro, comprese spese ed oneri accessori, esclusi oneri previdenziali e IVA. Il montepremi complessivo è di 62.000,00 euro di cui I premio di 36.000,00 euro, Il premio di 12.000,00 euro, III premio di 5.000,00 euro, IV premio di 4.500,00 euro e 4.500,00 euro per n. 3 eventuali segnalazioni per originalità della proposta ideativa relativamente a taluni ambiti.

