



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
domenica, 21 febbraio 2021**



Prime Pagine

21/02/2021	Corriere della Sera Prima pagina del 21/02/2021	6
21/02/2021	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 21/02/2021	7
21/02/2021	Il Giornale Prima pagina del 21/02/2021	8
21/02/2021	Il Giorno Prima pagina del 21/02/2021	9
21/02/2021	Il Manifesto Prima pagina del 21/02/2021	10
21/02/2021	Il Mattino Prima pagina del 21/02/2021	11
21/02/2021	Il Messaggero Prima pagina del 21/02/2021	12
21/02/2021	Il Resto del Carlino Prima pagina del 21/02/2021	13
21/02/2021	Il Secolo XIX Prima pagina del 21/02/2021	14
21/02/2021	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 21/02/2021	15
21/02/2021	Il Tempo Prima pagina del 21/02/2021	16
21/02/2021	La Nazione Prima pagina del 21/02/2021	17
21/02/2021	La Repubblica Prima pagina del 21/02/2021	18
21/02/2021	La Stampa Prima pagina del 21/02/2021	19

Venezia

21/02/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 17 Nuovo terminal offshore Zincone fa da sponda a Costa	<i>ENRICO TANTUCCI</i> 20
21/02/2021	Il Gazzettino Pagina 35 «Il Mose non basta, Venezia va alzata tutta»	<i>NICOLA MUNARO</i> 21
21/02/2021	Corriere del Veneto Pagina 8 «Il Mose va alzato a più di 110» Zincone apre all' offshore di Costa	<i>Alberto Zorzi</i> 22

Savona, Vado

20/02/2021	Savona News Savona, gli ex lavoratori Mondomarine scrivono a Mattarella: "Questa disdicevole situazione ci impedisce di lavorare"	23
------------	---	----

Genova, Voltri

21/02/2021	Il Secolo XIX Pagina 14	<i>FRANCESCO MARGIOCCO</i>	25
<hr/>			
21/02/2021	Il Secolo XIX Pagina 14	<i>ALBERTO QUARATI</i>	27
<hr/>			
21/02/2021	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 9		28
<hr/>			
21/02/2021	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 9		30
<hr/>			
20/02/2021	larepubblica.it (Genova)	<i>Massimo Minella</i>	31
<hr/>			
20/02/2021	Ship Mag		32
<hr/>			
20/02/2021	Ship Mag		33
<hr/>			
20/02/2021	Shipping Italy		34
<hr/>			
20/02/2021	Genova24		35
<hr/>			
20/02/2021	PrimoCanale.it		37
<hr/>			
20/02/2021	Sea Reporter		39
<hr/>			
20/02/2021	Ship Mag		41
<hr/>			
20/02/2021	The Medi Telegraph		42
<hr/>			
20/02/2021	The Medi Telegraph		43
<hr/>			

La Spezia

21/02/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 20	<i>LAURA IVANI</i>	46
<hr/>			
21/02/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 20	<i>L. IV.</i>	47
<hr/>			

Marina di Carrara

21/02/2021	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara) Pagina 26	<i>FRANCESCA VATTERONI</i>	48
<hr/>			

Livorno

21/02/2021	Il Tirreno Pagina 24		50
<hr/>			

Piombino, Isola d' Elba

21/02/2021 **La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)** Pagina 46 51
Tracciato 398, altolà dei sindacati

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

21/02/2021 **Il Messaggero (ed. Civitavecchia)** Pagina 33 52
Marina yachting, altro no del Tar: il progetto va avanti

21/02/2021 **La Provincia di Civitavecchia** Pagina 3 53
Comitato gestione, esposto del Codacons

20/02/2021 **CivOnline** 54
Comitato Gestione Adsp, esposto del Codacons sulla nomina del Pincio

Napoli

21/02/2021 **Il Mattino** Pagina 24 55
Sos turismo, la Camera di Commercio «In soccorso con bandi per 13 milioni»

21/02/2021 **Il Mattino** Pagina 24 56
Capri chiede più controlli «Trasporti, ora si rischia»

21/02/2021 **Corriere del Mezzogiorno** Pagina 7 57
Confindustria, direttivo grandi firme

Brindisi

21/02/2021 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)** Pagina 29 58
RIFORMA CONSORZI ASI UN SILENZIO ASSORDANTE

21/02/2021 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)** Pagina 41 59
Sulla riforma dei Consorzi industriali regna il silenzio più assordante

20/02/2021 **Brindisi Report** 60
Consorzio Asi, Brindisi: lunedì confronto in consiglio comunale

Taranto

21/02/2021 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)** Pagina 49 61
C'è la zona franca doganale «Così il porto può crescere»

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

21/02/2021 **Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)** Pagina 16 62
Gioia, l'ultimo "regalo" del governo uscente: dimenticato il porto

Cagliari

21/02/2021 **L'Unione Sarda** Pagina 34 63
Zona franca, gli ostacoli

21/02/2021 **L'Unione Sarda** Pagina 15 64
Porto Canale, sit-in dei lavoratori

20/02/2021 **Sardinia Post** 65
Porto canale, la protesta dei lavoratori: "Serve salvaguardare i posti di lavoro"

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

21/02/2021 **Gazzetta del Sud** Pagina 18 66
Passa la ruspa sull' ex Teatro in Fiera

21/02/2021 **Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)** Pagina 25 68
Sul tavolo del Comune il progetto dell' Authority

21/02/2021 **Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)** Pagina 25 69
Ciccione (Pd): punto di partenza quanto deciso in Commissione

Augusta

21/02/2021 **La Sicilia (ed. Siracusa)** Pagina 23 70
«No al deposito di Gnl all' interno della rada»

Palermo, Termini Imerese

20/02/2021 **Sea Reporter** 71
I porti della Sicilia occidentale diventano Smart

Focus

21/02/2021 **Il Giornale** Pagina 24 *Marco Valle* 72
La green economy e la sfida dei porti L' Italia deve correre

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63921
Roma, Via Campana 50 - Tel. 06 988281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 639210
mail: servizioclienti@corriere.it



Prolife
INTEGRATORI DI FERMENTI
LATTICI VIVI



Primato per Iapichino
Larissa, un salto
come mamma Fiona
di **Gaia Piccardi**
a pagina 37



Domani gratis
Lavoratori e imprese:
i problemi irrisolti
e le scelte per il rilancio
di **Ferruccio de Bortoli**
nel supplemento L'Economia



Prolife
D 1000
VITAMINA D a sostegno
del sistema immunitario

Agenda Ue. E l'Italia?
**LE RIFORME
OLTRE
IL RECOVERY**
di **Lucrezia Reichlin**

In Italia le forze politiche sono tutte diventate europeiste. Non si sa se per la forza di persuasione dei soldi che arriveranno, per convenienza elettorale o per convinzione, ma l'europeismo sembra essere uno dei pochi fattori comuni tra partiti diversi su quasi tutto il resto.

L'Unione è un progetto in costante costruzione, ma ora si può andare oltre l'asfittico dibattito «Europa sì, Europa no»: l'Italia può fare la sua parte nel dibattito sul corso che attende il progetto europeo.

La risposta al Covid ha dato un segnale di cambiamento. La tempestività dell'azione e la velocità con cui si sono messi in campo strumenti innovativi di intervento: linee di credito speciali, emissione di debito comune, un fondo di ricostruzione che distribuisce risorse in base al bisogno e non alla capacità contributiva, la sospensione delle regole fiscali oltre ai massicci interventi della Bce, hanno dimostrato una nuova consapevolezza del destino collettivo e la volontà di non ripetere gli errori del passato.

La domanda oggi è se questi strumenti siano interventi messi in campo per fronteggiare l'emergenza o se presagiscano a un cambiamento radicale del governo economico europeo. Se questo fosse il caso, l'Italia dovrà presto chiarire la sua posizione sui temi-chiave dell'agenda riformatrice.

Una discussione che, pur essendo collegata alle esigenze immediate imposte dalla crisi, va molto oltre questa tragica contingenza.

continua a pagina 24

Governatori divisi sul Paese in arancione: ora un cambio di passo. Folla nelle piazze, blocchi a Napoli

Vaccini in stazioni e tende

Nuovo piano, ma tagli alle forniture. Resta il divieto di spostarsi tra regioni

LA FISICA ROMANA ACCANTO A MACRON
«Inseguiamo le varianti»
di **Stefano Montefiori**

La lotta al virus è una gara: «Il traguardo è lontano». Così Vittoria Collizza, 43 anni, fisica romana al lavoro con il governo francese. a pagina 8

EX CALCIATORE DELL'INTER, AVEVA 71 ANNI
E il virus si prese Bellugi
di **Guido De Carolis**

È morto a 71 anni Mauro Bellugi, ex difensore dell'Inter. A novembre l'amputazione delle gambe per il Covid. a pagina 18

GIANNELLI
UN VIRUS SOLO AL COMANDO



di **Monica Guerzoni, Lorenzo Salvia e Fiorenza Sarzanini**

Un nuovo piano per accelerare sulle vaccinazioni e arrivare ad immunizzare fino a mezzo milione di persone al giorno. Tende in stazioni, caserme, aeroporti e nei parcheggi dei centri commerciali. Ma resta l'allarme sulla disponibilità di dosi: AstraZeneca ne ha consegnate 60 mila in meno. Le Regioni restano divise sull'ipotesi di una zona arancione nazionale e chiedono un cambio di passo. Piazze e strade, da Nord a Sud, sono tornate a riempirsi come in ogni weekend. A Napoli transenne per frenare la folla. da pagina 2 a pagina 9

LASCIANO DUE CONSIGLIERI



Nuovo direttore, scavi & droni: disfida a Pompei
di **Paolo Conti**

Il parco archeologico di Pompei ha un nuovo direttore. È il ginevrino Gabriel Zuchtriegel. La decisione spicca il consiglio scientifico: due le dimissioni. «Non ha esperienza». E lui userà i droni per la manutenzione. a pagina 31

LA CLASSIFICA DEGLI STATI

Ricerca, noi solo ventisettesimi

di **Gian Antonio Stella**

Ventisettesimi. Ci farebbero una malattia, i tifosi dell'Italia, se finissimo ventisettesimi ai Mondiali di calcio. Una malattia. Essere così bassi nel ranking della ricerca mondiale, invece, pare interessante sì e no. continua a pagina 20

IL MONACO E LA COMUNITÀ



La resa di Bianchi
Addio a Bose

di **Marco Imarisio**

Il furgone caricato da un volontario. Le parole di un suo ex collaboratore: «Non è un trasferimento, è un esilio». Enzo Bianchi sta per lasciare, dopo l'ingiunzione del Vaticano, la comunità di Bose che aveva creato. a pagina 21

SCONTRO NEL MOVIMENTO
M5S, via libera alle espulsioni contro i ribelli anti Draghi

di **Alessandro Trocino**

Sono entrati nella legislatura con un plotone di 338 parlamentari agguerritissimi e in tre anni ne hanno persi per strada già una novantina. Ieri un nuovo colpo, con l'avvio del procedimento di espulsione dal Movimento (oltre che dal gruppo) di una truppa di 15 senatori e 21 deputati. I 5Stelle alla resa dei conti. Via tutti quelli che non hanno votato la fiducia al governo guidato da Mario Draghi. E nuovi provvedimenti sono dietro l'angolo. Ma Alessandro Di Battista critica la linea dei vertici del partito: «I militanti non condividono queste decisioni». alle pagine 10 e 11

Genova Accoltellata dall'ex, lascia il padre e il figlio con disabilità



La manifestazione di ieri a Genova davanti al negozio dove Clara Ceccarelli, 69 anni, è stata uccisa dall'ex

Si era pagata il funerale
Dopo mesi di minacce
Clara aspettava la morte

di **Alessandro Fulloni**

Sentiva che l'ex sarebbe passato dalle minacce ai fatti e l'avrebbe uccisa. Così aveva deciso di pagarsi il funerale e di contattare un tutore che si occupasse del figlio disabile e del padre anziano. Clara Ceccarelli, 69 anni, uccisa venerdì a coltellate nel suo negozio a Genova, si era confidata con le amiche. Ieri hanno manifestato davanti al luogo dove è stata ammazzata. a pagina 19

PADIGLIONE ITALIA

di Aldo Grasso

CUTOLO E LA «PROVOCAZIONE» DI DE ANDRÉ

Alla morte di Raffaele Cutolo, è di nuovo uscito la storia che Fabrizio De André si sarebbe ispirato al boss camorrista per la celebre canzone «Don Raffaele», scritta nel 1990 con Massimo Bubola e musicata con Mauro Pagani. De André non ha mai confermato l'attenzione, ma di certo quella non era una tarantella «dedicata» al fondatore della Nuova Camorra Organizzata. Era un pretesto narrativo e musicale per denunciare la situazione critica delle carceri e



La canzone «Se al Sud non ci fosse la mafia i disoccupati sarebbero ancora di più»

l'impotenza dello Stato. Nell'agosto del 1998, dopo aver cantato in un concerto «Don Raffaele», De André osò fare una constatazione: «Se nelle regioni meridionali non ci fossero la 'ndrangheta, la mafia, la camorra, queste espressioni di criminalità organizzata, probabilmente la disoccupazione sarebbe molto più alta». Era una evidente provocazione, ma la vasta schiera dei «professionisti dell'antimafia» si scagliò con rara violenza contro di lui. «E

un'affermazione che indigna chiunque abbia una coscienza civile», fu la frase più gentile. Dunque, Don Raffaele era Cutolo. Avevano dimenticato, quelle guarnigioni a presidio della «sincerità democratica», che il verso più significativo ed eterno della canzone è questo: «Prima pagina, venti notizie / Ventuno ingiustizie e lo Stato che fa / Si costerna, s'indigna, s'impegna / Poi getta la spugna con gran dignità». © RIPRODUZIONE RISERVATA

LO SCRITTORE
Siti: da 5 anni ho un consorte «segreto»



di **Candida Morvillo**

Walter Siti si racconta: ho imparato a leggere da solo in cortile. a pagina 23



Coalvi
RAZZA PIEMONTESE

10221
9 771120 418108



Renzi il 29 gennaio: "Mi impegno a rispondere a tutte le domande sull'Arabia dopo la crisi di governo". A 23 giorni dall'annuncio, se n'è dimenticato. Noi no



FINCONTINUO DIAMO CREDITO alle persone

il Fatto Quotidiano NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

FINCONTINUO Numero Verde 800-180787 www.fincontinuo.com

Domenica 21 febbraio 2021 - Anno 13 - n° 51

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 14 con il libro "L'uomo nero e le streghe" Spedizione a/b postale D.L. 355/03 (conv. in L. 27/05/2004 n. 46) Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

CONTRATTO D'IMPUNITÀ AstraZeneca: altri tagli di dosi, l'Italia non ha fatto causa

DISCORSO CON PLAGI Fisco, è Draghi o Giavazzi? Tutte le parole copiate

PENTITI, BOMBE E CLAN Piemonte: nuovo patto tra la mafia e la 'ndrangheta

LA VERDE JUTTA PAULUS "Berlino green? Macché modello, qui è tutto fumo"

CON CHE FACCIA... Il rider in difesa di Deliveroo era un suo manager

Roberto Rotunno Davanti al Tribunale di Bologna, chiamato per testimoniare a favore dell'app Deliveroo...



IL SOLO CHE RIDE

BATTAGLIA Nel collegio c'è chi avanza "rilevi di illegittimità" Espulsioni M5S, i probiviri spaccati. Dibba: "Ricorrete"

Avviati "a maggioranza" i procedimenti disciplinari contro i parlamentari che non hanno votato la fiducia a Draghi...

DE CAROLIS, RODANO E ZANCA A PAG. 2-3



Luna di Mieli

Marco Travaglio

Se Paolo Mieli fosse uno dei tanti cazzari della cosiddetta informazione, non meriterebbe una riga di replica...

DRAGHI PARTE MALE MILLEPROROGHE, SOTTOGOVERNO, CHIUSURE

Il governo dei rinvii LITI SU TUTTO E NIENTE SCELTE



TUTTO SOTTO IL TAPPETO NIENTE ACCORDO SUL DL PER TRIVELLE, BOLLETTE E SFRATTI...

DE RUBERTIS E DELLA SALA A PAG. 4-5

ORLANDO VS DURIGON, SALVINI FURENTE Sui sottosegretari tutti contro tutti. Iv: Giustizia alla Annibali

SALVINI A PAG. 4-5

LUNEDÌ TEATRI ACCESI

Crolla il sipario: 1,5 miliardi persi Parla Popolizio



BISON, PONTIGGIA E TAGLIABUE A PAG. 8-9

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro Auguri per gli alleati a pag. 10
Colombo Attenzione alla Meloni a pag. 11
Corrias Gelmini, la neutrina di B. a pag. 19
Mercalli Artico caldo, Texas gelato a pag. 11
Luttazzi Così si ride di Star Wars a pag. 18
Disegni Come ti rieduco Salvini a pag. 23

SHEL SHAPIRO

"Io artista? Ma va Però fatemi fare il killer al cinema"

FERRUCCI A PAG. 20-21

La cattiveria

Ultim'ora: Italia Viva verso lo scioglimento. Il virus non può vivere senza l'ospite



WWW.FORUM.SPINOZA.IT





il Giornale



DAL 1974 CONTRO IL CORO



DOMENICA 21 FEBBRAIO 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 44 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

024 7324971 | Sede: tel. redazione

ORTODOSSI SENZA LEADER

Dibba, altra fuga: «Non guiderò i transfughi 5s»

■ M5s allo sbando e senza leader: è scontro tra Conte e Di Maio per guidare il partito, nel giorno in cui scattano le purghe interne. Ma per i frondisti lo schiaffo è doppio. Di Battista frena sulla scissione: «Non vi guiderò». Poi attacca Draghi: «Non ho le prove ma dietro c'è Gianni Letta. Mi volevano ministro ma ho detto no».

Di Sanzo alle pagine 8-9

L'OPPOSIZIONE PIÙ PERICOLOSA

di Paolo Liguori

Ci mancava soltanto Antonio di Pietro sulla scena del populismo italiano. È ricomparsa all'improvviso la sigla Italia dei Valori sulla spaccatura dei 5 Stelle e l'ex pm di Mani Pulite ha ricordato che Gianroberto Casaleggio fu colui che lo introdusse ai segreti del digitale e dei social. Ed ecco pronta l'offerta di collaborazione ai dissidenti guidati dal figlio Davide Casaleggio e Alessandro Di Battista. Un particolare marginale, se si guarda al terremoto politico e istituzionale che si è messo in movimento con la nascita del governo Draghi. Eppure, una notizia che potrebbe pesare in un futuro non troppo lontano, vista la velocità con la quale tutto si muove.

Pensate in che epoca viviamo: cerchiamo vaccini, ma non ci mettiamo ancora d'accordo sull'origine del virus cinese, sfuggito ai primi di novembre 2019 da un laboratorio di Wuhan. Complotto, nonostante oggi in tutti i maggiori Paesi occidentali (ora anche nell'Università di Amburgo in Germania) circolino dossier che smentiscono l'Oms e spiegano come può essere successo e lo stesso presidente Biden mostri di essere perfettamente cosciente della guerra che è stata portata contro l'Occidente. Supercomplotto anche l'incarico a Draghi? Una regia pluto-giudaico-massonica europea e americana contro le libertà degli Italiani? A leggere il *Fatto Quotidiano*, ci siamo vicini a questo giornale, altrettanto velocemente, sta assumendo il ruolo di portavoce dell'opposizione al Governo Draghi.

Per questo motivo, credo sia utile rispondere alla domanda ironica del suo direttore Marco Travaglio: «Perché è caduto Conte?». La sua (...)

segue a pagina 9



SPECIALE COVID ALL'INTERNO

Da Codogno ai vaccini: l'anno più malato

Il paziente 1, gli errori, le 95mila vittime. L'Italia è diversa

■ È stato l'anno più malato della nostra storia recente. Dodici mesi fa Mattia, il primo paziente Covid, veniva individuato a Codogno. Da lì, la pandemia che pensavamo essere affare cinese è dilagata e ci ha cambiato nel profondo: i focolai, gli errori dell'Oms, i lockdown, le mascherine, le illusioni estive, la seconda ondata, i ristori insuf-

ficienti, i problemi dei vaccini. Otto pagine per capire come questo anno abbia rivoluzionato ogni cosa. Compreso il nostro modo di vedere il mondo.

Allegri, Angeli, Bettin, Braghieri, Cuomo, Forte, Guerri, Macioce, Micalessin, Sorbi, Susca e Zurlo all'interno

Chiusure, Regioni divise. Draghi: misure chiare

PRIME PROVE

«Indagate il sistema sinistra dietro al Sistema dei pm»

Il procuratore di Reggio Emilia rimosso può dare il via al terremoto. Il forzista perseguitato: «Politica mandante»

L'EX INTERISTA AVEVA GIÀ PERSO LE GAMBE

Addio a Bellugi, stopper sincero morto alla vigilia del derby

di Tony Damascelli

a pagina 37



ROCCIOSO L'ex calciatore dell'Inter Mauro Bellugi aveva 71 anni

■ C'era un sistema Palamara, ma probabilmente c'era anche un sistema Reggio Emilia. L'azzurro Giovanni Paolo Bernini, abbattuto per via giudiziaria: «Bisogna riaprire l'inchiesta Aemi-

lia sulle connessioni fra 'ndrangheta e sinistra in Emilia». Da qui può partire il terremoto della giustizia.

Manti e Zurlo a pagina 11

L'IRA DI CONFEDILIZIA

Salta l'apertura agli sfratti

Una manina ha fermato tutto

di Carlo Lottieri

a pagina 6

Si riapre la questione degli sfratti dopo che è saltato l'accordo all'interno della maggioranza sul compromesso, che almeno in parte avrebbe tutelato i diritti dei proprietari, cioè sfrattare solo gli inquilini morosi prima del marzo 2020. Lo stop sarebbe arrivato dalla sinistra.

VERTICI MATTINIERI

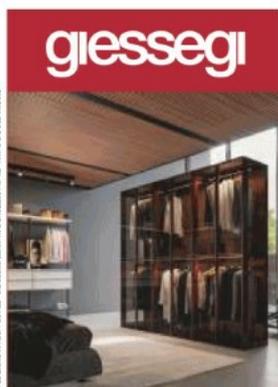
Cdm a colazione

Addio notturne da Paese incivile

di Giuseppe Marino

Palazzo Chigi si rimettono indietro gli orologi. Mario Draghi sposta gli orari sul fuso di Francoforte: il primo lunedì da presidente confermato e con fiducia inizia con un consiglio dei ministri convocato alle 9 e 30. E a spiccare, più che l'ordine del giorno, è proprio l'orario *ante meridiem*. Con Giuseppe Conte l'appuntamento era spesso alle 9 e 30, ma della sera. Il mattino del governo torna ad avere l'oro in bocca? Sono in molti a chiedersi (e a sperare) che la convocazione in un orario d'ufficio, e non certo monastico, sia il *new normal* di Draghi. A partire dai ministri: con Conte la regola erano gli appuntamenti che slittavano di ora in ora, dall'aperitivo (...)

segue a pagina 7



«IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) SOSTITUIRE IN TUTTI I SUOI USI IL LOGO CON IL LOGO C.T. (C.T. 100/1000)»

L'articolo della domenica

Quanto è potente il sentimento dell'invidia

di Francesco Alberoni

Anni fa ho scritto un libro sull'invidia dal titolo *Gli Invidiosi* e rileggendo ora mi accorgo che l'avevo collocata fra i rapporti competitivi. L'invidia, dicevo, è il bisogno di trattenere chi ci sorpassa. Io non invidio chi so che è enormemente superiore a me, un miliardario, come Zuckerberg oppure un divo del cinema o della musica, ma uno a cui io penso di essere pari e che invece si afferma, trionfa, ed io no. Allora io voglio che lui ritorni indietro, torni al mio stesso livello. Allora (...)

segue a pagina 6

CONTROCULTURA

I diari di Galeazzo Ciano

Un mistero nel mistero

di Francesco Perfetti

Tra il giugno e il novembre 1948 sul settimanale umoristico *Il Travaso delle Idee* diretto da Guglielmo Guasta apparve una spassosa serie di articoli dal titolo «La mia vita col puzzone». Si trattava di una satira, un po' goliardica e irriverente, sulla corsa di giornali e riviste ad accaparrarsi memoriali. La mania era scoppiata da quando era stata pubblicata, nell'aprile 1946, la prima edizione italiana del *Diario 1939-1943* di Galeazzo Ciano.

alle pagine 27 e 28-29

FEMMINICIDIO A GENOVA

Quel funerale pagato in anticipo di una donna senza protezione

di Cristina Bassi

a pagina 14

IL GIORNO

DOMENICA 21 febbraio 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it


CRATAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Bareggio, escursione con gli amici al Sestriere

**Si spezza il parapetto
e cade nel burrone
Muore in gita a vent'anni**

Masperi a pagina 13



La missione Perseverance

**La tecnologia
di Nerviano
vola su Marte**

Chiodini a pagina 12

ristora
INSTANT DRINKS

Sempre meno vaccini: siamo fermi

È arrivato un terzo delle dosi attese. E AstraZeneca taglia ancora. Di questo passo ci vorranno anni per immunizzare tutti Remuzzi: compriamoli sul mercato. Regioni divise sulla zona arancione unica. Scuola, l'ipotesi: aperte in giugno solo le elementari

Servizi
da pag. 3 a pag. 7

Un anno dopo Codogno

**Cosa manca
nella lotta
al coronavirus**

Sandro Neri

La notte fra il 20 e il 21 febbraio di un anno fa, dal laboratorio di microbiologia dell'Ospedale Sacco di Milano, partiva l'allarme che ha segnato l'inizio della pandemia. Lì, infatti, è stato processato il tampone, proveniente da Codogno, del cosiddetto «paziente 1». Il primo italiano, cioè, ad essere risultato positivo al coronavirus. L'emergenza scattata dopo il test su quel giovane a distanza di dodici mesi non è mai rientrata. E non si è ancora trovata una modalità di convivenza con il virus che non preveda costose restrizioni e grossi sacrifici anche delle libertà personali. L'incubo di nuove chiusure è sempre dietro l'angolo. E l'incertezza resta la nota dominante della gestione dell'emergenza sanitaria.

Segue a pagina 12

**IL PRESENTIMENTO DI CLARA UCCISA DALL'EX: SI ERA PAGATA IL FUNERALE
MORTE ANNUNCIATA, PROTESTA DELLE AMICHE DAVANTI AL SUO NEGOZIO**



GENOVA PER LEI

Del Ninno a pagina 17

DALLE CITTÀ

Milano

**Città Studi cambia
Pronta l'intesa
tra Regione
Comune e Statale**

Anastasio nelle Cronache

Milano

«Troppo smog»
Scatta Area C
dalle 10 alle 19.30

Servizio nelle Cronache

Il femminicidio di Pavia

**Il killer in lacrime
«Non volevo
uccidere Lidia»**

Pisanu e Zanette nelle Cronache



Da Morandi a Bonaccini, i grandi collezionisti

**Il gioco non ha età
Tutti pazzi per le figurine**

Comaschi e commento di Crepet alle p. 10 e 11



Record italiano indoor e record mondiale under 20

**Larissa salta nel mito
Eguagliata mamma Fiona**

Turrini nel QS

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

Dalla ricerca scientifica nasce

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

Più spazio alla vita.

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



Alias Domenica

WINSTON CHURCHILL Erik Larson, Andrew Roberts: due libri adottano prospettive opposte per incrociare la vita dello statista britannico



Culture

TEMPI PRESENTI Percorso di letture per indagare i tanti femminicidi guardando soprattutto a «chi resta» Alessandra Pigliaru pagina 10



Visioni

ROBERTO MASOTTI Parla il fotografo, autore di «Keith Jarrett, a portrait». La carriera del jazzista dal 1969 Marcello Lorrai pagina 11

il manifesto

CON IL MONDO DIPLOMATICO FEBRO 2.00

quotidiano comunista

oggi con ALIAS DOMENICA

DOMENICA 21 FEBBRAIO 2021 - ANNO LI - N° 44

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

I NON-DETTI DELLA POLITICA ESTERA

TOMMASO DI FRANCESCO

Scriviamo per uscire almeno dalla piaggeria dilagante verso il nuovo presidente del Consiglio, che sembra ricordare la scenetta di Petrolini-Nerone - e che certo non lo aiuta. Per parlare della «politica estera di Draghi»: le otto righe elencatorie recitate in Parlamento. Non sembra innovativa, ma in sostanziale continuità con la politica estera precedente e soprattutto piena di silenzi e non-detti.

Parliamo subito delle scelte scontate: «europeista», «atlantista» e «multilateralista», definite «irrinunciabili». Di rilievo ma tutte rituali e la seconda in particolare non deve sorprendere. Che doveva fare Draghi cantare l'Internazionale? Tutte mostrano un reale vuoto di prospettiva e di senso alla luce delle gravi novità che hanno riguardato l'Unione europea, l'Alleanza atlantica e il Mondo negli ultimi anni e il presidente del Consiglio non era proprio da un'altra parte. Affermare allora che al centro dell'iniziativa continentale del nuovo governo c'è il rafforzamento dell'integrazione europea attraverso il consolidamento del partenariato con Francia e Germania, rischia di fotografare lo stato delle cose presenti in Europa, dove sia il partenariato tra i due leadership è tuttora in profonda crisi all'interno e di credibilità fuori. In Germania Angela Merkel, il collante della crisi tedesca ed europea e delle sue divergenti anime politiche, uscirà quest'anno di scena.

— segue a pagina 6 —

Trento, la fiaccolata del comitato «Sos Covid» promossa dalla Cgil foto di Enrico Pretta/Ansa



Così non vax

Le Regioni chiedono un cambio del sistema a fasce, ma i presidenti non trovano l'accordo. Mentre cresce la preoccupazione per il piano vaccini: AstraZeneca taglia ancora le forniture. Dallo scoppio della pandemia la Sanità non ha invertito la rotta. Vo' un anno dopo pagina 2/4

IL PRESIDENTE AMERICANO CHIEDE L'IMPEGNO DI TUTTI GLI ALLEATI «ATLANTICI»

Biden: «Non esistono muri anti-virus»

Al G7 e negli Usa, il nuovo presidente americano Joe Biden ha dato vita alla nuova narrazione che Washington offre al mondo, ovvero quella di un paese che abbandonando l'isolazionismo trumpiano si rimette alla guida dell'Occidente. Biden ha ripetuto che l'era precedente è chiusa: «L'America è

tornata, l'alleanza transatlantica è tornata», ha dichiarato, chiedendo agli alleati atlantici un impegno sia contro Pechino e Mosca (da tenere distanti dai progressi scientifici che l'Occidente deve proteggere dalle mire dei due paesi), sia per sostenere lo sforzo contro la pandemia in tutto il mondo.

Per sottolineare questo sforzo ieri Biden ha visitato lo stabilimento Pfizer in Michigan dove ha fatto un breve discorso sottolineando che è necessario aiutare gli altri Paesi a sconfiggere la pandemia e annunciando un nuovo acquisto di 100 milioni di vaccini.

MARINA CATUCCIA PAGINA 7

Occidente e Oriente

Usa e Cina sempre più distanti

SIMONE PIERANNI

Biden ha inaugurato la stagione politica all'insegna del «ritorno». «Siamo tornati», intendendo il tentativo di riposizionarsi come garanti della sicurezza e del benessere mondiale.

— segue a pagina 7 —

Book cover for 'Fotografia, immagine e social network al tempo delle nevrosi collettive' by Enzo Cucagna. The cover features a black and white photograph of a group of people.

5 STELLE Di Battista si schiera coi dissidenti espulsi



Lo scontro nel M5S ormai riguarda regole interne, linea politica e leadership. I probiviri aprono ufficialmente la procedura contro chi non ha votato per Draghi, pure gli astenuti. Di Battista invita gli espulsi a presentare ricorso e invoca il voto degli iscritti. SANTORO A PAGINA 5

all'interno

Governo Milleproroghe, ok alle norme editoria

SERVIZIO PAGINA 5

Pompei Franceschini sceglie Zuchtriegel

VALENTINA PORCHEDDU PAGINA 5

Coscioni 15 anni di lotte per la conoscenza

MARCO CAPPATO PAGINA 6

ALGERIA Attivisti graziati e camere sciolte

Forte gesto di riconciliazione o intelligente mossa strategica per evitare nuove proteste? In vista del 22 febbraio, anniversario della discesa in piazza del movimento Hirak, il presidente algerino Tebboune annuncia in tv la decisione di liberare oltre 50 attivisti arrestati durante gli ultimi mesi di repressione e di sciogliere il parlamento per andare a elezioni anticipate il prossimo giugno, così da «rinnovare l'attuale classe politica, coinvolgendo di più i giovani». Torna in libertà anche il giornalista Khalid Drareni. MAURO A PAGINA 9

Lele Corvi



10221 9 770225 215000 Periodico Sped. in a. p. - D.L. 350/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1 - Imp. CR/M/23/2103





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CODICE N° 01 ITALIA
SPESSIONI IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20/01 L. 662/96

Fondato nel 1892



Domenica 21 Febbraio 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDICIA E PRODDA, "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO" - EURO 100

Il nuovo direttore
Zuchtriegel: «La mia
Pompei per tutti
la priorità è preservare»
Ugo Cundari a pag. 14



Gattuso recupera Koulibaly
Contro l'Atalanta
è spargio Champions
ora serve coraggio
Francesco De Luca a pag. 43



Arrivano sempre meno vaccini

►Nuovi tagli sulle dosi di AstraZeneca: 15% in meno. Il timore delle vendite sui mercati paralleli Regioni, verso il divieto agli spostamenti fino al 31 marzo. Il Nord contro la chiusura nazionale

Il caso
Murales dei clan
la rabbia
per l'appello
degli intellettuali

Verso il G20
IL DOVERE
DI CEDERE
LA PROPRIETÀ
DELLE CURE

Romano Prodi

Nelle scorse settimane si è assistito a infiniti dibattiti sulle diverse strategie da adottare nei confronti della somministrazione agli italiani del vaccino contro il Covid. Si sono aperte surreali gare fra le regioni e si è perfino pensato di inventare apposite costose strutture per praticare iniezioni che, pur con qualche accorgimento, vengono già regolarmente somministrate in ospedali, palestre, capannoni, spazi espositivi e in qualsiasi luogo ove ciò sia possibile. Come se il problema fosse quello di somministrare il vaccino e non quello, infinitamente più grave, di disporre del vaccino. Questo problema è stato finalmente inquadrato da una serie di analisi che, partite dal Financial Times, sono state poi diffuse e approfondite da diverse fonti.

Il quadro che si presenta è singolare e imprevedibile. Il mondo dei vaccini era infatti tradizionalmente dominato da quattro grandi protagonisti: GlaxoSmithKline, Merck, Sanofi e Pfizer. Tutti e quattro questi colossi, forti della loro grande esperienza, si sono subito dedicati alla ricerca del vaccino contro il Covid-19, ma uno solo è riuscito a metterlo sul mercato.

Continua a pag. 43

Nel caos l'ultimo giorno in giallo della Campania



Lungomare, barriere per bloccare gli accessi e favorire il deflusso della folla

Virus, Napoli fuori controllo
transenne sul Lungomare

Paolo Barbuto a pag. 4

Evangelisti, Malfetano, Pirone e servizi da pag. 2 a 6

Il sindaco di Vo' Euganeo, un anno dopo
«Quando ci bollarono
come primi untori»



Gigi Di Fiore a pag. 5

Avellino, la storia di Livia, 86 anni

A piedi 15 chilometri
per farsi vaccinare



Michele De Leo a pag. 4

Le inchieste del Mattino

Con lo sblocco licenziamenti al Sud un milione a rischio

Commercio, turismo e ristorazione: ecco chi pagherà di più per la crisi

Nando Santonastaso

Con lo sblocco dei licenziamenti la situazione già adesso critica peggiorerà. «con una parte dei probabili esuberanti che finirà per essere assorbita dall'economia sommersa», storicamente diffusa soprattutto nel Mezzogiorno. Ed è qui che si prevedono i tagli più pesanti: un milione di posti a rischio, soprattutto in settori come commercio, turismo e ristorazione. A pag. 7

Rischio scontro giudiziario

Psicodramma M5S: i ribelli resistono
pugno duro dei vertici per cacciarli

Da guerra lampo a battaglia campale. La scissione del Movimento 5 stelle, assume sempre più le sembianze di una matassa difficile da sbrogliare anche a colpi di epurazioni. Non solo, alcuni degli espulsi stanno valutando di ricorrere al giudice contro quella che reputano un'ingiustizia.



Malfetano a pag. 8

Scienziata campana tra maternità e smart working

«Un occhio a Marte, uno ai bebè
lavoro per la Nasa da casa mia»

Carmen Fusco

Teresa Formaro parla di Marte con la stessa naturalezza di chi descrive l'ambiente di casa. La trentaduenne di Brusiano lavora a Firenze all'osservatorio Arcetri dell'Inaf, l'Istituto nazionale di astrofisica ed è l'unica italiana a far parte del team dei 13 esperti del programma della Nasa che ha portato la sonda su Marte alla ricerca di antiche forme di vita attraverso lo studio dei minerali. Le immagini

che dovrà elaborare arrivano da Marte direttamente nella sua casa di Castello di Cisterna, a due passi da suo paese nel Napoletano, dove accudisce i suoi bimbi, due gemellini di 5 mesi. «Se non ci fosse stato il Covid sarei a Washington con i gemelli», racconta. Il nome del programma è Perseverance, come la perseveranza delle donne. «Il percorso è lungo e lo è ancor di più per le donne che devono coniugare famiglia e lavoro», dice.

A pag. 11

OTTURAZIONE SALTATA? CARIE? DENTE ROTTO?

NOCAVITY

KIT PER OTTURAZIONI DENTALI PROVVISORIE

ISOLA LA CAVITÀ DENTALE DANDO SOLLIEVO E RIDUCENDO LA SENSIBILITÀ DA SOLI E IN POCHI MINUTI

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





Il Messaggero



21€ € 1,40* ANNO 143-N° 51 ITALIA
Sped. in A.P. 0333/2003 conv. L. 4/2004 art. 1, § 103-PM

NAZIONALE



Domenica 21 Febbraio 2021 • S. Eleonora

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

Obiettivo giovani
Macron lancia la sfida agli youtuber burloni «Pronto a partecipare al gioco della verità»
Pierantozzi a pag. 10



Covid, addio a Bellugi
Una magia di Luis Alberto rilancia la Lazio in vetta: 1-0 sofferto con la Samp
Roma d'assalto a Benevento
Abbate, Bernardini e Trani nello Sport



Il Messaggero
META!
[ilmessaggero.it/sport](https://www.ilmessaggero.it/sport)

Tempo scaduto
Il G20 riduca i diritti sul siero e l'Italia inizi la produzione

Romano Prodi

Nelle scorse settimane si è assistito a infiniti dibattiti sulle diverse strategie da adottare nei confronti della somministrazione agli italiani del vaccino contro il Covid. Si sono aperte surreali gare fra le Regioni e si è perfino pensato di inventare apposite costose strutture per praticare iniezioni che, pur con qualche accorgimento, vengono già regolarmente somministrate in ospedali, palestre, capannoni, spazi espositivi e in qualsiasi luogo ove ciò sia possibile. Come se il problema fosse quello di somministrare il vaccino e non quello, infinitamente più grave, di disporre del vaccino.

Questo problema è stato finalmente inquadrato da una serie di analisi che, partite dal *Financial Times*, sono state poi diffuse e approfondite da diverse fonti. Il quadro che si presenta è singolare e imprevedibile. Il mondo dei vaccini era infatti tradizionalmente dominato da quattro grandi protagonisti: Glaxo-SmithKline, Merck, Sanofi e Pfizer. Tutti e quattro questi colossi, forti della loro grande esperienza, si sono subito dedicati alla ricerca del vaccino contro il Covid19, ma uno solo è riuscito a metterlo sul mercato.

Come è ben noto si tratta dell'americana Pfizer che, per raggiungere quest'obiettivo, ha però dovuto condividere il progetto con una modesta ma grandemente innovativa azienda, la tedesca BioNTech.

Continua a pag. 16

«Regioni chiuse fino al 31 marzo»

► Il governo studia il nuovo piano anticontagio. Stretta in arrivo sui parametri: si andrà in zona rossa anche con Rt inferiore a 1. Cambia la frequenza delle pagelle: ogni 15 giorni

ROMA Regioni chiuse fino al 31 marzo. È questo uno dei provvedimenti su cui si intende puntare per ridurre il contagio. Il governo studia il nuovo piano. Stretta in arrivo sui parametri per le pagelle da assegnare alle regioni. D'ora in avanti si andrà in zona rossa anche con Rt inferiore a 1. Cambia anche la frequenza con cui verranno verificati i parametri: ogni 15 giorni anziché ogni mese.

De Leo, Lolocono, Malfetano e Mangani da pag. 2 a pag. 6

L'intervista

Galli: «I colori? sistema troppo lento per fermare il virus»

Mauro Evangelisti

Il sistema dei colori è troppo lento per fermare il virus». Il virologo Massimo Galli pone l'attenzione sulle varianti. A pag. 3

Bimbi contagiati

Cluster nel Lazio: chiusi due Comuni alle porte di Roma

ROMA Tre minizonze rosse nel Lazio. E da ieri due - a Colferro e a Carpineto romano - lambiscono la Capitale. La variante inglese da ieri è ritenuta pericolosamente diffusa nel Lazio. Biagi e Pacifico a pag. 4

L'ad di AstraZeneca: manterrò gli impegni

Vaccini, ancora tagli alle forniture. Un caso l'offerta dei broker privati

ROMA Nuovi ostacoli per la campagna vaccinale. Le dosi attese ieri da AstraZeneca sono state tagliate del 15% (-60 mila). L'ad dell'azienda in



Italia. Lorenzo Wittum: «Manterremo gli impegni presi». Il caso delle fiare offerte da broker privati. Di Branco e Pirone alle pag. 2 e 3

Il record under 20 per la figlia prodigio della May: 6,91 metri



Larissa, salto mondiale come mamma Fiona

Larissa Iapichino, 18 anni, a sinistra con la madre. Mei nello Sport

«La Cig per tutti ma a pagamento» Arriva la riforma

► Ammortizzatori sociali, ecco la bozza: sussidi ai part-time e ai neoprofessionisti

ROMA La bozza di riforma degli ammortizzatori sociali è pronta. Cassa integrazione per tutti ma a pagamento, sussidi più sostanziosi anche per il part-time, reddito minimo garantito per i neoprofessionisti. Sono queste le tre novità più importanti cui ha messo mano la commissione di esperti nominata dal ministero del Lavoro. Il documento sarà consegnato la prossima settimana al neoministro Andrea Orlando. Frangese a pag. 14

Nodo burocrazia

Abuso d'ufficio, il sì dei partiti alla revisione

Marco Conti

Un piano della nuova maggioranza per riformare l'abuso d'ufficio e rendere più snella la burocrazia. A pag. 7

Orrore a Genova

Clara, un delitto annunciato: «Si era pagata le esequie»

GENOVA Era talmente sicura che l'ex compagno, già denunciato per stalking, l'avrebbe uccisa che era andata a pagare il proprio funerale. E infatti Clara Ceccarelli, 69 anni, commerciante nel centro di Genova, è stata stata massacrata in pieno giorno nel suo negozio con 40 coltellate.

L'ex compagno Renato Scapusi è stato arrestato e ha confessato. Moretti Clementi a pag. 12

L'ansia ingigantisce le tue preoccupazioni?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA
60mg capsule morbide
alla melatonina di livello

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

Più spazio alla vita.

Chiedi consiglio al tuo farmacista

CATTIVO UMORE
SONNO DISTURBATO **PENSIERI COSTANTI**

Supporto dietetico L'aglio-Rodolfo, Laila, le melatonine sono prodotti di proprietà di SILEXAN. SILEXAN® è un marchio registrato di SILEXAN S.p.A. SILEXAN® è un marchio di SILEXAN S.p.A. SILEXAN® è un marchio di SILEXAN S.p.A.

LA PRUDENZA DELL'ACQUARIO

IL BRANNO

Buona domenica, Acquario! Un cielo decisamente sentimentale. Venere è infatti, prima di uscire dal segno, si unisce ancora una volta a Giove e alla Luna crescente in Gemelli: questi sono segnali precisi di fortuna. Il solo avversario che resta è Marte in Toro, insieme a Urano: in questa situazione si tratta di essere prudenti nelle iniziative e nelle attività fisiche, in marzo anche Marte risplenderà. Auguri.

© IRRADIOLAZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

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

DOMENICA 21 febbraio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it


CRATAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Intervista all'ex commissario Venturi

«Il dramma del Covid: bisogna affrontarlo con le parole giuste»

Del Prete a pagina 12



Viaggio nel centro di Bologna

Big Data
contro i rischi
del meteo

Orsi a pagina 12

ristora
INSTANT DRINKS

Sempre meno vaccini: siamo fermi

È arrivato un terzo delle dosi attese. E AstraZeneca taglia ancora. Di questo passo ci vorranno anni per immunizzare tutti Remuzzi: compriamoli sul mercato. Regioni divise sulla zona arancione unica. Scuola, l'ipotesi: aperte in giugno solo le elementari

Servizi
da pag. 3 a pag. 7

Coronavirus, la ricorrenza

Un anno dopo la nostra vita così cambiata

Michele Brambilla

Siamo all'anniversario. È un anno dal giorno in cui a Codogno una dottoressa capi che un suo paziente - giovane e forte, eppure così malmezzo da rischiare la pelle - aveva contratto proprio quel virus di cui da qualche settimana sentivamo parlare, e che ci pareva tuttavia una cosa lontana, che non avrebbe cambiato più tanto, forse anzi per nulla, la nostra vita. Il Coronavirus? Roba che riguarda i cinesi, si diceva. Un po' come tra la fine del 1939 e l'inizio del 1940, quando l'Europa bruciava ma in Italia prevaleva l'ottimismo: "Dalla guerra staremo fuori", assicuravano quelli che la sapevano lunga.

Continua a pagina 2

IL PRESENTIMENTO DI CLARA UCCISA DALL'EX: SI ERA PAGATA IL FUNERALE MORTE ANNUNCIATA, PROTESTA DELLE AMICHE DAVANTI AL SUO NEGOZIO



GENOVA PER LEI

Del Ninno a pagina 17

DALLE CITTÀ

Bologna, sotto il Pavaglione

Il sassofonista Spongano preso a morsi da un cane

Pederzini e Tempera in Cronaca

Bologna, arrestato un 30enne

Nascondeva 80 chili di hashish nella rimessa

In Cronaca

Calcio, 1-1 nel derby

Il Bologna illude e poi resiste al Sassuolo

Nel QS



Da Morandi a Bonaccini, i grandi collezionisti

Il gioco non ha età
Tutti pazzi per le figurine

Comaschi e commento di Crepet alle p. 10 e 11



Record italiano indoor e record mondiale under 20

Larissa salta nel mito
Eguagliata mamma Fiona

Turrini nel QS

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce



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

Più spazio alla vita.

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

GEAR nuova concessionaria OPEL

DOMENICA 21 FEBBRAIO 2021 IL SECOLO XIX

GEAR OPEL

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "SPECCHO" - Anno CXXXV - NUMERO 44, 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

«Clara lo sentiva: si era già pagata il funerale»



La manifestazione organizzata ieri a Genova (foto Balostro) davanti al negozio in cui è stata uccisa a coltellate Clara Ceccarelli MORETTICLEMENTI E PEDERMONTE / PAGINE 8, 16 E 17

L'INCHIESTA

Marco Fagandini e Tommaso Fregatti

Genova, lui confessa: «Avevo il coltello. l'ho colpita più volte»

«Avevo un coltello, ho deciso di ucciderla», Renato Scapusi, 60 anni, ha confessato così agli inquirenti l'omicidio. «Ho aspettato che fosse da sola in negozio, sono entrato e l'ho colpita». L'ARTICOLO / PAGINE 6 E 9

IL COMMENTO

ELENA NIEDDU

QUELLE URLA DEL SILENZIO INASCOLTATE

Esiste un sentimento scuro, monocorde, insistente come un ronzio. È un rumore difficile da spiegare, ma qualunque donna sia stata vittima di stalking sa come sia impossibile da mettere a tacere. L'ARTICOLO / PAGINA 13

LE REGIONI CHIEDONO DI NON ESTENDERE L'AREA ARANCIONE E INVOCANO PIÙ RAPIDITÀ NELLA SOMMINISTRAZIONE DELLE DOSI

Vaccinazioni, cambia il piano Toti: «Tutta Italia zona gialla»

Il governo vuole adottare il modello inglese e prolungare il divieto di spostamenti fino al 31 marzo

LA DOMENICA



MAURIZIO MAGGIANI

Onorevole Meloni, ecco perché Brecht si era seduto dalla parte del torto

La vera storia di Bertolt Brecht, il drammaturgo comunista, citato da Giorgia Meloni. L'ARTICOLO / PAGINA 13

Il governo Draghi sta studiando un nuovo piano per le vaccinazioni. L'idea espressa dal premier è quella di seguire il modello inglese, che ha adottato il criterio delle vaccinazioni a tappeto utilizzando le dosi AstraZeneca che si sarebbero rivelate più efficaci del previsto. Anche le Regioni, ieri, hanno chiesto un cambio di passo sui vaccini e di non estendere la zona arancione. Il presidente della Liguria, Giovanni Toti, si spinge anche oltre, chiedendo a Draghi di trasformare «tutta l'Italia in zona gialla», per offrire alle attività produttive la possibilità di ripartire. Nel frattempo, però, pare che il divieto di spostamento tra le regioni possa essere prorogato fino al 31 marzo. In compenso si ipotizza la riapertura di cinema e teatri dal prossimo 6 aprile. SERVIZI / PAGINE 2-4

ROLLI



CONTAGIE RICOVERI IN CALO

L'ARTICOLO / PAGINA 5

Liguria, effetto vaccini sulle case di riposo

Casa, macchina, telefoni: regole e novità

Una vita in affitto

Proprietari e inquilini, tutti gli obblighi voce per voce. Auto, a chi conviene il noleggio a lungo termine

Domani l'inserito di 8 pagine in omaggio con

IL SECOLO XIX

CANTIERI E PROCESSI

Autostrade, i lavori moltiplicano le tratte gratuite

Roberto Sculli

Si moltiplicano i disagi, aumentano le tratte gratuite. Scattano dalla mezzanotte di stasera le nuove esenzioni decise da Autostrade: la misura includerà anche il primo tratto della A26 fino a Masone e un ulteriore tratto di A10, gratuito fino ad Arenzano. L'ARTICOLO / PAGINA 11

PONTE MORANDI, ORA SUI TEMPI C'È PIÙ CERTEZZA

MATTEO INDICE

Il secondo incidente probatorio sul crollo del Morandi e sulle cause del disastro in cui morirono 43 persone il 14 agosto 2018, si è chiuso in cinque udienze, tre settimane. È un tempo ragionevole, se teniamo conto che l'aula era opzionata fino a giugno. L'ARTICOLO DI FREGATTI / PAGINE 13 E 20

A MARASSI CON IL VERONA FINISCE 2-2

Genoa, pari all'ultimo respiro Ballardini: «Ci dà energia»

Valerio Arrichiello e Andrea Schiappapietra



Un pareggio all'ultimo respiro dopo una partita sempre in salita con il Verona dell'ex Juric. Un gol di Badelj al 95 premia il cuore del Genoa, in dieci per l'infortunio di Pellegrini. Ballardini: «Grandissimo punto, dà energia». SERVIZI / PAGINE 35-37

BLUCERCHIATI SCONFITTI 1-0 ALL'OLIMPICO

La Samp si arrende alla Lazio «Non parliamo di Europa»

L'inviato Damiano Basso e Dario Freccero



La Sampdoria perde 1-0 a Roma con la Lazio senza riuscire a fare un tiro in porta: non succedeva dal maggio 2018. L'allenatore Ranieri: «Usciamo a testa alta; a volte siamo bravi a farci gol da soli. L'Europa? Non prendo in giro i tifosi». SERVIZI / PAGINE 38-39

VIGILANZA VALBISAGNO

VIGILANZA ARABINI GIUNTA E BOFFALORA - SERVIZI DI SICUREZZA... (800 58 80 70)

VIGILANZA VALBISAGNO

VIGILANZA ARABINI GIUNTA E BOFFALORA - SERVIZI DI SICUREZZA... (800 58 80 70)



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

A tu per tu
Antonella Polimeni
L'UNIVERSITÀ
DEV'ESSERE
UN ASCENSORE
SOCIALE

Monica D'Ascenzo
a pag. 8

La Magnifica Rettrice,
Antonella Polimeni alla
guida della Sapienza



varco
DAL 1965 UN RIFERIMENTO SICURO

**MUSTANG
MACH-E
ALL-ELECTRIC**

100% ELETTRICA. 100% MUSTANG.

Verso Ford Store Milano - fordstore.it

Governo, domani i sottosegretari — p. 4 Il Sit spinge riforma del catasto e fisco dei Comuni — p. 10 Usa, il piano Biden anche per battere la Cina — p. 5

domenica

Complotti & congiure
Eleganti stilette in stile Rinascimento

di Massimo Bucciantini
a pagina 7



Villa Farnesina
E Raffaello scopri l'antico blu egizio

di Salvatore Settis — a pagina XVII

Bibliofilia
Libri di formaggio e in pelle umana

di Stefano Sella — a pagina XVII

lifestyle

Arredo
Il design fa spazio alla possibilità di una casa personalizzata

di Giovanna Mancini — a pagina 14



lunedì

Domani e il 1° marzo
In due guide tutte le novità sugli affitti

Lotta all'evasione, nel 2021 il Fisco punta a recuperare 14 miliardi

Il quadro. Nel piano delle Entrate controlli mirati su professionisti e piccole imprese. Per le società spazio all'uso dell'archivio rapporti finanziari. Di ristori, il Mef accelera. Verso il rinvio delle rate della rottamazione

La riforma complessiva del fisco indicata da Mario Draghi passa per un «rinnovato e rafforzato impegno nell'azione di contrasto all'evasione». L'agenzia delle Entrate ha già deciso il «Piano della performance 2021-2023»: sotto la voce «potenziamento dei controlli in materia tributaria» ha fissato in 14 miliardi di euro le risorse da recuperare dall'evasione nel 2021

con controlli mirati su piccole imprese e professionisti, uso dell'archivio rapporti finanziari per le società e attività di ravvedimento. Il Mef accelera sul decreto legge ristori. Sul tavolo l'ipotesi del rinvio delle rate della rottamazione e di una gestione soft della ripresa dell'invio delle cartelle.

Marco Mobili, Giovanni Parente e Gianni Trovati — a pag. 3

LE NOVITÀ DEL DL MILLEPROROGHE

Energia, slitta al 2023 il mercato libero

Sulle trivelle moratoria fino a settembre

Bilanci, via libera per il rinvio al 31 luglio

Carmine Fotina e Marco Mobili — a pag. 3

«Un rimbalzo vero solo nel terzo trimestre»

CSC CONFINDUSTRIA

I consumi italiani sono pronti a scattare: il Pil potrebbe tornare a vedere il segno positivo nel secondo trimestre. Ma un vero «rimbalzo», con una ripresa solida dell'economia è atteso solo nel terzo trimestre, con l'aumento dei vaccinati e la fine delle restrizioni anti-Covid. È quanto emerge dalla congiuntura flash del Centro studi Confindustria. Tra dati e trend evidenziati dallo studio, servizi peggio dell'industria; picco di prestiti alle imprese investimenti deboli.

L'INCHIESTA

Fraunhofer è un esempio: con 75 istituti e sedi all'estero Berlino sposa ricerca e imprese

Isabella Bufacchi — a pag. 7

PAPER BANKITALIA

Modello Usa per le crisi bancarie

David Colombo — a pag. 3

14|21
FIRENZE

Non solo una foto, ma la vista del Duomo da uno degli attici del 14|21 Firenze.

Vivi il tuo Rinascimento

Alfombra del Duomo, nel cuore della città medicea del Rinascimento, si erge 14|21 Firenze. Comprendendo parte significativa dell'isolato, il progetto si estende da Palazzo Paolucci del XIV secolo al pluripremiato capolavoro del Michelucci degli anni '70. Scopri una collezione unica di appartamenti di tutte le dimensioni, dal monolocale all'attico, ciascuno accuratamente progettato per una vita moderna, rispettando il patrimonio architettonico in cui vivrai. 14|21 è la nuova destinazione a Firenze.

Prezzi da €400.000

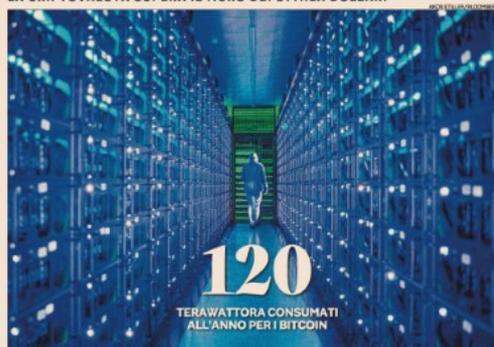
CONTATTI PER ULTERIORI INFORMAZIONI
(+39) 354 3486380 - register@1421firenze.com

Ufficio Vendita: Via dei Servi 446, 50121 Firenze - tel. (+39) 055 5320170

Un capolavoro nato nel XV secolo e rivisto nel XXI.

La foto all'interno appartiene a una delle suite modello 00M.21 Firenze.

LA CRIPTOVALUTA SUPERA IL MURO DEI 57MILA DOLLARI



Datcenter. L'istrazione di criptovalute nelle "miniere" (foto) richiede un consumo energetico annuo elevatissimo

Bitcoin consuma energia come l'Argentina

Sissi Bellomo, Maximilian Cellino e Vito Lops — a pag. 6

AstraZeneca taglia i vaccini Le Regioni: intervenga Draghi

EMERGENZA COVID

Questa settimana -15%
Tra i governatori non c'è accordo sulla stretta

Già da questa settimana sarà tagliata fino al 15% la consegna dei vaccini AstraZeneca. Jo ha comunicato a varie Regioni la stessa azienda. Che di fronte alle dure critiche suscitate ha precisato che sta lavorando «per rispettare l'impegno di consegnare all'Italia 4,2 milioni di dosi nel primo trimestre». Le Regioni hanno chiesto al governo un intervento deciso: non solo contro i tagli ai vaccini ma anche su norme e parametri che determinano i colori in base ai contagi. Forti discorsi sulla possibilità di una Italia tutta arancione, con restrizioni omogenee sul territorio nazionale. Fiammeri — a pag. 4

1500

Le persone denunciate nel 2020 per illeciti legati alle forniture anti-Covid

Report Gdf
Tutte le truffe e gli illeciti sugli strumenti per difendersi dal virus

Marco Ludovico — a pag. 4

16

Il valore del fatturato in miliardi del settore elettrodomestici nel 2020

Distretti Elettrodomestici, produzione in crescita Battuta la pandemia

Mancini e Meneghelli — a pag. 9

LETTERA AL RISPARMIATORE

El.En, la ricetta anti recessione? Più ricerca

di Vittorio Carlini — a pagina 11

IL DISCORSO DI DRAGHI

UN PROGETTO PER IL FUTURO DI EUROPA E ITALIA

di Sergio Fabbrini

Il discorso tenuto da Mario Draghi al Senato il 17 febbraio scorso è un testo di grande politica. Esso articola un'idea di Italia e di Europa su cui costruire il futuro di entrambe. Con la Germania coinvolta in una transizione governativa (Angela Merkel lascerà la Cancelleria il prossimo settembre), e con la sua leadership prigioniera di una visione mercantilistica della politica, solamente la Francia di Emmanuel Macron aveva finora avanzato una visione sul futuro dell'Unione europea (Ue). Il discorso di Draghi si pone sullo stesso piano. Tuttavia, le due visioni (di Draghi e di Macron) non coincidono, ma è ancora ad esse che si dovrebbe strutturare la discussione europea. Provo a decostruire la logica che le sostiene.

Il punto di partenza è la sovranità nazionale. In un passaggio di formidabile efficacia retorica, Draghi afferma che «non c'è sovranità nella solitudine. C'è solo l'inganno di ciò che siamo, nell'oblio di ciò che siamo stati e nella negazione di quello che potremmo essere». La sovranità non è solamente un concetto giuridico, ma anche e soprattutto un sistema empirico di politiche pubbliche. Si può essere (formalmente) sovrani ma (materialmente) dipendenti da altri. La sovranità non garantisce l'autosufficienza in quanto le norme non sostituiscono la realtà. In un'epoca di interdipendenze, neppure una grande potenza può considerarsi autosufficiente. Figuriamoci in un paese come il nostro, di medie dimensioni. Continua Draghi: «Senza l'Italia non c'è l'Europa. Ma, fuori dall'Europa, c'è meno Italia».

— Continua a pagina 11

VALUTE DIGITALI

TRACCIAMENTO E PRIVACY: UN CONNUBIO POSSIBILE

di Marcello Minenna

La corsa verso una valuta digitale europea (Central bank digital currency, o Cbc) entra nel vivo. Poche settimane fa la Banca centrale europea ha pubblicato i risultati della prima consultazione pubblica sull'Euro digitale, per ottenere un primo feedback sulle funzionalità e le caratteristiche desiderate. La prospettiva è di un probabile avvio dello sviluppo ad aprile 2021. Secondo il mercato, la principale caratteristica che dovrebbe avere il nuovo strumento di pagamento è una privacy (o privacy) di livello elevato, seguita a distanza dalla sicurezza (75%) e dalla diffusione a livello europeo (70%). L'Euro digitale, a corso legale, potrebbe prendere la forma di un conto di deposito presso la Bce ad uso universale attivabile solo attraverso l'utilizzo di documenti ufficiali, che addirittura potrebbe pagare un tasso di interesse, o quella di un token digitale anonimo senza interessi come le attuali crypto-valute.

— Continua a pagina 11





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Domenica 21 febbraio 2021
Anno LXXVII - Numero 51 - € 1,20
San Pier Damiani vescovo

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

BASTA TERRORISMO MEDIATICO SUL CORONAVIRUS

Serve un lockdown dei virologi

Sono diventati delle star tv e hanno scoperto un business mandando la gente nel panico

In Francia Macron ha chiesto agli esperti di evitare il video Ora Draghi faccia come lui

Le Regioni restano divise sull'Italia zona arancione Domani Cdm sugli spostamenti

Il Tempo di Osho

«Meloni pesciaiola», bufera sul prof di Siena



a pagina 5

Dopo il caso di Roccaforte, da oggi nuove restrizioni anche a Carpineto Romano e Colleferro Variante inglese nel Lazio: altre zone rosse

L'intervista a Bernini
«Quel pm di sinistra mi ha rovinato la vita»

a pagina 9

Un focolaio scolastico con «forte incidenza e presenza della variante inglese» fa avvolgere nella zona rossa altri due Comuni della provincia capitolina: Colleferro e Carpineto Romano. Quest'ultimo confina con Roccaforte, l'altro borgo «rosso» chiuso da lunedì scorso. Da oggi al via le nuove restrizioni.

Sbraga a pagina 14

Stasera Benevento-Roma
La Lazio stende la Samp
E martedì c'è il Bayern

Pieretti, Rocca e Salomone alle pagine 28 e 29

*** Serve un lockdown, ma stavolta per i virologi. Basta scienziati in tv. Confondono i telespettatori e li mandano nel panico. Il presidente francese Macron ha chiesto agli esperti di evitare il video e di parlare solo con l'Eliseo. Draghi segue il suo esempio. Intanto, domani si riunirà il Consiglio dei ministri per varare nuove misure anti-Covid.

Frasca e Mineo alle pagine 4 e 5

Il retroscena

La grande occasione di Draghi per conquistare l'Europa

Bisignani a pagina 8

Le rivelazioni dell'ex parlamentare
La poltrona mancata di Diliba «Io, ministro nel Conte ter»

Solimene a pagina 7

L'ex calciatore aveva perso le gambe
Il Covid si porta via Bellugi
Campione pure nella malattia



DI FRANCESCO STORACE

La forza dell'esempio ti rende immortale. Entri nella storia. Quando se ne vanno gli invincibili è sempre così: ne condividi il destino, e lo maledici perché te li hanno portati via. Dovresti invece ringraziarlo per averlo avuto in vita. Ma ci vuole tanta fede. (...)

Segue a pagina 11

la S TORACIATA
Conte 1 Conte 2
Draghi si Draghi no
M5s di qua
e M5s di là.
La rivoluzione
modello bancomat

DIPLOMA IN 1 ANNO!
AFM - CAT - LICEI - INDUSTRIALE
ALBERGHIERO - NAUTICO - ECC.
SCUOLA ITALIA
È L'ECCellenza nel campo della
PROMOZIONE e dei COSTI!!!
Roma "Eur" - Via Stendhal, 16
335.6357781 - 338.8772657
SIAMO PRESENTI IN TUTTE LE CITTÀ D'ITALIA!

Il diario
di Maurizio Costanzo
Se ne è parlato e se ne continua a parlare, ma d'altra parte è una notizia insolita. Nell'isola di Capraria, che un tempo è stata colonia penale, succede che vengono rubati continuamente soldi a tutti e di questo sono sospettati i duecento isolani. È incredibile, sembra veramente un giallo tipo Agatha Christie. D'altra parte, non è più facile pensare che dal mare approdi all'isola anche qualche ex galeotto che, essendo stato nella colonia penale, ne conosce i meandri? Pensate che la colonia penale fu chiusa nel 1986 e quindi qualche giovane ladro di allora può benissimo essere un maturo ladro di oggi.

PENSIERI COSTANTI?
SONNO DISTURBATO?
CATTIVO UMORE?
Dalla ricerca scientifica nasce
LAILA
Nuovo farmaco con formula Sillexan®
per combattere i sintomi dell'ansia lieve.
Poco spaventa, molto utile.



LA NAZIONE

DOMENICA 21 febbraio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it


CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Firenze, le offese a Controradio

**Il prof insulta la Meloni
E' bufera: condanna
anche da Mattarella**

Caroppo a pagina 13



Il presidente toscano Gian

**«Dateci i fondi
E produrremo
qui le dosi»**

Ciardi a pagina 15

ristora
INSTANT DRINKS

Sempre meno vaccini: siamo fermi

È arrivato un terzo delle dosi attese. E AstraZeneca taglia ancora. Di questo passo ci vorranno anni per immunizzare tutti Remuzzi: compriamoli sul mercato. Regioni divise sulla zona arancione unica. Scuola, l'ipotesi: aperte in giugno solo le elementari

Servizi
da pag. 3 a pag. 7

Il sindaco di Firenze

**Nardella e il Pd
«Se non cambia
si estingue»**

Agnese Pini

E va bene sindaco, glielo prometto: non farò domande su Renzi. «Nessuna?». Nessuna. A Dario Nardella riesco a strappare un sorriso divertito, nei grandi saloni affrescati di Palazzo Vecchio, a Firenze. A queste latitudini è quasi inevitabile finire, prima o poi, a parlare dell'ingombrante predecessore. «Ma questa volta c'è talmente tanta carne al fuoco! Siamo in un momento storico decisivo, per la politica in generale, ma soprattutto per il Pd: o si cambia davvero, o si rischia l'estinzione». Sono parole pesanti, sindaco. «Sì, ma sono vere».

Continua a pagina 12

IL PRESENTIMENTO DI CLARA UCCISA DALL'EX: SI ERA PAGATA IL FUNERALE MORTE ANNUNCIATA, PROTESTA DELLE AMICHE DAVANTI AL SUO NEGOZIO



GENOVA PER LEI

Del Ninno a pagina 17

DALLE CITTÀ

Firenze

**Il nuovo resort
accanto a Boboli
inquieta gli Uffici**

Brogioni in Cronaca

Firenze

**C'è il terremoto
Torna la paura
in Mugello**

Guidotti in Cronaca

Ossessione

All'interno
il racconto
di Marco Vichi



Da Morandi a Bonaccini, i grandi collezionisti

**Il gioco non ha età
Tutti pazzi per le figurine**

Comaschi e commento di Crepet alle p. 10 e 11



Record italiano indoor e record mondiale under 20

**Larissa salta nel mito
Eguagliata mamma Fiona**

Turrini nel QS

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

Dalla ricerca scientifica nasce

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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (OTC) che può essere consegnato solo dal farmacista. Evitare il consumo di alcolici. Se i sintomi persistono dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico con un certificato sanitario qualificato. Aut. Min. 09/09/2020.

akut Genu
Allga San
Dona sollievo con una sensazione di benessere
Trattamento cosmetico per le ginocchia.
www.naturawaren.it
In farmacia e parafarmacia

la Repubblica

akut Genu
Allga San
Dona sollievo con una sensazione di benessere
Trattamento cosmetico per le ginocchia.
www.naturawaren.it
In farmacia e parafarmacia

Fondatore Eugenio Scalfari

L'Espresso

Direttore Maurizio Molinari

Anno 46 - N° 44

Domenica 21 febbraio 2021

ECO

Oggi con L'Espresso e in regalo il libro di Eco in Italia € 2,50

Editoriali

Incontri e passioni nel labirinto della vita

di Eugenio Scalfari

Mario Draghi sta andando fortemente avanti nella piena formazione del suo governo e dei vari aspetti che lo determineranno. Era parecchio tempo che non avevamo un governo di questo genere. C'è stato per quasi tre anni Giuseppe Conte e debbo dire: non c'è molto da criticare; Conte esordì come presidente del Consiglio sostenuto da Matteo Salvini della Lega, Luigi Di Maio dei 5 Stelle e poi da una sinistra guidata da Nicola Zingaretti. Giuseppe Conte fu all'inizio gradito a tutti, in particolare al presidente della Repubblica Sergio Mattarella il quale vedeva in lui un punto di equilibrio tra i vari schieramenti. Adesso non più: il grosso degli italiani da poche settimane in qua si è schierato con Mario Draghi, indicato dal capo dello Stato. In Italia non ci sono stati in questi ultimi cinquant'anni personaggi come Draghi. Per otto anni ha avuto la presidenza della Bce, la Banca centrale europea.

continua a pagina 25

Biden, Draghi e il risveglio delle democrazie

di Maurizio Molinari

Con gli interventi al summit del G7 ed alla Conferenza di Monaco sulla sicurezza il presidente americano Joe Biden ha suggerito alle democrazie una nuova agenda: battere la pandemia, ricostruire l'economia e proteggere il clima per vincere la sfida della IV rivoluzione industriale e respingere l'assalto delle autocrazie, a cominciare da Russia e Cina. Si tratta di un approccio strategico che parte dall'agenda interna dei singoli Paesi perché è il terreno cruciale per garantire sicurezza e prosperità ai cittadini. Se il primo memorandum di Biden sulla sicurezza nazionale ha riguardato le misure anti-Covid 19 e la sua prima decisione in politica estera è stata tornare nell'Accordo di Parigi sul clima è perché il nuovo inquinato della Casa Bianca «non si limita a correggere gli errori del predecessore Donald Trump – come scrive il politologo Steven Cook del Council on Foreign Relations di New York – ma affronta la nuova agenda del XXI secolo».

continua a pagina 25

La mossa degli industriali “Vaccinazioni in fabbrica”

Proposta del presidente di Confindustria Bonomi consegnata a Palazzo Chigi. Accordo in arrivo con i medici di base per vaccinare i mutuatati. AstraZeneca taglia le dosi, dura reazione delle Regioni. Domani Cdm sulle nuove restrizioni
Rissa 5S sulle espulsioni. Delrio: “Sul fisco convinceremo Salvini”

L'inchiesta

“Sono pericolose” La truffa cinese delle mascherine

di Foschini e Tonacchi
a pagina 7

«Siamo pronti ad aprire le fabbriche per vaccinare i dipendenti e i loro familiari». Così il presidente di Confindustria, Carlo Bonomi, nell'intervista a Repubblica. Intesa con i medici di base. AstraZeneca taglia le forniture. M5S, lite sulle espulsioni. Delrio: «Convinceremo Salvini sul fisco».

di Casadio, Cuzzocrea, Ginori Lopapa, Mania, Pucciarelli Rampini, Venturi, Vitale e Ziniti
da pagina 2 a pagina 11

Il commento

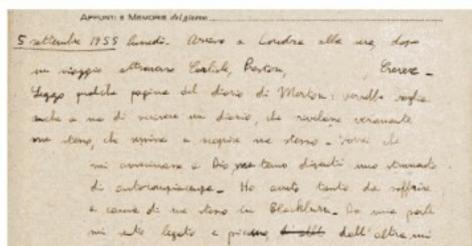
Il grande partito morente

di Claudio Tito

Quella del Movimento 5Stelle non è una crisi passeggera. È strutturale. Almeno nella forma originaria, inizia a non esistere più. E se l'evoluzione non viene guidata, rischia di diventare – parafrasando Ennio Flaiano – il più grande partito morente. La probabile scissione, le parole pronunciate ieri da Alessandro Di Battista sono il sintomo non la causa di questo disorientamento.

a pagina 24

SONO 84 I DOCUMENTI INEDITI



I diari segreti con le confessioni del cardinal Martini

di Paolo Rodari a alle pagine 26 e 27

VISITA A CASA DI EDITH BRUCK



Il papa e la poetessa della Shoah “Perdono a nome dell’umanità”

servizio a pagina 14

ORO ROSSO
FASSONE
MACELLERIE D'ECCELLENZA
STORIA PAESAGGIO PASSIONE QUALITÀ TRADIZIONE
CONSORZIO DI TUTELA PASSEGGIO ALPEGGIO
TENERA CERTIFICATA
TRACCIABILITÀ CARNE CONDUZIONE FAMILIARE ITALIANA
RAZZA PIEMONTESE

Ex Inter, aveva 71 anni

Addio a Bellugi perse le gambe a causa del Covid

di Maurizio Crosetti



a pagina 31

Salto in lungo record

Il volo di Larissa eguaglia mamma Fiona May

di Mattia Chiusano



a pagina 33

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

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

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

NZ



L'incontro Il Papa e la sopravvissuta "Perdono per l'orrore della Shoah"

DOMENICO AGASSO - P. 18



L'intervista La ministra Bonetti "Figli, assegno anche alle famiglie Lgbt"

FLAVIA AMARILE - P. 9

Stagnaro Addio al papà di Topo Gigio lo trovò in uno scatolone abbandonato

ALESSANDRA COMAZZI - P. 21

NOBIS ASSICURAZIONI

LA STAMPA

DOMENICA 21 FEBBRAIO 2021

L'ASSICURAZIONE CHE RISPONDE SEMPRE! www.nobis.it

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (1,50 € QUOTIDIANO + 0,50 SPECCHIO ABBINAMENTO OBBLIGATORIO) • ANNO 155 • N. 51 • IN ITALIA: II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II DL. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DGB-TO II www.lastampa.it GNN

L'EDITORIALE

ITALIA E USA BENTORNATO OCCIDENTE

MASSIMO GIANNINI

Tutto bene, a parte il virus. Corriamo sul filo del paradosso, perché a un anno esatto dalla scoperta del Paziente Uno a Codogno il Covid è e resta l'Apocalisse che ha sconvolto, e in molti casi anche distrutto, le nostre vite. Ma dobbiamo riconoscerlo: nonostante questa maledetta pandemia, il mondo sta cambiando in fretta e in meglio. Fino a pochi mesi fa la scena globale era prepotentemente occupata dalla "tirannia dei buffoni" (secondo la formula del politologo francese Christian Salmon): Trump e Bolsonaro, Modi e Duterte, Johnson e Orban, Zelensky e Salvini. L'allegria brigata dell'Internazionale populista, sovranista, nazionalista sembrava tenere saldamente in mano l'agenda e in ostaggio il pianeta. In poche settimane il quadro pare radicalmente cambiato.

The Donald, scampato all'impeachment, gioca a golf a Mar-a-Lago. Il paracadutista brasiliano consuma il suo marqueziano autunno del patriarcato. Il capo indiano e il leader filippino appassiscono. I fieri pattisti di Visegrád sono finiti un po' ai margini. Il Capitano leghista, eurofobico fulminato sulla via di Grugliasco, è salito felice sul carro del governo più euroentusiasta della Repubblica tricolore. Ma c'è di più. La conferenza sulla sicurezza a Monaco e il pre-vertice del G7 di venerdì scorso sono semi piantati nel campo riarsi del disordine mondiale. Toccherà ai capi di Stato e di governo irrigare le zolle e far crescere le piante, e sarà un compito arduo. Ma la stagione sembra promettente, grazie anche ai due leader "esorcipienti" Biden e Draghi. Il nuovo inquilino della Casa Bianca butta al macero il "Maga" trumpiano e annuncia "l'America è tornata". Una gran bella notizia, per chiunque abbia a cuore il futuro dei nostri figli.

CONTINUA A PAGINA 17

DOMANI CDM SU PANDEMIA E TRASPORTI, NUOVO SCONTRO SUI COLORI CON LE REGIONI

Draghi cambia il piano vaccini subito AstraZeneca per tutti

Intervista a Zaia: "L'Ue si è mossa male, per questi i governatori fanno da soli"

ILARIO LOMBARDO PAOLO RUSSO

Cinque ministri a Palazzo Chigi. Uno per ogni partito. Un faccia a faccia che ha ricordato i vertici tra i capidelegazione di maggioranza del governo Conte Bis. C'era Giorgetti per la Lega, Franceschini per il Pd, Patuanelli per il M5S, Maria Stella Gelmini per Forza Italia e Roberto Speranza per LcU. - P. 2 SERVIZI - PP. 2-9

LA TESTIMONIANZA

"Vi racconto il mio papà prima vittima del virus"

VANESSA TREVISAN •

Difficile tradurre in parole quanto abbiamo vissuto. Ciò che ci stava accadendo era talmente illogico, insensato, impossibile. - P. 5

IL PERSONAGGIO

Il Covid si prende Bellugi poeta e viveur del pallone

GIULIA ZONCA

Mauro Bellugi se ne va con una finta. Dopo averci detto che niente lo avrebbe fermato muore devastato dal Covid. - P. 11

IL FEMMINICIDIO DI GENOVA

Clara sapeva che l'avrebbero uccisa, si era già pagata il funerale



Il sit-in organizzato dai centri antiviolenza davanti al negozio dove Clara è stata uccisa

ANSA/LUCA ZENARO FAGANDINTE/PREGATTI - P. 10

QUELLA CATENA DI DONNE FERITE

FLAVIA PERINA

Strazia il cuore immaginare le ultime ore, giorni, mesi della settantenne Clara Ceccarelli, così sicura di essere ammazzata dal suo ex da essersi già pagata il funerale, e tuttavia così

forte nell'affrontare un destino che credeva ineluttabile da aprire ogni mattina il suo negozio, per senso del dovere verso il padre anziano e il figlio disabile che dipendevano da lei. - P. 17

OGGI SU SPECCHIO

Elogio della camminata Il segreto della D'Urso obiettivo 10 mila passi "Non guardo mai la tv"

DOMENICO QUIRICO

Ho sempre pensato che camminare (e correre) sia un atto deliziosamente conservatore. Di più: giotosamente reazionario. La modernità, il progresso, la tecnologia, gli innumerevoli mondi nuovi che continuamente aggiorniamo sono costruiti sulla velocità.

Specchio



SIMONA SPARACO

Nel mondo di prima, quando ancora si potevano dare le feste in casa, un paio di anni fa ne organizzai una, e una coppia di invitati mi chiese se poteva portare con sé un'amica. Quando andai ad aprire la porta, mi ritrovai davanti la regina della Tv: Barbara D'Urso.

LA POLEMICA

CAMILLERI, IL GIALLO STAVOLTA È LA STATUA

CATENA FIORELLO

«La poesia non è di chi la scrive, è di chi gli serve» dice il postino Mario Ruoppolo al poeta Neruda.



E così le statue dei personaggi. Non sono (o non dovrebbero essere) di «chi le ospita» ma di chi «gli servono» - per parafrasare in modo sgrammaticato, ma efficace, il concetto di Mario Ruoppolo. - P. 19

IL RECORD

SE LARISSA SALTA GIÀ COME MAMMA FIONA

STEFANO SEMERARO

È un salto da record, ma anche un viaggio nel tempo, una questione di famiglia, l'evoluzione di un sogno. Il 6,91 che Larissa Iapichino ha stampato sulla pedana di Ancona è la stessa misura che Fiona May staccò a Valencia nel 1998, e come allora vale il record italiano indoor. Solo che mamma Fiona al tempo aveva 10 anni in più. - P. 27



LA STORIA

"IO, CHE HO RESISTITO 7 NOTTI NEL CREPACCIO"

GIANPAOLO SARTI

Sette giorni, sette notti. Sembra un film. Prima o poi, chissà, diventerà proprio la trama di un film la storia vera di Michele Benedetti, 33 anni, triestino sopravvissuto al gelo per quel tempo sui monti della Val Venzonassa, in Friuli. Lui e il suo cagnolino Ash, piccolo meticcio di undici anni. - P. 13



NOBIS ASSICURAZIONI L'ASSICURAZIONE CHE RISPONDE SEMPRE! www.nobis.it

www.prosciuttocrudodicuneo.it D.O.P. CRUDO DI CUNEO



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

GIORNATA DI STUDIO DEGLI INGEGNERI SUL MOSE

Nuovo terminal offshore Zinconone fa da sponda a Costa

Commissario favorevole all'avamposto in mare con la chiusura delle bocche Dighe completate al 95%. Spitz: «Ora il tema della manutenzione»

ENRICO TANTUCCI

Il Mose completato al 95% ma per il quale, insieme ai collaudi, è ora essenziale cominciare la pianificazione provvisoria e permanente. Il nuovo terminal off shore, soprattutto per i container, come soluzione alle chiusure prolungate delle dighe mobili. Un tavolo con le imprese e con lo stesso liquidatore del Consorzio, Massimo Miani, che il sindaco Luigi Brugnaro si dice disposto ad aprire per coinvolgere le banche nel pagamento di commesse e stipendi arretrati. Sono alcuni degli spunti scaturiti dalla densa giornata di studi che il Collegio e l'Ordine degli ingegneri di Venezia e del Veneto, oltre che nazionale, hanno organizzato ieri online, dedicandola proprio al sistema di dighe mobili alle bocche di porto e chiamando a partecipare tutti gli attori principali della vicenda, a cominciare dal commissario straordinario del Mose, Elisabetta Spitz, e al Provveditore triveneto alle Opere pubbliche e commissario straordinario del Porto, **Cinzia Zinconone**, mentre ha dato forfait all'ultimo momento il commissario liquidatore del Consorzio Venezia Nuova, Massimo Miani. In apertura Brugnaro ha rilanciato proprio sul tema degli stipendi ai dipendenti e dei debiti che il Consorzio dovrebbe pagare, con i 530 milioni euro di risparmi sui mutui "Bei" sottoscritti negli anni per ora congelati. «Ho intenzione di indire una riunione con le imprese per arrivare a un accordo generale per poter sbloccare i fondi, coinvolgendo anche le banche. Per le imprese e per i lavoratori è ossigeno puro». Giovanni Zarotti, direttore tecnico del Consorzio Venezia Nuova, ha spiegato come il Mose sia ora al 95% del completamento, mentre proseguono i collaudi, la sala di controllo sarà completata nei prossimi mesi e manca ancora l'intervento di impermeabilizzazione di Piazza San Marco. L'ingegner Antonio Rusconi, componente della Commissione di salvaguardia ha insistito sulla necessità di un monitoraggio costante, perché le chiusure parziali delle bocche di porto possono aumentare l'erosione dei bassifondi e il degrado morfologico lagunare, assommandosi a sovralti anche superiori ai 20 centimetri, per il contributo delle piogge e delle acque del bacino scolante. Giovanni Cecconi, già direttore del servizio informativo e della sala operativa sperimentale del Consorzio Venezia Nuova, ha insistito sul fatto che i rialzi delle pavimentazioni in città sono troppo bassi e andrebbero portati almeno a quota 130. Paolo Costa, già presidente dell'Autorità portuale, ha rilanciato il progetto del terminal offshore in mare per container, un progetto già depositato e prossimo ad arrivare al Cipe, che con un costo di circa un miliardo - finanziato con il Recovery Plan più circa 600 milioni di euro di fondi privati - potrebbe risolvere il problema della portualità veneziana, anche con la chiusura totale delle bocche di porti. E ha trovato una sponda nel commissario al Porto, **Zinconone**, per la quale il terminal offshore con la conca di Malamocco rivista potrebbe essere l'unica soluzione. Per il commissario Spitz, sul Mose «si richiede una fase di gestione, da manutenzione provvisoria a manutenzione programmata. È questo il tema del futuro, per far durare l'opera il più a lungo possibile. Spetta ora alla comunità locale e agli organi competenti indicare la quota più idonea di entrata in funzione del Mose, 110, 120 o 130 centimetri». --ENRICO TANTUCCI© RIPRODUZIONE RISERVATA.



«Il Mose non basta, Venezia va alzata tutta»

*Spitz e Zincone al convegno dell'Ordine degli ingegneri «Oltre alle barriere sono importanti le opere complementari»
Il super-commissario: «Le quote di 110 e 130 decise oggi per il sollevamento, un domani potrebbero cambiare»*

NICOLA MUNARO

SALVAGUARDIA VENEZIA Due punti che sono il risvolto della stessa medaglia, il pieno funzionamento del Mose e che mettono d' accordo le due donne del Mose, il commissario straordinario del Mose, Elisabetta Spitz, e il provveditore alle opere pubbliche, **Cinzia Zincone**, decise più che mai a chiudere con la consegna dell' opera il 31 dicembre. Da un lato la manutenzione, vero nodo del futuro dopo la certezza del funzionamento dell' opera, e dall' altro, soprattutto, tutti i lavori complementari alle 78 paratoie: i marginamenti che permetterebbero, una volta rialzate le rive e le zone più basse come San Marco, di sollevare con meno frequenza le dighe. L' IDEA Le considerazioni nascono a chiusura del convegno organizzato dal Consiglio nazionale, dall' ordine e dal collegio veneziano, oltre alla federazione degli ordini degli ingegneri veneti e moderato dal direttore de Il Gazzettino, Roberto Papetti. «L' opera può essere sollevata a qualsiasi quota, non spetta a me decidere ma spetta alla comunità locale e agli organi che devono prendere una decisione - ha detto Spitz - Le quote di 110 e 130 centimetri per sollevare le paratoie sono quote assunte oggi ma nel momento in cui le opere del Mose saranno concluse e l' opera diverrà pienamente pubblica, si potrà decidere la quota più idonea anche in funzione dei marginamenti». Eccolo, quindi, il punto focale di una situazione al momento irrisolta. Anche perché le zone più basse di Venezia vengono sommerse anche a quote inferiori. «Può essere - ha continuato il commissario all' opera - che oggi decidiamo una quota più bassa e se migliorano i marginamenti e si rialza il livello limite. Se si faranno interventi che permetteranno di innalzare la quota di sollevamento, questa sarà la soluzione migliore di usare l' opera». Parole che hanno trovato l' eco in quelle del provveditore **Cinzia Zincone**: «Le opere alle bocche di porto hanno costituito la sfida più grande per innovazione tecnologica e coesiva di un' opinione ricca di cassandre. Il Mose - ha poi sottolineato **Zincone** - da solo non funziona se non si provvede alla chiusura delle opere complementari e di compensazione». Rialzando le rive, c' è meno rischio che Venezia sommersa e meno necessità di un frequente sollevamento del Mose. IL PORTO Perché, ha ricordato **Zincone**, commissario del Porto di Venezia, «è attraverso questo che si arriva a parlare del Porto: arrivare a un porto regolato è l' obiettivo per garantire un pilastro dell' economia veneziana». La soluzione? Il porto offshore proposto dall' ex ministro Paolo Costa che ieri ha definito «un non problema» la convivenza del Mose, del porto e della salvaguardia della città bypassabile con la realizzazione della piattaforma in alto mare «finanziabile con il Recovery fund». Tra i temi anche quello della neonata Autorità per la laguna, chiamata a gestire il Mose: «Ha in sé i crismi per riuscire», il commento dell' ingegner Roberto Scibilia, dirigente in pensione dei Lavori pubblici del Comune. Al tavolo anche il sindaco Luigi Brugnaro: «Il tema è avere rispetto della città e di problemi che la città conosce». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



«Il Mose va alzato a più di 110» Zincone apre all' offshore di Costa

Spitz: opera delicata, rischio usura. Accordo con le banche per pagare le imprese

Alberto Zorzi

veneziana «La quota di 110 centimetri era stata stabilita dal Comitato, quella attuale di 130 dal tavolo in Prefettura. La quota definitiva non spetta a me deciderla, ma io auspico che sia superiore a 110, perché il Mose è un' opera molto sensibile e un eccessivo utilizzo può comportare una progressiva usura», dice il commissario Elisabetta Spitz. Dopo venti sollevamenti dal 3 ottobre a oggi rispetto ai 4-5 previsti inizialmente - e uno mancato proprio nel giorno con il picco più alto (138 centimetri) - è evidente che la modalità di gestione del Mose dovrà essere cambiata. Anche perché, come noto, ogni volta che si alzano le paratoie si bloccano i porti: quelli commerciali con Malamocco e Chioggia, quello crociere (ora inattivo causa Covid) con il Lido. Ieri Spitz, in un webinar organizzato dagli ingegneri veneziani e nazionali (a cui hanno partecipato 3 mila iscritti), ha lanciato la sua proposta: «Fare interventi locali per alzarlo meno mi pare la modalità di gestione più efficiente». Linea su cui concorda anche il provveditore (e ora anche commissario del Porto) **Cinzia Zincone**, ma non un altro dirigente di Palazzo X Savi come Francesco Sorrentino, che nella chat del webinar ha scritto che questo comporterebbe «la rivisitazione di tutte le opere di difesa locale, con necessità di reperire centinaia e centinaia di milioni», oltre a rendere superato l' attuale progetto di difesa dell' intera insula di San Marco. Spitz e **Zincone** hanno concordato sul fatto che ora la prima sfida, oltre a chiudere il cantiere, è quella della manutenzione, un po' meno su quel complesso di opere complementari e compensative del «sistema Mose». «Ci siamo concentrati sulle opere alle bocche di porto, ma il Mose funzionerà bene solo se c' è anche il resto - ha detto **Zincone** - Mose vuol dire anche laguna e dobbiamo proseguire con gli studi». Spitz, però, a domanda sui soldi che mancano, ha tirato dritto. «Le risorse ci sono e sono alla Ragioneria dello Stato per concludere l' opera - ha detto - non il sistema, che non è di mia competenza». Il riferimento è ai 530 milioni di euro recuperati dai vecchi interessi passivi, soldi che le imprese del Consorzio Venezia Nuova aspettano come l' aria, visto che avanzano 20 milioni di euro. Il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro ha però anticipato che nei prossimi giorni ci sarà un incontro che dovrebbe risolvere la situazione: potrebbero essere le banche ad anticipare i soldi, con la garanzia delle istituzioni. Tra i vari interventi, il direttore tecnico del Cvn Giovanni Zarotti ha sottolineato la flessibilità d' uso del Mose («il sollevamento di Lido, in condizioni non eccezionali, ha consentito di limitare di 15 centimetri il picco di marea»), mentre Antonio Rusconi, esperto di idrodinamica, ha spiegato come in caso di chiusure prolungate bisogna calcolare l' apporto della pioggia e del bacino scolante. Giovanni Cecconi, ex dirigente del Cvn, ha ribadito che molti guai (per esempio la corrosione) sono dovuti alla mancanza di manutenzione. «Il Mose è patrimonio di tutti, bisogna fare in fretta sulla gestione», ha chiosato Armando Zambrano, presidente nazionale degli ingegneri. Paolo Costa, ex ministro, sindaco e presidente del Porto, ha rilanciato il suo progetto di terminal offshore per poter far arrivare in Adriatico le maxi-portacontainer che pescano fino a 20 metri e ridurre anche - con la conca di navigazione operativa per le «navette» (le «mama vessel») - il contrasto tra Mose e portualità. «E' un progetto maturo, che ha l' ok della Via e del consiglio superiore dei lavori pubblici - ha spiegato - E' un "candidato ideale" per il Recovery Plan». **Zincone** non ha nascosto l' interesse, dopo che



invece il predecessore Pino Musolino l' aveva messo da parte ritenendolo troppo costoso (un miliardo pubblico e 625 milioni privati): «La soluzione fuori dalla laguna è l' unica possibile per consentire non solo di mantenere, ma anche di accrescere l' importanza dei porti di Venezia».



Savona, gli ex lavoratori Mondomarine scrivono a Mattarella: "Questa disdicevole situazione ci impedisce di lavorare"

Il Comitato di Gestione di Autorità Portuale deve essere rinnovato quindi non è ancora stata formalizzato il vincitore del bando per la concessione del cantiere

Una lettera inviata al presidente della Repubblica Sergio Mattarella specificando tutto l'iter di questi anni e le preoccupazioni per il futuro dei loro posti di lavoro. I dipendenti degli ex cantieri ex Mondomarine hanno espresso così il loro disagio in una missiva al numero uno del Quirinale in attesa di conoscere l'esito del bando di gara nel quale si potrà conoscere il nome dell'affidatario degli ex Campanella. Il Comitato di Gestione di Autorità di **Sistema Portuale** doveva riunirsi a gennaio e poi ai primi giorni di febbraio per il rinnovo del consiglio e comunicare così il vincitore del bando, ma al momento non ci sono novità e quindi stanno rimanendo in standby sia le ditte che hanno partecipato alla gara (la Palumbo Superyachts attualmente concessionario provvisorio e probabilmente Monaco Marine e Mariotti) sia i 13 dipendenti che a fine anno sono stati lasciati a casa dalla stessa Palumbo per la scadenza del contratto a tempo determinato. "Durante questi ultimi 3 anni abbiamo lavorato come precari con contratti a termine dovuti alle proroghe temporanee della concessione demaniale concesse dall'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale, in attesa della chiusura del fallimento e della relativa gara pubblica per aggiudicarsi le aree di demanio marittimo su cui insiste il cantiere. Dopo 3 bandi di gara, e vari ricorsi al TAR Liguria e al Consiglio di Stato da parte di Aziende concorrenti che hanno contribuito a rallentare notevolmente l'iter amministrativo di assegnazione delle aree, l'**Autorità di Sistema Portuale** ha finalmente deciso a chi assegnare il cantiere sulla base di un piano industriale che il Gruppo Palumbo ha presentato l'estate scorsa nel rispetto dei criteri contenuti del bando di gara" spiegano nella lettera specificando i contenuti del bando. "Investimenti di ristrutturazione delle aree; refitting di mega yachts e barche da lavoro commerciali in campo **portuale** e marittimo; Realizzazione di nuove costruzioni di mega-yachts; Riassunzione delle maestranze della ex Mondomarine che sono rimaste in carico alla curatela fallimentare in attesa della chiusura dell'iter del fallimento" proseguono. "In questi giorni il Comitato di Gestione **Portuale** si sarebbe dovuto esprimere su quale azienda si sarebbe aggiudicato per 20 anni le aree, con un apposito ordine del giorno e da quanto sa trapelando in modo officioso l'aggiudicatario è proprio il gruppo Palumbo. Si tenga conto che la commissione tecnica dell'**Autorità di Sistema** del Mar Ligure Occidentale si è riunita a Palazzo San Giorgio a Genova il 29 dicembre 2020, stabilendo così il vincitore del bando di gara" continuano nella lettera al Presidente Mattarella. "Dopo questa lunga premessa, egregio Presidente, ci vediamo costretti a ricorrere alla sua attenzione perché l'**Autorità di Sistema Portuale** sta ritardando a formalizzare l'assegnazione in quanto, motivando questo ritardo al fatto che è in atto una crisi di Governo, e che l'attuale Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti non può sancire quanto deciso dal Comitato di Gestione **Portuale**; non solo, a causa di ciò anche se l'attuale presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** Paolo Emilio Signorini è stato riconfermato, comunque il comitato di gestione andrà sciolto e rinominato. In ultima analisi, noi lavoratori assistiamo letteralmente impotenti di fronte a tutto ciò: come ultimo atto ci siamo recati insieme al Prefetto di Savona Antonio Cananà con la richiesta di un suo intervento a garanzia di una più celere procedura che sblocchi questo stallo che di fatto impedisce al gruppo Palumbo di mettere in atto il piano di investimenti e, cosa principale, di riassumere al più

Savona, gli ex lavoratori Mondomarine scrivono a Mattarella: "Questa disdicevole situazione ci impedisce di lavorare"

Il Comitato di Gestione di Autorità Portuale deve essere rinnovato quindi non è ancora stata formalizzato il vincitore del bando per la concessione del cantiere.

Una lettera inviata al presidente della Repubblica Sergio Mattarella specificando tutto l'iter di questi anni e le preoccupazioni per il futuro dei loro posti di lavoro.

MONDOMARINE

presto tutti i lavoratori che allo stato attuale sono collocati in NASPI (con il paradosso che in questo periodo dell' anno l' attività del cantiere ferve con una presenza notevole di unità da diporto in refitting, e 3 dichiarazioni di costruzione per nuove unità da diporto



Savona News

Savona, Vado

depositate presso la Capitaneria di Porto di Savona ma ferme al palo)" specificano. "Abbiamo ritenuto doveroso informarla di questa disdicevole situazione che, usando due assonanze, impedisce agli imprenditori di intraprendere ed ai lavoratori di lavorare e le chiediamo gentilmente, nell' ambito delle sue prerogative, un intervento che faciliti lo sblocco della situazione testé illustrata" hanno concluso gli ex lavoratori Mondomarine.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

martedì la decisione sulla mobilitazione, chiesto un incontro in prefettura. Il console: «I miei volevano fermarsi da subito»

Scontro terminalisti-Authority Porto di Genova verso lo sciopero

Dopo la messa in mora di Confindustria sui conti dei camalli, i sindacati fanno quadrato intorno alla Culmv

FRANCESCO MARGIOCCO

Genova Il porto era sul punto di fermarsi, ieri mattina, se non fosse stato per Antonio Benvenuti. «Molti miei compagni di lavoro volevano scioperare, gli ho suggerito di aspettare. C'è un percorso da seguire». Lo sciopero, avverte il capo della Culmv, è solo rinviato. A provocare questa reazione è stata la lettera che Confindustria ha recapitato a mano al presidente dell' **Autorità portuale**. L'episodio, di cui Il Secolo XIX ha dato notizia ieri, ha colto tutti di sorpresa. A cominciare dal console della Compagnia unica. «Confindustria ha sempre firmato tutti gli accordi e ora si accorge che non le vanno più bene? Parla a nome di grandi terminalisti italiani e internazionali: non vorrà farci credere che gli abbiamo estorto le firme!», dice Benvenuti. «Otto milioni di danni» La lettera ruota attorno alle integrazioni tariffarie di circa 900 mila euro che ogni anno i terminalisti versano nelle casse della Culmv. Sono dei conguagli forse non dovuti ma che i terminalisti hanno sempre accettato. Finora. «Da sempre le imprese hanno denunciato la non conformità alla norma di tale prassi», si legge nella lettera firmata dal presidente della sezione terminalisti di Confindustria Genova, Giuseppe Costa, a nome di otto aziende.

E ancora: «Consapevole di questa situazione» l' **Autorità** è «restata colpevolmente e anzi intenzionalmente inerte rispetto al dovere di impedire alla Culmv di abusare della propria posizione dominante». Il conto è salato: «Violazione del diritto dell' Unione europea» da parte dell' **Autorità portuale** e «diritto delle imprese di chiedere il risarcimento del danno» per otto milioni più gli interessi. Perché protestare ora dopo avere concesso, due mesi fa, l'ennesima integrazione? «Quella lettera non è un atto ufficiale», dice Costa. «I suoi contenuti erano noti al presidente dell' **Autorità portuale** da dicembre, prima dell' accordo sull' integrazione. Esprime la nostra posizione. Riteniamo che l' **Autorità portuale** debba applicare la legge. Siamo stufi di queste integrazioni tariffarie, ma non volevamo provocare questo sconquasso». In una nota, i sindacati di categoria Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti replicano agli «attacchi molto duri e secondo noi inappropriati» di Confindustria, che «mettono in discussione molti atti e accordi», chiedono al prefetto «un incontro alla presenza di tutte le istituzioni genovesi affinché intervengano per impedire che Confindustria rompa la pace sociale», dichiarano di aver «dato mandato ai propri legali di verificare la possibilità di azioni legali nei confronti degli autori della lettera» e annunciano la convocazione «per martedì (...) dei delegati del porto di Genova per prendere una decisione sulle iniziative più opportune da intraprendere». Interviene anche il Partito democratico «sorpreso» dalla lettera e preoccupato perché la crisi si supera «se le parti sociali agiscono insieme». il silenzio dell' **autorità portuale** Nell' attività del porto, soggetta ad alti e bassi, la Compagnia unica fornisce ai terminalisti il personale necessario a colmare gli alti. I terminalisti hanno i propri dipendenti, ma chiamano camalli della Culmv quando i dipendenti non bastano. L' **Autorità portuale** deve vigilare su queste chiamate, applicando il piano organico dei lavoratori, il documento con cui terminalisti, armatori e sindacati dovrebbero programmare il mercato del lavoro **portuale**, ma che a Genova attende da anni un aggiornamento. Sentito sulla lettera di Confindustria, il presidente dell' **Autorità portuale**, Paolo Emilio Signorini, risponde con



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

un «per il momento non intendo commentare». Strada in salita Benvenuti, invece, si dice «sconcertato». A gennaio, la sua Compagnia unica ha approvato un piano di risanamento che taglia i costi al 2023 per oltre un milione e che arriva dopo un anno in cui le giornate di lavoro dei portuali sono crollate. Ora deve rinnovare gli accordi che regolano i rapporti tra la Compagnia e le 13 imprese portuali. La strada era già in salita, dopo la lettera di Confindustria lo è ancora di più. Ieri Benvenuti ha evitato lo sciopero, sul domani non promette nulla: «Chi semina vento raccoglie tempesta». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

L'adeguamento tariffario per ripianare i bilanci della Compagnia e l'inerzia di Palazzo San Giorgio

Il nodo della mancata mediazione sui moli Così il banco è saltato dopo l'ultimo accordo

ALBERTO QUARATI

Genova Per capire le ragioni della dura lettera dei terminalisti genovesi all' **Autorità** di **sistema portuale**, bisogna fare un salto indietro di due mesi, alla firma dell' accordo tra gli imprenditori delle banchine e la Compagnia unica. La spoletta della bomba è saltata lì: alla chiusura, per l' ottavo anno, di un accordo che a seconda delle due sponde della trattativa ha sempre avuto due nomi diversi, e cioè "adeguamento tariffario" per la Culmv, "contributo a copertura di perdite gestionali" per i terminalisti. La differenza non è da poco: per la Culmv, si tratta di soldi che vengono corrisposti per una serie di servizi che nelle contrattazioni a inizio anno non erano stati contabilizzati, per i terminalisti sono soldi che in un modo o nell' altro servono a far chiudere in pareggio il bilancio della Culmv. Il fine però è lo stesso: chiudere appunto il bilancio dei camalli, salvare i conti della Compagnia che per motivi storici e normativi si trova da tempo in una situazione di forte difficoltà finanziaria, e che da quest' anno ha avviato un faticoso piano di risanamento, votato dai propri soci a metà gennaio. Ultimata a fine 2020 la trattativa sul 2019, i terminalisti hanno deciso di affidare a uno studio legale una lettera per ribadire quello che più o meno dicono tutti gli anni: «Questa è l' ultima volta», promessa che peraltro crolla regolarmente sotto il pressing di sindacati, politica, istituzioni locali. Del resto, la cooperativa Culmv è quella che da oltre 25 anni garantisce la pace in porto, intervenendo nei picchi di lavoro e pagando per prima le crisi di traffico, facendo da ombrello alle altre aziende. Poi, con più di 1.000 persone, è il più grande soggetto che lavora dentro un porto italiano, il suo fallimento sarebbe un terremoto sociale. Per questo la lettera ha avuto una lunga gestazione, ma alla fine è stata firmata da tutti quanti i terminalisti. Per dire «questa è l' ultima volta», ma in tempi non sospetti. Non, insomma, al momento della solita chiusura del bilancio Culmv. E cosa rimproverano i terminalisti a Signorini? Primo: il fatto che l' **Autorità portuale** ha tutta una serie di strumenti normativi di potere e controllo sulla Culmv, che a parere delle aziende non sarebbero esercitati, e consapevolmente. Secondo: il fatto che nonostante questi poteri, nei fatti l' Authority non abbia effettuato la giusta mediazione tra Compagnia e terminalisti. Un compito titanico, anche ricordando che prima del 2016 gli stessi terminalisti erano in Comitato **portuale**, condividendo quindi almeno in parte la responsabilità. Va detto che fino a quell' anno, il patto era grosso modo riassumibile in soldi in cambio di progressiva riduzione del personale, meccanismo che si è perso col nuovo assetto dell' Authority a seguito della riforma dei porti, mentre il nuovo ente non ha mai realizzato un piano per l' organico dello scalo. Terzo: l' Authority non solo non ha esercitato il potere senza mediare, ma si è fatta parte attiva nel chiedere ai terminali l' adeguamento tariffario. Più ancora del conto degli oltre 8 milioni rivendicato dai terminali, nella lettera colpiscono i richiami alla Corte di Giustizia Ue: le fiamme del conflitto, se non sarà spento, sono destinate ad arrivare molto in alto. --



Porto, i terminal 'diffidano' l' authority "Non ha vigilato sulla Compagnia"

Lettera dei privati dello scalo genovese a Palazzo San Giorgio, calcolati danni per 8 milioni. L' accordo che ha permesso alla Culmv di chiudere i conti 2019 non ha convinto il fronte degli operatori. Che ora va all' attacco

segue dalla prima di cronaca Come a dire, non va interpretata (ancora) come l' avvio di un' azione risarcitoria, ma solo come la manifestazione di un disagio evidente. « Proprio così - spiega Costa - volevamo manifestare il nostro malessere, affinché l' authority si ricordasse di essere super partes. Perché diciamo questo? Perché qualcuno sta già contravvenendo agli accordi presi, nei primi contratti che si stanno firmando ». Costa ribadisce che non è stata avviata alcuna richiesta di risarcimento e che gli 8 milioni indicati sono la somma di tutti gli "adeguamenti tariffari" assegnati alla Culmv dal 2013 a oggi per consentirle di chiudere i bilanci. «Abbiamo firmato tutti questa lettera a dicembre, poi sono stato io nei giorni scorsi a consegnarla all' authority » che ora resta in attesa di segnali da Palazzo San Giorgio. Se la forma è sostanza, i contenuti della missiva sono comunque forti e assumono i contorni di una diffida e una messa in mora. I terminalisti genovesi contestano infatti all' authority di non aver adeguatamente controllato per arginare l' abuso di posizione dominante della Compagnia Unica. Non solo. Proprio questa " carenza" di vigilanza, dal 2013 a oggi, avrebbe provocato danni ai privati del porto quantificati in 8 milioni di euro. All' authority, in sostanza, si contesta di non aver esercitato i suoi poteri di controllo e di regolazione per contenere il ruolo della Compagnia all' interno dello scalo. Così facendo, i soci di San Benigno avrebbero finito per abusare della propria posizione che secondo quanto prevede la legge, e al termine di un bando di gara pubblica, è in esclusiva per la sola fornitura dei picchi di traffico. L' at-teggiamento di Palazzo San Giorgio, che risalirebbe al 2013 e quindi coinvolgerebbe anche le precedenti gestioni dell' authority (la presidenza Merlo, il commissariamento Pettorino e l' attuale presidenza Signorini), si sarebbe così tradotto in un danno quantificato in 8 milioni di euro. La lettera apre un nuovo capitolo nella storia infinita dell' organizzazione del lavoro sulle banchine genovesi, da tempo terreno di confronto e di scontro fra le diverse anime dello scalo. La situazione attuale supera quella lunga stagione di conflittualità a cui si pose fine con l' alleanza fra capitale e lavoro. Alleanza normata anche dalla legge di riforma. I privati, titolari di quelli che un tempo si chiamavano "tutti i fattori della produzione", per i picchi di traffico devono rivolgersi al soggetto che si è aggiudicato la gara per la fornitura di questo servizio, appunto la Compagnia Unica. Proprio questo equilibrio fra capitale e lavoro ha permesso al porto di crescere e di contenere i suoi danni nei momenti più critici, con i terminalisti che hanno evitato di caricarsi di eccessivi costi fissi, che finirebbero per farli affondare, affidandosi invece alla Culmv, competitiva nei costi, flessibile e vero argine a quella precarietà che si tradurrebbe rapidamente in un servizio spezzettato e in un lavoro non più sicuro. L' ultima estenuante trattativa sull' organizzazione del lavoro, con l' adeguamento tariffario che ha permesso alla Culmv di chiudere i conti del 2019, non ha però convinto tutti, a cominciare dal fronte privato che sta procedendo compatto. Che cosa potrà accadere, a questo punto? Il tavolo di trattativa che dovrebbe avviarsi la prossima settimana servirà a rendere più chiaro lo scenario, ma di certo le contestazioni mosse a Palazzo San Giorgio invitano a una profonda riflessione. Proprio l' authority, infatti, in questi mesi ha condotto la trattativa sul lavoro senza derogare al suo



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

ruolo di controllo. Così non la pensano i terminalisti a cui va comunque riconosciuto l' enorme mole di investimenti sostenuta per la crescita dello scalo. Una partita tutta da giocare, insomma. Il quadro di regole che ha permesso al porto di crescere, continuando a tutelare il lavoro, comincia a scricchiolare? Se è così, diventa necessario tornare a dialogare nell' interesse collettivo dello scalo e della città, mettendo da parte i tradizionali interessi di parte. Immediata e durissima, intanto, la reazione dei sindacati che potrebbero valutare anche uno sciopero in banchina nei prossimi giorni. « I terminalisti stanno mettendo in discussione l' organizzazione del lavoro nel porto, che in tempi pre pandemia ha permesso di ottenere risultati record per lo scalo, oltre che tenere l' operatività ad alti livelli con grande senso di responsabilità e sacrificio di tutti lavoratori portuali - dicono Filt Cgil Fit Cisl e Uiltrasporti - Gli operatori mettono in discussione molti atti e accordi che in questi anni sono stati frutto anche di percorsi sindacali e di sacrificio da parte di tutti i lavoratori. Preoccupati per questa posizione dei terminalisti e per il comportamento adottato nei confronti dei propri dipendenti, rendendo il luogo di lavoro difficile, abbiamo deciso di convocare per martedì l' attivo dei delegati del porto per prendere una decisione sulle iniziative da intraprendere». - (massimo minella) © RIPRODUZIONE RISERVATA

L' intervento

Ma siamo sicuri che il monopolio non sia dei privati?

di Riccardo degli Innocenti * Confindustria parla di monopolio della Culmv. Ma nel farlo omette di specificare due aspetti. Primo, che si tratta di un monopolio legale, ossia disposto dalla legge. Secondo, che i terminalisti nel loro insieme esercitano un analogo " monopolio legale della domanda", noto in economia come monopsonio, tanto che la Culmv è completamente soggetta per legge alla discrezionalità e indeterminatezza delle chiamate al lavoro dei terminalisti senza che per essi sussista alcun onere. Questo squilibrio di mercato consente ai terminalisti di negoziare a proprio favore, com' è tipico dei monopsoni, sia le tariffe che il numero di avviamenti sino a ottenere condizioni al di sotto di quelle di un mercato concorrenziale. Con ciò abusando anch' essi di una analoga posizione dominante sul lato della domanda di lavoro. A fine esercizio, perciò, è ovvio che la Culmv torni a richiedere una integrazione tariffaria almeno nella misura del ripianamento di bilancio. Quanto alle disfunzioni gestionali della Culmv, sono in corso di correzione sulla base di un Piano di risanamento approvato dall' **autorità** e dagli stessi terminalisti. Confindustria per giustificare che dal 2013 ogni anno ha accettato e sottoscritto gli accordi con l' **autorità** e la Culmv per le integrazioni tariffarie, dichiara che lo ha fatto "al solo fine di scongiurare conflittualità nefaste nel porto", ma che " in definitiva le Imprese sono state sempre costrette a versare quanto richiesto". Questa affermazione, unita alla precedente per cui l' **Autorità** ha " sostanzialmente imposto" ai terminalisti di versare gli importi alla Culmv configurerebbe per l' **Autorità** una chiara responsabilità in termini di "concussione implicita o fraudolenta", reato penale grave commesso dal pubblico ufficiale che abusa della sua qualità o dei suoi poteri per ottenere un' utilità per sé o per terzi. Altrimenti, se non perché vittime di una concussione o estorsione, non si comprende perché amministratori e manager di imprese per azioni e multinazionali quali sono i terminal genovesi, in questi 7 anni abbiano firmato accordi indebiti e illeciti di fronte all' **autorità** e iscritto a bilancio le relative integrazioni tariffarie versate alla Culmv. Oggi, Confindustria denuncia l' **autorità**, chiamando in causa il diritto comunitario forse per paventare un ricorso alla Corte di Giustizia Ue. Perché non affronta a viso aperto i lavoratori e la Culmv che con il lavoro h24, i salari e le tariffe a cottimo, la salute e persino la vita, hanno assicurato in questi anni, sulla base di accordi sottoscritti liberamente da tutte le parti, la produttività e la flessibilità record con cui i terminalisti hanno ricavato utili milionari? Avendo la Culmv approvato il Piano di risanamento e dovendo assicurare il bilancio in pari, ha diritto e dovere di pretendere tariffe adeguate e condizioni di lavoro diversamente sostenibili, oltre a pretendere legittimamente una adeguata domanda di lavoro annuale da parte dei terminalisti. * esperto di portualità

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Porto di Genova, i terminalisti diffidano l' authority

Lettera della sezione dei privati di Confindustria:

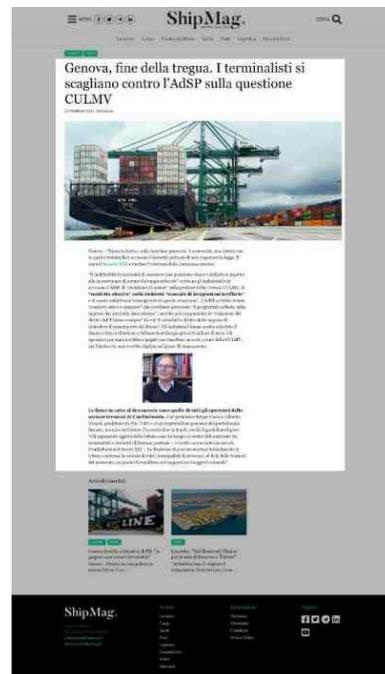
Massimo Minella

Diffida e messa in mora. A firmare la doppia mossa sono i terminalisti genovesi che all' **autorità** di **sistema portuale** contestano di non aver adeguatamente controllato per arginare l' abuso di posizione dominante della Compagnia Unica. Non solo. Proprio questa "carezza" di vigilanza, dal 2013 a oggi, avrebbe provocato danni ai privati del porto quantificati in 8 milioni di euro. A darne notizia è il quotidiano Il Secolo XIX nell' edizione di ieri. La lettera, firmata dalla sezione Terminal Operator di Confindustria Genova guidata da Beppe Costa, è già sul tavolo del presidente dell' **authority** Paolo Signorini a cui si contesta di non aver esercitato i suoi poteri di controllo e di regolazione per contenere il ruolo della Compagnia all' interno dello scalo. Così facendo, i soci di San Benigno avrebbero finito per abusare della propria posizione che secondo quanto prevede la legge, e al termine di un bando di gara pubblico, è in esclusiva per la sola fornitura dei picchi di traffico. L' atteggiamento di Palazzo San Giorgio, che risalirebbe al 2013 e quindi coinvolgerebbe anche le precedenti gestioni dell' **authority** (la presidenza Merlo, il commissariamento Pettorino e l' attuale presidenza Signorini), si sarebbe così tradotto in un danno quantificato dai privati in 8 milioni di euro, frutto degli "adeguamenti tariffari" approvati ogni anno e necessari a chiudere i bilanci. Soldi che ora, sostengono i privati, dovranno essere restituiti, con gli interessi. La lettera apre ovviamente un nuovo capitolo nella storia infinita dell' organizzazione del lavoro sulle banchine genovesi, da tempo terreno di confronto e di scontro fra le diverse anime dello scalo. La situazione attuale supera quella lunga stagione di conflittualità a cui si pose fine con l' alleanza fra capitale e lavoro. Alleanza normata anche dalla legge di riforma. I privati, titolari di quelli che un tempo si chiamavano "tutti i fattori della produzione", per i picchi di traffico devono rivolgersi al soggetto che si è aggiudicato la gara per la fornitura di questo servizio, appunto la Compagnia Unica. Proprio questo equilibrio fra capitale e lavoro ha permesso al porto di crescere e di contenere i suoi danni nei momenti più critici, con i terminalisti che hanno evitato di caricarsi di eccessivi costi fissi, che finirebbero per farli affondare, affidandosi invece alla Culmv, competitiva nei costi, flessibile e vero argine a quella precarietà che si tradurrebbe rapidamente in un servizio spezzettato e in un lavoro non più sicuro. L' ultima estenuante trattativa sull' organizzazione del lavoro, con l' adeguamento tariffario che ha permesso alla Culmv di chiudere i conti del 2019, non ha però convinto tutti, a cominciare dal fronte privato che sta procedendo compatto. Che cosa potrà accadere, a questo punto? Il tavolo di trattativa che dovrebbe avviarsi la prossima settimana servirà a rendere più chiaro lo scenario, ma di certo le contestazioni mosse a Palazzo San Giorgio invitano a una profonda riflessione. Proprio l' **authority**, infatti, in questi mesi ha condotto la trattativa sul lavoro senza mai derogare al suo ruolo di controllo, ma richiamando invece tutti i soggetti al rispetto delle regole. Così, ovviamente, non sembra essere per i terminalisti a cui va comunque riconosciuto l' enorme mole di investimenti sostenuta per la crescita dello scalo. Una partita tutta da giocare, insomma. Il quadro di regole che ha permesso al porto di crescere, continuando a tutelare il lavoro, comincia a scricchiolare? Se è così, diventa necessario tornare a dialogare nell' interesse collettivo dello scalo e della città, mettendo da parte i tradizionali interessi di parte.



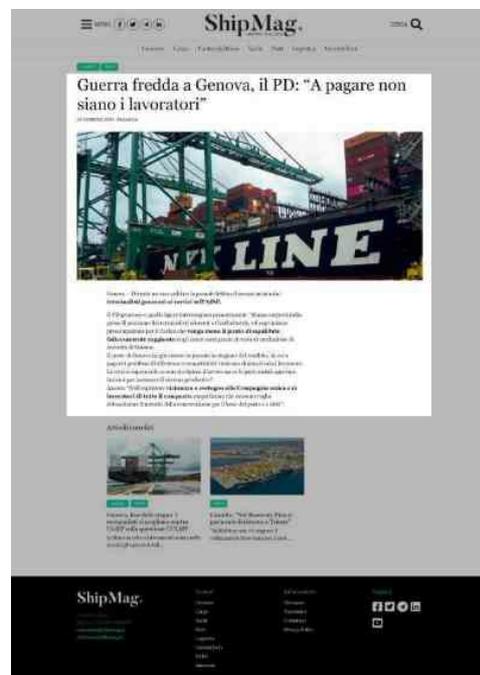
Genova, fine della tregua. I terminalisti si scagliano contro l'AdSP sulla questione CULMV

Genova Torna la bufera, sulle banchine genovesi. A scatenarla, una lettera con la quale i terminalisti accusano l'Autorità portuale di non rispettare la legge. E' stato il Secolo XIX a rivelare l'esistenza della durissima missiva. È indifferibile la necessità di assumere una posizione chiara e definitiva rispetto alle inosservanze di norme da tempo reiterate scrivono gli industriali che accusano l'AdSP di violazione di norme nella gestione della vicenda CULMV, di condotta abusiva nella richiesta annuale di integrazioni tariffarie e di essere addirittura consapevole di questa situazione. L'AdSP avrebbe tenuto condotte attive e omissive che avrebbero provocato il pregiudizio sofferto dalle imprese dal 2013 alla data odierna, sarebbe poi responsabile di violazione del diritto dell'Unione europea da cui il correlativo diritto delle imprese di richiedere il risarcimento del danno. Gli industriali hanno anche calcolato il danno subito e chiedono a Palazzo San Giorgio più di 8 milioni di euro. Gli operatori per anni avrebbero pagato per rimettere in sesto i conti della CULMV, ma l'Authority non avrebbe vigilato sul piano di risanamento. Le firme in calce al documento sono quelle di tutti gli operatori della sezione terminal di Confindustria. Dal presidente Beppe Costa a Gilberto Danesi, presidente di Psa. Tutti e 10 gli imprenditori genovesi del porto hanno firmato, ma non tutti erano d'accordo fino in fondo, rivela il quotidiano ligure. Gli argomenti oggetto della lettera sono da tempo al centro del confronto tra terminalisti e Autorità di Sistema portuale è scritto in una nota inviata da Confindustria al Secolo XIX. La decisione di non trasmettere formalmente la lettera conferma la volontà di tutti i terminalisti di ritrovare, al di là delle tensioni del momento, un punto di equilibrio nei rapporti tra i soggetti coinvolti.



Guerra fredda a Genova, il PD: A pagare non siano i lavoratori

Genova Diventa un caso politico la pesante lettera d'accusa inviata dai terminalisti genovesi ai vertici dell'AdSP. Il PD genovese e quello ligure intervengono pesantemente: Siamo sorpresi della presa di posizione dei terminalisti aderenti a Confindustria, ed esprimiamo preoccupazione per il rischio che venga meno il punto di equilibrio faticosamente raggiunto negli scorsi mesi grazie al ruolo di mediazione di Autorità di Sistema. Il porto di Genova ha già vissuto in passato la stagione del conflitto, in cui a pagare i problemi di efficienza e competitività venivano chiamati solo i lavoratori. La crisi si supera solo se non si colpisce il lavoro ma se le parti sociali agiscono insieme per sostenere il sistema produttivo. Ancora: Nell'esprimere vicinanza e sostegno alla Compagnia unica e ai lavoratori di tutto il comparto, auspichiamo che nessuno voglia abbandonare il metodo della concertazione per il bene del porto e a città.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Sempre più a rischio la pace sociale del porto di Genova: i portuali reagiscono alla lettera dei terminalisti

Nonostante la sezione Terminal operators di Confindustria Genova abbia provato a gettare acqua sul fuoco dicendo che gli argomenti oggetto della lettera sono da tempo al centro del confronto tra terminalisti e Autorità di Sistema portuale e che la decisione di non trasmettere formalmente la lettera conferma la volontà di tutti i terminalisti di ritrovare, al di là delle tensioni del momento, un punto di equilibrio nei rapporti tra i soggetti coinvolti il vaso di Pandora ormai è stato aperto. Mentre la port authority per ora rimane in silenzio, a parlare ci hanno pensato i lavoratori portuali della Culmv per mezzo dei propri rappresentanti sindacali. I terminalisti stanno mettendo in discussione l'organizzazione del lavoro nel porto di Genova, che in tempi pre-pandemia ha permesso di ottenere risultati record per lo scalo genovese, oltre che tenere l'operatività ad alti livelli con grande senso di responsabilità e sacrificio di tutti lavoratori portuali si legge in una lettera firmata da Enrico Ascheri e Enrico Poggi (Filt Cgil), Mauro Scognamillo e Massimo Rossi (Fit Cisl) e Roberto Gulli e Duilio Falvo (Uiltrasporti). Dicono di essere venuti a conoscenza prima dagli organi di stampa e da una lettera firmata da tutti i terminalisti aderenti a Confindustria, contenente attacchi pesanti, che gli stessi operatori mettono in discussione molti atti e accordi che in questi anni sono stati frutto anche di percorsi sindacali e di sacrificio da parte di tutti i lavoratori. Dicendosi preoccupate per questa posizione dei terminalisti e per il comportamento adottato nei confronti dei propri dipendenti, rendendo il luogo di lavoro difficile, i sindacati confederali hanno deciso di convocare per martedì in tarda mattina l'attivo unitario dei delegati del porto di Genova per prendere una decisione sulle iniziative più opportune da intraprendere. Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti chiederanno al prefetto di Genova un incontro alla presenza di tutte le istituzioni genovesi affinché intervengano per impedire che Confindustria rompa la pace sociale. Viste le gravi accuse fatte direttamente all'AdSP Mar Ligure Occidentale, al suo presidente nonché ai suoi predecessori, e indirettamente anche ai membri del vecchio comitato portuale e delle commissioni consultive, le scriventi hanno dato mandato ai propri legale di verificare la possibilità di azioni legali nei confronti degli autori della lettera. Sul tema è intervenuta anche l'Unione Sindacale di Base sezione porto di Genova con una lettera aperta indirizzata ai padroni del porto di Genova che in conclusione dice: Voi volete mano libera. Le vostre parole d'ordine sono autoproduzione e automazione, noi le traduciamo con bassi salari e disoccupazione. La corda (quella della Pace Sociale) si sta spezzando, siete sicuri che con il co per terra ci finiscono solo i lavoratori?.



Nuova diga, concluso il dibattito pubblico: oltre 900 partecipanti in 12 incontri

Entro i prossimi 60 giorni l'Autorità portuale dovrà elaborare il dossier conclusivo sull'opera

Genova. È stato tempo per un primo bilancio, ieri sera in videoconferenza streaming dalla Sala del Capitano di Palazzo San Giorgio a Genova, sugli esiti del dibattito pubblico per la realizzazione della nuova diga foranea del Porto di Genova. In un rapporto di circa 70 pagine, redatto secondo conformità con il Dpcm 76/2018, il coordinatore del dibattito pubblico Andrea Pillon ha illustrato alla cittadinanza e all'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale il risultato conclusivo del percorso di consultazione che per il mese di gennaio ha coinvolto la città e tutti i soggetti interessati nell'approfondimento sull'opera, chiamandoli ad esprimere i propri pareri, osservazioni e proposte su un progetto strategico e potenzialmente rivoluzionario non solo in una dimensione cittadina e regionale. 12 incontri (di cui una conferenza stampa di avvio, 4 incontri pubblici e 7 di commissione tecnica), più di 900 partecipanti totali alle sessioni di confronto, 55 quaderni degli attori raccolti, più di 3.800 utenti unici che hanno visitato il sito, insieme ad un ampio seguito mediatico: i dati della consultazione fotografano l'immagine di un percorso inclusivo e condiviso, che ha sancito con successo,

nei numeri della partecipazione, l'esito del primo storico dibattito pubblico in Italia dopo il decreto attuativo del 25 agosto 2018 sul Codice dei contratti pubblici. "È stato un lavoro intenso", ha commentato il coordinatore Andrea Pillon, "ma la cittadinanza ha risposto a questa opportunità con un riscontro largo e appassionato. Il primo dibattito pubblico in Italia dopo il decreto del 2018 lascia in eredità una testimonianza incoraggiante per le procedure di consultazione pubblica che si ispireranno a questo modello, oggi previsto per legge. Ringraziamo in particolare gli enti e le **autorità** locali, che hanno reso possibile la realizzazione e la piena riuscita del dibattito pubblico, con un supporto attivo e propositivo in tutte le fasi del percorso" Come riportato all'interno della relazione, nel corso del dibattito pubblico non è stata manifestata un'opposizione strutturata contro la realizzazione dell'opera e, nonostante le criticità emerse, le ragioni dell'intervento sono state condivise. Più critiche invece sono apparse le ragioni che attengono alla sostenibilità economica e ai vantaggi per la collettività derivanti dalla realizzazione della diga, la cui possibilità è stata associata all'attuazione del più ampio programma straordinario di sviluppo **portuale**, soprattutto in relazione alle altre infrastrutture (stradali e ferroviarie) per l'accessibilità allo scalo. La presentazione del dossier ha in seguito illustrato i principali temi emersi nei Quaderni degli Attori, la sintesi delle osservazioni sulle alternative di progetto, le proposte migliorative e gli approfondimenti sulle attività portuali, sui vincoli aeroportuali, sulla cantierizzazione, sugli impatti ambientali, visivi e turistici legati alla realizzazione dell'opera. La relazione integrale sul dibattito pubblico è stata ieri pubblicata sul sito del Dibattito Pubblico, consultabile e scaricabile a questo link: Alla conferenza ha partecipato la presidente della commissione nazionale per il dibattito pubblico sulle grandi infrastrutture del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Caterina Cittadino, intervenuta per rappresentare il sostegno e l'attenzione del Ministero verso l'iniziativa. "In un momento difficile come quello che il Paese sta attraversando", ha spiegato, "la volontà di svolgere questo dibattito pubblico è stata coraggiosa e inderogabile. Obiettivo del dibattito pubblico è quello di favorire la trasparenza delle procedure pubbliche, ma ancora di più quello di promuovere la qualità e l'efficacia della progettazione politica attraverso il coinvolgimento attivo e diffuso dei territori interessati. La Commissione farà tesoro dell'esperienza di Genova per tracciare le prospettive di investimento e pianificazione delle infrastrutture strategiche





Genova24

Genova, Voltri

incontro di ieri la relazione sul dibattito pubblico è stata così formalmente consegnata all' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale. Sulla base di quanto ricevuto e raccolto, l' **autorità** elaborerà - entro un limite per legge di 60 giorni - il dossier conclusivo sulla realizzazione dell' opera , in cui evidenzierà la soluzione su cui intende procedere con la progettazione e le eventuali modifiche apportate, così come le ragioni che hanno condotto a non accogliere eventuali proposte. "Il dibattito pubblico ha contribuito con estrema chiarezza, completezza e trasparenza a far emergere gli elementi di valutazione cruciali per il rifacimento della diga foranea di Genova. Ora sarà necessario bilanciare la visione strategica e le grandi ambizioni legate alla realizzazione dell' opera con le critiche, le osservazioni e le sollecitazioni a tutto tondo emerse durante la consultazione", ha commentato il Presidente dell' **Autorità Portuale** Paolo Emilio Signorini, in chiusura alla videoconferenza. È possibile rivedere l' intero incontro sulla pagina YouTube dell' **Autorità Portuale**, a questo link.

Diga foranea, chiuso il dibattito pubblico: relazione consegnata a Signorini

GENOVA - È stato tempo per un primo bilancio, ieri sera in videoconferenza streaming dalla Sala del Capitano di Palazzo San Giorgio a Genova, sugli esiti del dibattito pubblico per la realizzazione della nuova diga foranea del Porto di Genova. In un rapporto di circa 70 pagine, redatto secondo conformità con il Dpcm 76/2018, il Coordinatore del Dibattito Pubblico Andrea Pillon ha illustrato alla cittadinanza e all' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale il risultato conclusivo del percorso di consultazione che per il mese di gennaio ha coinvolto la città e tutti i soggetti interessati nell'approfondimento sull'opera, chiamandoli ad esprimere i propri pareri, osservazioni e proposte su un progetto strategico e potenzialmente rivoluzionario non solo in una dimensione cittadina e regionale. 12 incontri (di cui una conferenza stampa di avvio, 4 incontri pubblici e 7 di Commissione Tecnica), più di 900 partecipanti totali alle sessioni di confronto, 55 Quaderni degli attori raccolti, più di 3.800 utenti unici che hanno visitato il sito, insieme ad un ampio seguito mediatico: i dati della consultazione fotografano l'immagine di un percorso inclusivo e condiviso, che ha sancito con successo, nei numeri della partecipazione, l'esito del primo storico dibattito pubblico in Italia dopo il decreto attuativo del 25 agosto 2018 sul Codice dei contratti pubblici. "È stato un lavoro intenso", ha commentato il Coordinatore del Dibattito Pubblico Andrea Pillon, "ma la cittadinanza ha risposto a questa opportunità con un riscontro largo e appassionato. Il primo dibattito pubblico in Italia dopo il decreto del 2018 lascia in eredità una testimonianza incoraggiante per le procedure di consultazione pubblica che si ispireranno a questo modello, oggi previsto per legge. Ringraziamo in particolare gli enti e le autorità locali, che hanno reso possibile la realizzazione e la piena riuscita del dibattito pubblico, con un supporto attivo e propositivo in tutte le fasi del percorso." Come riportato all'interno della relazione, nel corso del dibattito pubblico non è stata manifestata un'opposizione strutturata contro la realizzazione dell'opera e, nonostante le criticità emerse, le ragioni dell'intervento sono state condivise. Più critiche invece sono apparse le ragioni che attengono alla sostenibilità economica e ai vantaggi per la collettività derivanti dalla realizzazione della diga, la cui possibilità è stata associata all'attuazione del più ampio Programma straordinario di sviluppo portuale, soprattutto in relazione alle altre infrastrutture (stradali e ferroviarie) per l'accessibilità allo scalo. La presentazione del dossier ha in seguito illustrato i principali temi emersi nei Quaderni degli Attori, la sintesi delle osservazioni sulle alternative di progetto, le proposte migliorative e gli approfondimenti sulle attività portuali, sui vincoli aeroportuali, sulla cantierizzazione, sugli impatti ambientali, visivi e turistici legati alla realizzazione dell'opera. La relazione integrale sul dibattito pubblico è stata ieri pubblicata sul sito del Dibattito Pubblico, consultabile e scaricabile a questo link. Alla conferenza ha partecipato la Presidente della Commissione nazionale per il dibattito pubblico sulle grandi infrastrutture del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Caterina Cittadino, intervenuta per rappresentare il sostegno e l'attenzione del Ministero verso l'iniziativa. "In un momento difficile come quello che il Paese sta attraversando", ha spiegato, "la volontà di svolgere questo dibattito pubblico è stata coraggiosa e inderogabile. Obiettivo del dibattito pubblico è quello di favorire la trasparenza delle procedure pubbliche, ma ancora di più quello di promuovere la qualità e l'efficacia della progettazione politica attraverso il coinvolgimento attivo e diffuso dei territori interessati. La Commissione farà tesoro dell'esperienza di Genova per tracciare le prospettive di investimento e pianificazione delle infrastrutture strategiche per il Paese, per rendere questo strumento ancora più centrale nei piani

GENOVA - È stato tempo per un primo bilancio, ieri sera in videoconferenza streaming dalla Sala del Capitano di Palazzo San Giorgio a Genova, sugli esiti del dibattito pubblico per la realizzazione della nuova diga foranea del Porto di Genova.

In un rapporto di circa 70 pagine, redatto secondo conformità con il Dpcm 76/2018, il Coordinatore del Dibattito Pubblico Andrea Pillon ha illustrato alla cittadinanza e all' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale il risultato conclusivo del percorso di consultazione che per il mese di gennaio ha coinvolto la città e tutti i soggetti interessati nell'approfondimento sull'opera, chiamandoli ad esprimere i propri pareri, osservazioni e proposte su un progetto strategico e potenzialmente rivoluzionario non solo in una dimensione cittadina e regionale.

12 incontri (di cui una conferenza stampa di avvio, 4 incontri pubblici e 7 di Commissione Tecnica), più di 900 partecipanti totali alle sessioni di confronto, 55 Quaderni degli attori raccolti, più di 3.800 utenti unici che hanno visitato il sito, insieme ad un ampio seguito mediatico: i dati della consultazione fotografano l'immagine di un percorso inclusivo e condiviso, che ha sancito con successo, nei numeri della partecipazione, l'esito del primo storico dibattito pubblico in Italia dopo il decreto attuativo del 25 agosto 2018 sul Codice dei contratti pubblici.

"È stato un lavoro intenso", ha commentato il Coordinatore del Dibattito Pubblico Andrea Pillon, "ma la cittadinanza ha risposto a questa opportunità con un riscontro largo e appassionato. Il primo dibattito pubblico in Italia dopo il decreto del 2018 lascia in eredità una testimonianza incoraggiante per le procedure di consultazione pubblica che si ispireranno a questo modello, oggi previsto per legge. Ringraziamo in particolare gli enti e le autorità locali, che hanno reso possibile la realizzazione e la piena riuscita del dibattito pubblico, con un supporto attivo e propositivo in tutte le fasi del percorso."

Come riportato all'interno della relazione, nel corso del dibattito pubblico non è stata manifestata un'opposizione strutturata contro la realizzazione dell'opera e, nonostante le criticità emerse, le ragioni dell'intervento sono state condivise. Più critiche invece sono apparse le ragioni che attengono alla sostenibilità economica e ai vantaggi per la collettività derivanti dalla realizzazione della diga, la cui possibilità è stata associata all'attuazione del più ampio Programma straordinario di sviluppo portuale, soprattutto in relazione alle altre infrastrutture (stradali e ferroviarie) per l'accessibilità allo scalo.

La presentazione del dossier ha in seguito illustrato i principali temi emersi nei Quaderni degli Attori, la sintesi delle osservazioni sulle alternative di progetto, le proposte migliorative e gli approfondimenti sulle attività portuali, sui vincoli aeroportuali, sulla cantierizzazione, sugli impatti ambientali, visivi e turistici legati alla realizzazione dell'opera. La relazione integrale sul dibattito pubblico è stata ieri pubblicata sul sito del Dibattito Pubblico, consultabile e scaricabile a questo link.

Alla conferenza ha partecipato la Presidente della Commissione nazionale per il dibattito pubblico sulle grandi infrastrutture del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Caterina Cittadino, intervenuta per rappresentare il sostegno e l'attenzione del Ministero verso l'iniziativa. "In un momento difficile come quello che il Paese sta attraversando", ha spiegato, "la volontà di svolgere questo dibattito pubblico è stata coraggiosa e inderogabile. Obiettivo del dibattito pubblico è quello di favorire la trasparenza delle procedure pubbliche, ma ancora di più quello di promuovere la qualità e l'efficacia della progettazione politica attraverso il coinvolgimento attivo e diffuso dei territori interessati. La Commissione farà tesoro dell'esperienza di Genova per tracciare le prospettive di investimento e pianificazione delle infrastrutture strategiche per il Paese, per rendere questo strumento ancora più centrale nei piani nazionali".

PrimoCanale.it

Genova, Voltri

di sviluppo e ripartenza nazionali". Nell' incontro di ieri la relazione sul dibattito pubblico è stata così formalmente consegnata all' **Autorità** proponente , l' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale. Sulla base di quanto ricevuto e raccolto, l' **autorità** elaborerà - entro un limite per legge di 60 giorni - il dossier conclusivo sulla realizzazione dell' opera, in cui evidenzierà la soluzione su cui intende procedere con la progettazione e le eventuali modifiche apportate, così come le ragioni che hanno condotto a non accogliere eventuali proposte. " Il dibattito pubblico ha contribuito con estrema chiarezza , completezza e trasparenza a far emergere gli elementi di valutazione cruciali per il rifacimento della diga foranea di Genova. Ora sarà necessario bilanciare la visione strategica e le grandi ambizioni legate alla realizzazione dell' opera con le critiche, le osservazioni e le sollecitazioni a tutto tondo emerse durante la consultazione", ha commentato il Presidente dell' **Autorità Portuale** Paolo Emilio Signorini , in chiusura alla videoconferenza.



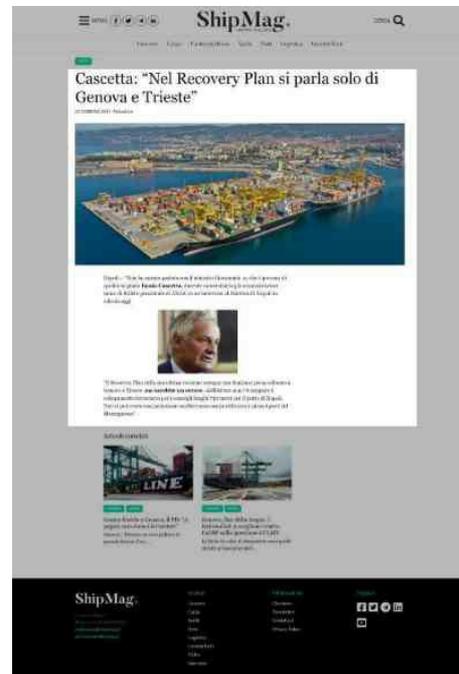
Sea Reporter

Genova, Voltri

per rendere questo strumento ancora più centrale nei piani di sviluppo e ripartenza nazionali". Nell' incontro di ieri la relazione sul dibattito pubblico è stata così formalmente consegnata all' Autorità proponente, l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Sulla base di quanto ricevuto e raccolto, l' autorità elaborerà - entro un limite per legge di 60 giorni - il dossier conclusivo sulla realizzazione dell' opera, in cui evidenzierà la soluzione su cui intende procedere con la progettazione e le eventuali modifiche apportate, così come le ragioni che hanno condotto a non accogliere eventuali proposte. " Il dibattito pubblico ha contribuito con estrema chiarezza, completezza e trasparenza a far emergere gli elementi di valutazione cruciali per il rifacimento della diga foranea di **Genova**. Ora sarà necessario bilanciare la visione strategica e le grandi ambizioni legate alla realizzazione dell' opera con le critiche, le osservazioni e le sollecitazioni a tutto tondo emerse durante la consultazione", ha commentato il Presidente dell' Autorità Portuale Paolo Emilio Signorini , in chiusura alla videoconferenza.

Cascetta: Nel Recovery Plan si parla solo di Genova e Trieste

Napoli Non ho ancora parlato con il ministro Giovannini, so che è persona di qualità in grado Ennio Cascetta, docente universitario già amministratore unico di RAM e presidente di ANAS, in un'intervista al Mattino di Napoli in edicola oggi. Il Recovery Plan della sua ultima versione assegna una funzione piena soltanto a Genova e Trieste, ma sarebbe un errore. Addirittura non c'è neppure il collegamento ferroviario per i convogli lunghi 750 metri per il porto di Napoli. Non si può avere una proiezione mediterranea senza utilizzare a pieno i porti del Mezzogiorno.

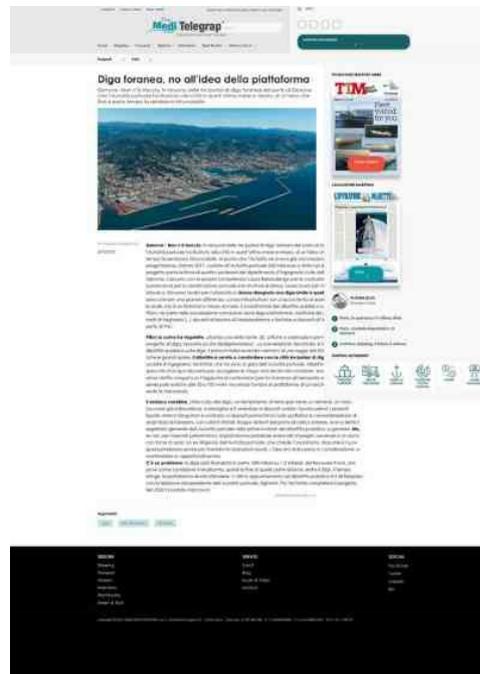


The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Diga foranea, no all' idea della piattaforma

Genova - Non c' è traccia, in nessuna delle tre ipotesi di diga foranea del **porto** di **Genova** che l' Autorità portuale ha illustrato alla città in quest' ultimo mese e mezzo, di un' idea che fino a poco tempo fa sembrava irrinunciabile. Al punto che l' Autorità ne aveva già commissionato la progettazione. Datato 2011, costato all' Autorità portuale 260 mila euro e finito nel dimenticatoio, quel progetto porta la firma di quattro professori del dipartimento d' Ingegneria civile dell' Università di **Genova**, ciascuno con la propria competenza: Laura Rebaudengo per le costruzioni marittime, Sandro Stura per la pianificazione portuale e le strutture di difesa, Giulio Scarsi per l' ingegneria idraulica, Giovanni Spalla per l' urbanistica. Hanno disegnato una diga simile a quella ipotizzata oggi, salvo che per una grande differenza. La loro infrastruttura non si accontenta di essere un muro contro le onde, ma è un terminal in mezzo al mare. Il coordinatore del dibattito pubblico sulla diga, Andrea Pillon, ne parla nella sua relazione conclusiva: «Una diga-piattaforma, costituita da una piastra di 400 metri di larghezza (...) davanti al bacino di Sampierdarena e Bettolo» e davanti all' aeroporto e al **porto** di Pra'. Pillon lo scrive tra virgolette, citando una delle tante, 55, critiche e osservazioni pervenute all' attuale progetto di diga, raccolte sul sito dpdigaforanea.it. La sua relazione, tenuta ieri, è il penultimo atto del dibattito pubblico sulla diga, il primo in Italia secondo i dettami di una legge del 2018 che lo impone a tutte le grandi opere. Il dibattito è servito a condividere con la città tre ipotesi di diga, avanzate dalla società d' ingegneria, Technital, che ha vinto la gara dell' Autorità portuale. Obiettivo: allargare lo specchio d' acqua del **porto** per accogliere le mega navi da 24 mila container. Ma è una diga in senso stretto, magari con l' aggiunta di controverse (per la vicinanza all' aeroporto e il rischio per gli aerei) pale eoliche alte 50 o 100 metri, ma senza l' ombra di piattaforme di cui anche Marco Bucci sente la mancanza. Il sindaco vorrebbe, attaccato alla diga, un riempimento di terra «per farne un terminal, un molo. Succede già a Barcellona, a Marsiglia» e lì vedrebbe «i depositi costieri, il **porto** petroli, i prodotti liquidi». Marco Sanguineri è contrario: «I depositi petrolchimici sulla piattaforma necessiterebbero di ampi fasci di tubazioni, con carichi limitati, troppo distanti dal punto di carico a terra», aveva detto il segretario generale dell' Autorità portuale nella prima riunione del dibattito pubblico, a gennaio. Ma, se non per i depositi petrolchimici, la piattaforma potrebbe avere altri impieghi, necessari a un **porto** con fame di spazi. Un ex dirigente dell' Autorità portuale, che chiede l' anonimato, dice che «i nuovi spazi potrebbero servire per trasferirvi le riparazioni navali. L' idea era stata presa in considerazione, e meriterebbe un approfondimento». C' è un problema: la diga sarà finanziata in parte, 500 milioni su 1,3 miliardi, dal Recovery Fund, che pone come condizione il rendiconto, quindi la fine di quella parte di lavori, entro il 2026. Il tempo stringe, la piattaforma dovrà attendere. L' ultimo appuntamento col dibattito pubblico è il 28 febbraio, con la relazione del presidente dell' Autorità portuale, Signorini. Poi Technital completerà il progetto. Nel 2022 il possibile inizio lavori.



Stella Maris Genova, ecco il bilancio dell' attività

Genova - Nel corso dell' anno 2020, la Stella Maris di **Genova** ha proseguito (compatibilmente con la pandemia) le attività di accoglienza e assistenza ai marittimi. "Nel 2020 - dice il diacono Massimo Franzi - abbiamo visitato 1.292 navi con 27.871 marittimi imbarcati e contattati, tenendo conto che siamo rimasti fermi a causa delle restrizioni per più di due mesi". Delle navi visitate, 846 erano a **Genova**, 312 a Pra', 134 a Multedo: le navi con equipaggio di unica nazionalità assommano a 390, pari al 30,1% del totale; quelle con due nazionalità sono 264, pari al 20,4%. Le navi con una e due nazionalità rappresentano il 50,62% delle navi visitate e analizzate (49,84% nel 2019) e quelle con tre o più nazionalità ammontano a un sempre significativo 49,3% (50,16% nel 2019) con tutte le problematiche ambientali e sociali di avere equipaggi di differente lingua, cultura e tradizioni alimentari: "Queste diversità - ricorda Franzi - possono accrescere il disagio dei marittimi a bordo e rappresentare un rischio in caso di grave incidente della nave, dove la pronta comprensione della lingua ufficiale di bordo, cioè l' inglese è determinante per impartire o eseguire un ordine, per la propria e altrui incolumità e per la salvezza della stessa nave". Sempre in riferimento alle 1.292 navi analizzate, la nazionalità più diffusa è quella filippina con 7.239 marittimi, pari al 25,9% del totale (10.296 e 30,6% nel 2019). Al secondo posto segue l' Italia con 5.959 marittimi, 21,3% del totale, (4.648 e 13,8% nel 2019), terza l' India con 2.634 marittimi (4.426 nel 2019), segue l' Ucraina con 2.211, la Turchia con 1.428, la Cina (sia Repubblica popolare che Taiwan) con 1.310, la Russia con 1.107, la Romania con 891 e così via. Esclusi i Paesi indicati sopra, i 681 marittimi di provenienza asiatica (erano 1.030 nel 2019) sono arrivati da Pakistan, Birmania, Sri Lanka, Bangladesh, Thailandia, Malesia, Indonesia. I 2.549 marittimi di provenienza europea (erano 3.966 del 2019) sono arrivati principalmente da Slovenia, Croazia, Montenegro, Albania, Grecia, Bulgaria, Belgio, Spagna, Danimarca. Dal Mediterraneo extra europeo, sono arrivati marittimi da Marocco, Algeria, Tunisia, Libia, Egitto, Israele, Libano e Siria. Dall' Africa, marittimi da Togo, Benin, Nigeria, Capo Verde, Tanzania, Etiopia, Eritrea, Sud Africa. E ancora da Perù, Cile, Stati Uniti, Australia e Isole Kiribati. Nel periodo di Natale sono stati consegnati agli equipaggi 2.500 calendari, 1.000 pacchi natalizi (confezionati tra l' altro con i cappellini e sciarpe di lana fatti a mano arrivati da tutta la diocesi di **Genova**), 5.000 mascherine monouso, 500 flaconi di detergenti igienizzanti, 100 schede internazionali per il cellulare per telefonare alle famiglie. LA STELLA MARIS AL TEMPO DEL VIRUS "Abbiamo dovuto interrompere le nostre attività intorno ai primi di marzo - spiega Franzi - per salvaguardare i nostri volontari e i marittimi, ma il cuore e l' entusiasmo per la nostra missione non si sono mai fermati. Abbiamo dovuto trasformare e ristudiare il nostro servizio muovendoci anche attraverso altri canali per rimanere al fianco dei marittimi". Con l' iniziare del dilagare della pandemia c' è stato un caso di positività al coronavirus a bordo del traghetto "Rhapsody", e la nave venne messa in quarantena nel **porto** di **Genova**: "Ci siamo subito mobilitati comunicando ai marittimi, attraverso una lettera, la nostra vicinanza in quel momento difficile - dice Franzi -. La lettera è stata molto gradita dall' equipaggio, al punto che attraverso la compagnia è stata inviata a tutte le navi della flotta. Abbiamo così pensato di scrivere una lettera ai marittimi di tutte le navi ferme nel **porto** di **Genova** e a quelle che in quel periodo avevano problemi di attracco nei porti". La lettera è stata inviata a tutti tramite posta elettronica, e diffusa tra gli equipaggi di varie nazionalità. Durante la Settimana Santa, la Stella Maris si è attivata confezionando 400 piccoli doni pasquali destinati ai marittimi, ovetti di cioccolato e preghiere,





The Medi Telegraph

Genova, Voltri

e su quelle ferme in porto a causa del Covid-19 attraverso il Corpo Piloti del porto di Genova. Tra le tante, in particolare alla 'Splendid', che nel porto di Genova è stata trasformata in nave ospedale. A Pasqua, grazie alla collaborazione del comandante, l'ammiraglio Nicola Carlone, è stata organizzata in Capitaneria di Porto una benedizione attraverso il loro canale Vhf, un canale di servizio che raggiunge tutte le navi in porto, destinata a tutti i marittimi in ascolto, lontani da casa in questo giorno molto particolare per i cristiani: "Data l'impossibilità di rimanere fisicamente al fianco dei marittimi - aggiunge Franza - abbiamo implementato la nostra presenza sui social media, presenti su molte piattaforme dove abbiamo registrato un aumento notevole dei contatti. Come ad esempio sulla pagina Stella Maris Genoa di Facebook che è attualmente seguita da quasi 3.000 persone. È in fase di creazione inoltre un nuovo sito web, multilingue, contenente informazioni necessarie ai marittimi in qualsiasi momento e in qualsiasi parte del mondo. Essendo parte integrante e fondamentale del nostro operato di welfare marittimo il supporto spirituale, abbiamo progettato un opuscolo con una preghiera per la fine del Covid-19, distribuita via e-mail alle navi sono state raggiunte più di 80 navi passeggeri con i rispettivi equipaggi e moltissime navi da carico. La Preghiera è stata accompagnata da una lettera dell'ammiraglio Carlone. Per rimanere vicino anche ai marittimi lontani dal porto, in questo particolare momento non potendo scendere a terra ed a volte nemmeno tornare a casa, stiamo creando una mailing list con i contatti delle navi che hanno toccato il porto di Genova nel 2019 - 2020. Si parla solo per il nostro porto di circa 6.000 navi. Questo per poter inviare loro, quotidianamente, una rassegna di notizie in diverse lingue ed un segno di vicinanza". Da metà maggio 2020, la Stella Maris ha ricominciato ("con prudenza e rispettando tutte le norme e disposizioni in termini di coronavirus") a visitare i marittimi in porto. UNA MASCHERINA PER I MARITTIMI CHE NON POSSONO SBARCARRE La Stella Maris di Genova ha confezionato singolarmente 5.000 mascherine monouso, nel rispetto delle disposizioni igienico-sanitarie, consegnate ai marittimi a bordo delle navi. Con questo dono i volontari di Stella Maris sono tornati a incontrare i lavoratori del mare, che all'ormeggio in porto, non possono sbarcare. Il lungo periodo di chiusure forzate ha limitato fortemente anche l'attività delle visite dell'associazione che si prende cura del conforto spirituale e materiale dei marittimi lontani da casa. Ma non ha impedito l'incontro con i marittimi, che grazie ai social e alle videochiamate hanno potuto soddisfare il loro bisogno di parlare e soprattutto di sentirsi ascoltati. Con il graduale allentamento delle restrizioni anti-Covid, sono riprese anche le prime visite a bordo, e quindi l'incontro con i marittimi di persona, seppur da dietro la mascherina. E proprio la mascherina è stato il primo dono offerto da Stella Maris al personale imbarcato: Assagenti, l'associazione degli agenti e mediatori marittimi genovesi, infatti ha donato alla Stella Maris 500 mascherine chirurgiche, che i volontari hanno confezionato, insieme a un biglietto, e iniziato a distribuire a bordo. Le forniture di mascherine stanno continuando (ne sono state acquistate un primo lotto di 4.500), così come il lavoro dei volontari nel confezionarle e distribuirle a bordo. La Pandemia ha evidenziato quanto il mondo marittimo sia ancora dimenticato a livello globale e quanto non esista una normativa condivisa e una rete di sostegno sociale. Centinaia le navi da crociera in rada, perché i governi non le facevano rimpatriare. Migliaia i marittimi bloccati. "Paradossalmente però - ragiona Franza - sia a livello di Chiesa che di Stati, la pandemia è stata l'occasione per mettere in luce questo mondo. Molti marittimi hanno sofferto la solitudine con problemi di stress e sicurezza, a causa della lontananza forzata nell'impossibilità del ricambio equipaggi. Il lavoro è tanto e le emergenze anche". NATALE 2020 Non è mancata la visita dell'arcivescovo di Genova, (padre Marco Tasca, nel corso dell'anno succeduto al cardinale Bagnasco), che il 22 dicembre si è recato in Capitaneria per un augurio e una benedizione natalizia a tutto il mondo marittimo. Erano collegate con un canale radio Vhf della Capitaneria tutti gli equipaggi delle navi in porto e la comunità marittima genovese. LA COLLABORAZIONE COL NAUTICO La Stella Maris è stata inserita come materia di studio nell'ambito dell'educazione civica. I volontari hanno tenuto video lezioni alle varie classi. Alcuni studenti stanno facendo servizio in

Stella Maris. "Importante - spiega Franzì - è quindi la formazione di questi ragazzi che saranno i marittimi del futuro. Molti infatti anche dopo il diploma rimangono a fare servizio in Stella Maris , formando il gruppo Giovani: alcuni di loro sono già terzo ufficiale su importanti compagnie". IMPEGNI PROGETTI E SOGNI PER QUEST'



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

ANNO 1) Visite: potenziamento visita alle navi passeggeri e traghetti 2) Yacht: la Stella Maris vorrebbe tentare anche un' assistenza al settore degli yacht, anche di piccolo cabotaggio ormeggiati a **Genova**: un settore che sembra minore ma è abbastanza dimenticato e in sofferenza 3) Email navi: l' associazione vorrebbe potenziare e strutturare la main list navi per poter far sentire a tutti gli equipaggi, almeno in alcuni momenti dell' anno, la propria vicinanza. 4) Wi-Fi: la Stella Maris sta lavorando con tutto il Comitato di Welfare, il Comune e l' Autorità di Sistema, per studiare la possibilità di una rete di wifi gratuito in **porto**. Rete di wifi che possa toccare tutte le navi in banchina, dando così la possibilità ai marittimi che non possono scendere a terra di poter accedere ai social e mettersi in contatto con le famiglie. Specialmente in questo periodo dove a causa della pandemia, i marittimi non possono neanche scendere in banchina e tantomeno poter uscire dal **porto**. 5) Cartelli: l' associazione punta a riposizionare nel **porto** nuovi cartelli con le informazioni del Welfare e della Stella Maris. Questo per dare la possibilità ai marittimi, appena la situazione si normalizzerà, di contattare la Stella Maris, trovare le principali indicazioni utili sulla città e sui servizi; 6) Locale presso Stazioni Marittime: un sogno coltivato da anni per avere un punto di appoggio al servizio dei marittimi imbarcati sulle navi da crociera. Un locale per la Stella Maris era già presente nel 1932 a piano calata di Ponte dei Mille, e ingrandito nel 1954 a servizio del personale femminile di bordo. 7) Cappella in **porto**: la speranza è di avere, come in tutti i principali porti italiani, una Cappella Madonna Stella Maris a servizio di passeggeri e marittimi anche a **Genova** (che dovrebbe essere multi religiosa) 8) Centenario Apostolato del Mare: "Nel 2020 - conclude Franzì - avremmo dovuto celebrare il centenario della Stella Maris nata a Glasgow nel 1920. A **Genova** la prima sede era nella Canonica della Parrocchia di San Marco al Molo. Abbiamo rimandato tutto nel 2022".

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

La lettera ai ministeri dell' ambiente e delle infrastrutture

«Il molo crociere è inutile» Progetto bocciato dai quartieri

Il coordinamento dei comitati del Levante sul piano di espansione a calata Paita «Lo sbarco di 12 mila turisti supererebbe la sostenibilità ricettiva della città»

LAURA IVANI

La Spezia Il nuovo molo crociere è «inutile e invasivo». E gli impatti di flussi turistici così importanti potrebbero essere insostenibili per la città e per il territorio spezzino. È l' opinione del coordinamento dei quartieri del Levante, rappresentato da Rita Casagrande, e dai Vas Onlus rappresentati da Franco Arbasetti. La partita del nuovo molo crociere è cruciale per lo sviluppo del porto e della città. L' attesa è alta. L' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale ha "prenotato" 30 milioni di euro del Recovery Fund per la sua realizzazione. Risorse che consentirebbero non solo di costruire la nuova banchina, con radice su Calata Paita dove sorgerà la nuova stazione crocieristica grazie a un project financing di Msc, Royal Caribbean e Costa Crociere. Ma permetterà anche di realizzare quell' auspicata elettrificazione delle banchine portuali, per permettere alle navi ormeggiate di spegnere i motori e produrre meno emissioni nocive. Un progetto che punta a ridurre l' impatto che hanno gli accosti di queste giganti del mare sulla città. Garantendo la permanenza di più navi contemporaneamente in banchina. Gli ambientalisti e i comitati civici bocciano le intenzioni dell' Authority, oggi guidata da Mario Sommariva. E hanno inviato una lettera ai ministeri delle Infrastrutture e dell' Ambiente, al presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, al sindaco della Spezia e presidente della Provincia Pierluigi Peracchini, oltre che alla Soprintendenza ligure per dire no alla realizzazione del nuovo molo crociere. «Nel piano triennale delle opere del porto spezzino viene confermata la previsione della costruzione di un nuovo molo crociere di circa 16 mila metri quadrati, posto trasversalmente a Calata Paita e su tale proposta esprimiamo molte riserve in quanto ci pare che lo spazio che permette l' attracco di 4 navi da crociera sia più che sufficiente». Ma attualmente le navi attraccano al molo Garibaldi, in attesa che Lsc liberi Calata Paita per dare avvio alla realizzazione del nuovo terminal e ai nuovi accosti. Per gli scriventi inoltre «una quantità di trasporto di oltre 12 mila crocieristi supera la sostenibilità ricettiva della città e della provincia della Spezia per ciò che riguarda l' accoglienza turistica complessiva». La richiesta del comitato e dei Vas è che «prima della costruzione del nuovo molo, si valuti a cosa la città andrà incontro, costi-benefici che spesso nel nostro golfo e città si sono rivelati non positivi. Dopo aver visto quale sia stato l' impatto ambientale, prima della pandemia, dal punto di vista atmosferico ed acustico - concludono - sarebbe meglio rivalutare le cose». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La delibera

Stazione ferroviaria marittima L' Authority firma il via libera

Verso il completamento dell' impianto interno allo scalo portuale: prevista una spesa di 72 mila euro

L. IV.

La Spezia Il completamento dell' impianto ferroviario della stazione della Spezia Marittima è più vicino. L' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale ha affidato la progettazione esecutiva di quest' opera alla Exa Engineering Srl. La spesa prevista è di 72 mila euro. Lo si legge nella delibera che è stata firmata dal segretario generale dell' Authority Francesco Di Sarcina. L' intervento ai binari ferroviari all' interno del porto mercantile è tra i più attesi alla Spezia. Anche a fronte dell' importanza che l' efficienza del trasporto su ferro gioca per la competitività dell' hub spezzino. A fine gennaio il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti aveva trasmesso alla sede di via del molo il decreto con il trasferimento del tesoretto da 12 milioni di euro, necessario alla realizzazione del cantiere. Adesso la stazione potrà essere modernizzata dal punto di vista tecnologico e ampliata. Manca ancora la progettazione esecutiva, che adesso sarà completata dalla società spezzina individuata attraverso la consultazione e assegnazione diretta. I tempi saranno piuttosto stretti. L' intervento procederà in parallelo con i lavori per il trasferimento da Calata Paita e con il conseguente potenziamento dei fasci di binari tra Calata Malaspina e Calata Artom, già in corso da ottobre. Tutti i lavori che riguardano i binari all' interno del porto spezzino dovranno essere conclusi nell' arco di tre anni. Le risorse messe a disposizione dal Mit, attraverso un accordo di programma, per il completamento dell' infrastruttura rientrano in un pacchetto da 906 milioni che il ministero ha programmato su 23 interventi nei porti italiani. In Liguria, oltre alla stazione ferroviaria **portuale** spezzina, ci sono 10 milioni per l' elettrificazione delle banchine di Savona e altri 19 milioni per un intervento simile su Genova. Per quel che riguarda l' affidamento tecnico, per la progettazione esecutiva, le risorse verranno individuate invece all' interno delle somme previste nel programma triennale delle opere 2021-2023 e del programma biennale degli acquisti di forniture e servizi 2021-2022, approvato dal comitato di gestione lo scorso novembre. --I. iv.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

Infrastrutture

Porto, i Paladini non si fidano: «Serve chiarezza sul progetto»

L'associazione apuoversiliese non è convinta che sia stata accantonata la previsione di maxi-ampliamento oltre la foce del Carrione. «Accesso agli atti»

FRANCESCA VATTERONI

Carrara. «Lo abbiamo rigettato: era eredità della vecchia amministrazione» sostiene in tv il sindaco Francesco De Pasquale. «Allora perché lo abbiamo trovato sul sito del Comune di Carrara a settembre 2020, facente parte di un documento per assoggettabilità a Via (Valutazione d' impatto ambientale, ndc) di Tecnoceo per Italian Sea Group: se è così ci fa piacere, ma quando e da chi è stato rigettato, visto che il documento che lo contiene è del 18 Settembre 2020!?!», rispondono a distanza i Paladini Apuoversiliesi, per niente convinti della versione di De Pasquale sul tema ampliamento porto. Durante la trasmissione Batti e Ribatti su canale 10 l'altra sera, quando dalla regia avevano mostrato il progetto di ampliamento con l'estensione della infrastruttura portuale oltre la foce del Carrione, De Pasquale aveva rassicurato subito il molto preoccupato sindaco fortemarmino presente al dibattito televisivo: quello visto in video era un progetto ereditato dall'amministrazione precedente e rigettato dai Cinquestelle. Un progetto che però compare ancora in un documento ufficiale visibile sul sito del Comune, sostengono i Paladini della presidente Orietta Colacicco. «È da chiedersi se si tratta di un errore e di chi, come faceva a essere sul sito del Comune e quando e da chi è stato rigettato» domandano scetticamente i Paladini. Non solo. Il sindaco De Pasquale aveva sottolineato: «Molti si lamentano perché non vedono il progetto: non lo vedono perché il progetto non c'è ancora, perché non viene redatto a priori». Ma anche su questo punto i Paladini dissentono: «Come? il Dps (il documento di programmazione strategica di sistema, ndc) è stato approvato da Regione Liguria e Toscana nel Luglio 2020, è propedeutico al piano regolatore del porto, che molti dicono praticamente pronto, e non c'è il progetto?». E l'Authority? Altra questione sollevata dai Paladini: come mai alla trasmissione era rappresentata Forte dei Marmi, Carrara, la Toscana, con il contributo tecnico del vulcanologo docente all'ateneo di Pisa, Mauro Rosi ma non il soggetto fondamentale? «Mancava certo il maggiore protagonista cioè il Presidente dell'Autorità Portuale della Liguria Orientale, Mario Sommariva, perché in questa nebulosa complicata è bene capire quali sono i ruoli e le competenze», fanno notare infatti i Paladini Apuoversiliesi che mettono poi in evidenza un passaggio non specificato in trasmissione: lo scavalco del Comune da parte dell'Autorità portuale nell'iter di approvazione per le aree strettamente portuali, laddove l'assessore regionale Stefano Baccelli aveva ricordato solo la parte finale dell'iter, vale a dire l'approvazione definitiva del piano regionale portuale da parte della Regione, la quale è titolare quindi dell'ultima parola, aggiungono i Paladini. «Il Porto di Carrara - si fa notare - fa parte del Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale insieme al porto di La Spezia. L'Autorità portuale della Liguria Orientale ha approntato il Documento di Pianificazione Strategica dei Porti di La Spezia e Carrara, approvato, come si è detto, nel luglio 2020 dalle due Regioni Liguria e Toscana. Dall'esame del Dps emerge una particolare procedura autorizzativa, completa di tempistica. Da quanto è scritto, il piano regolatore potrebbe essere autorizzato dall'Autorità senza passare dal Comune, distinguendo le aree portuali da quelle di



interazione porto-città, per questo non sarebbe assoggettato ad intesa con i Comuni».



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

Il nodo dell'iter previsto in pratica l'iter previsto: il piano regolatore con il relativo rapporto ambientale è adottato dal Comitato di gestione, inviato poi per il parere di competenza al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che si esprime entro 90 giorni dal ricevimento dell'atto, viene poi approvato dalla Regione interessata entro 40 giorni decorrenti dalla conclusione della procedura Vas (Valutazione ambientale strategica, ndc). Sottolineano i Paladini: «Quindi la Regione interessata è la Regione Toscana? Che ha solo 40 giorni per rispondere». Dubbi sull'erosioneAltra questione sollevata, le analisi specialistiche volte ad accertare gli effetti negativi in ordine all'erosione che la Toscana col Dpss si è impegnata a fare: «Siamo ancora nella fase in cui non è stato ancora deciso l'iter procedurale» aveva detto l'assessore regionale. I Paladini si rivolgono anche a Baccelli quindi, contestando l'ambiguità del tipo di analisi specifiche e prove che l' **Autorità** sembrava intenzionata a realizzare: «L'assessore Baccelli invece ha tranquillizzato, bisogna ancora fare le prove - hanno ricordato i Paladini che chiedono però - da parte di chi e controllate da chi? L' **Autorità Portuale** aveva nel 2018 emesso un bando per un modello numerico con 5 simulazioni da completare nel 2022, prove praticamente autocertificate, cosa che i Paladini avevano contestato, perché l' **Autorità** controllerebbe se stessa. Se le cose sono cambiate, se iter, con i relativi tempi, e procedure non sono più quelle del Dpss, bisognerebbe rivedere il documento e in trasparenza farlo sapere». Allo scopo di capire tutto questo, i Paladini ricordano di aver presentato il 29 gennaio una richiesta di accesso agli atti e di partecipazione al procedimento all' **Autorità Portuale** la quale ha trenta giorni per rispondere. A cui seguirà stessa richiesta: di accesso agli atti dell' Associazioni dei Balneari e di partecipazione al procedimento dei Comuni di Forte dei Marmi, Montignoso e Massa. Francesca Vatteroni© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Tirreno

Livorno

Lavoro nella nautica i big del settore a confronto per Livorno

"Il lavoro nella nautica a Livorno" sarà il tema dell' incontro in programma mercoledì 3 marzo alle 10. Organizzato nell' ambito del Patto per la formazione, l' evento sarà in diretta streaming sul canale YouTube del Comune. «Presenteremo, con il contributo di Navigo - spiega l' assessore al lavoro Gianfranco Simoncini - una fotografia della nautica livornese e cercheremo di far emergere le opportunità di lavoro che questa filiera offre, sia connesse alla costruzione che alla manutenzione e gestione degli yacht». Il convegno vedrà la partecipazione di realtà della nautica a livello mondiale: Lorenzo Pollicardo di Sybass, associazione di costruttori di super yacht, Marco Valle di Azimut Benetti, Matteo Ratti di Porto Cala de Medici e Consorzio Marine della Toscana. Oltre a Simoncini e al sindaco Luca Salvetti, saranno presenti l' assessore regionale Leonardo Marras, Maria Chiara Montomoli della Regione, Paolo Nanni di Provincia Sviluppo, Claudio Capuano per l' **Autorità di sistema portuale**, Umberto Paoletti di Confindustria, Alessandro Longobardi Cna. --

The image shows a page from the newspaper 'Il Tirreno' with the date 'domenica 21 febbraio 2021'. The page features several news articles and a large photograph of a street scene in Livorno. The main headline on the page is 'È degli studenti lo spot sui bus nell'era covid'. Other visible headlines include 'Spaccata alla farmacia danni e 800 euro rubati', 'Nuova condotta in via Numa Campi', 'Terme del Corallo aperte al pubblico', 'Circoli Pd aperti per firmare', and 'Camper anti covid alla Rosa'. There are also smaller sections for 'LAVORO', 'CINEMATRA', 'LAUSAZIO ANTI-ALIBISMI', and 'IL BORGHINO'. The page includes various sub-headlines and short text snippets, along with a large photograph of a street with buildings and a person walking.

La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Piombino, Isola d' Elba

Tracciato 398, altolà dei sindacati

Piombino, il nuovo percorso interno allo stabilimento «rischia di compromettere 2000 posti di lavoro»

PIOMBINO Il nuovo tracciato della strada 398 all' interno dello stabilimento taglierebbe fuori il treno di laminazione che produce rotaie. La preoccupazione dei sindacati. In attesa della nomina di Luciano Guerrieri alla presidenza dell' **Autorità portuale** «si discute di un nuovo tracciato della 398 che dovrebbe passare all' interno della fabbrica - incalza Lorenzo Fusco segretario Uilm - un tracciato che è sicuramente più breve e dovrebbe ridimensionare le aree in uso all' acciaieria. Tutto bello, ma è importante comunque ricordare a tutti che su quelle aree, tra chi ci lavora attualmente e chi attende di essere reimpiegato, ci sono oltre 2000 lavoratori con le rispettive famiglie, tra diretti ed indiretti. Il territorio, il sindacato e migliaia di lavoratori stanno ancora aspettando di conoscere il Piano industriale Jsw presentato a fine gennaio al Mise. Un piano del quale servirà rapidamente conoscere la planimetria delle aree necessarie alla propria realizzazione, sia per la parte siderurgica, sia per la parte logistica, sia per la diversificazione annunciata più volte. Stiamo ancora cercando di capire come il Ministro Giorgietti voglia salvaguardare la siderurgia Tra parchi, parcheggi, strade e aree adibite ad archeologia industriale, non sento mai parlare di come si occupano le migliaia di lavoratori diretti e le decine di lavoratrici degli appalti delle mense e delle pulizie. Non credo che tutti e tutte potranno andare a tagliare l' erba. La priorità deve essere la salvaguardia e la creazione di posti di lavoro più che liberare le aree. Senza dimenticare ovviamente che fare partire le bonifiche è un dovere del Governo ed un' opportunità di lavoro che non dobbiamo perdere ed occorre concordare gli smantellamenti delle aree non più necessarie che potranno essere liberate e riutilizzate per creare nuove attività». Duro anche l' intervento del segretario Fiom David Romagnani. «Ora che il Governo si è insediato è tempo di capire se lo stabilimento di Piombino può essere rianimato oppure se dobbiamo refertare il definitivo decesso. Ogni giorno che passa infatti, si tenta di staccare un morso di carne viva al moribondo completamente fermo: ieri le concessioni, oggi un nuovo tracciato che spezza in due la fabbrica, domani chissà cosa con il redigendo Piano strutturale dell' Amministrazione comunale di Piombino. L' ultimo atto l' intenzione delle Amministrazioni comunali e **Autorità portuale** di approvare l' iter che porterà come all' esproprio per ragioni di strategicità pubblica un tracciato della 398 verso il porto all' interno dello stabilimento. Un atto quello dell' APdS che sarà formalizzato il 1° marzo con il voto dal comitato di gestione, ultimo atto della presidenza Corsini. Tale tracciato di fatto taglierebbe fuori il Treno Rotaie (Tpp) dal resto dello stabilimento dove ci aspettiamo sorga la nuova acciaieria. Sia chiaro: siamo i primi a ritenere che le infrastrutture come la 398 sono vitali. Ci siamo battuti per averle perché utili all' intero sviluppo del territorio. Al contempo ricordiamo che su ogni metro quadro di quella superficie insiste il futuro di 2000 dipendenti. Questa preoccupazione non deve suonare come un' accusa alle amministrazioni che devono andare avanti, nonostante l' indolenza di chi guida il più importante insediamento industriale piombinese. Semmai è una accusa precisa nei confronti proprio di tale dirigenza e proprietà. Non è più chiaro se si tratta di sola superficialità - della quale peraltro dubitiamo - oppure se si tratta di una precisa strategia di dismissione e disimpegno». m. p.



Marina yachting, altro no del Tar: il progetto va avanti

SVILUPPO Il Tar del Lazio ha respinto la domanda cautelare presentata dalla Porto Storico Civitavecchia, per il ricorso per motivi aggiunti contro gli atti della conferenza dei servizi che, a marzo 2019, individuò come progetto vincente quello del Roma Marina Yachting per la realizzare l' approdo turistico nel porto. La decisione è arrivata venerdì pomeriggio. Per i giudici della sezione 2B del Tar l' istanza cautelare dell' avvocato Enrico Pierantozzi, legale della Porto Storico, non apportava elementi nuovi rispetto a quella già respinta, proposta nel ricorso originario. I giudici amministrativi hanno invece ritenuto che l' interesse pubblico alla base al procedimento meritasse uno scrutinio nel merito e hanno fissato l' udienza il 16 giugno. In tale occasione saranno discussi, riuniti in un' unica causa, tutti i ricorsi presentati negli ultimi anni dalla Porto Storico contro ogni atto della procedura avviata per la realizzazione del porto per mega yacht. Al ricorso della Porto Storico si erano opposti i legali della Roma Marina Yachting (Antonio Catricalà, Francesca Sbrana, Sergio Grillo e Anna Mazzoncini), dell' **Adsp** (Fabrizio Losco, Stefania Accardi, Gabriella Giacomantonio e Valetina Arcadi) e del Comune (Silvio Sbragaglia). Ora con la decisione del Tar, la conferenza dei servizi guidata dal sindaco Ernesto Tedesco potrà, a prescindere dalla fattispecie amministrativa connessa all' ottenimento dei pareri positivi della Sovrintendenza, continuare i propri lavori. «Non entro nel merito della decisione dei giudici commenta il primo cittadino ma voglio ribadire l' importanza di quest' opera che cambierà volto al water front di Civitavecchia. Con il recupero del porto storico e la realizzazione di una rotatoria per il nuovo accesso allo scalo, più spostata rispetto al varco Fortezza, ma anche con l' apertura a sud del porto per dividere la zona commerciale da quella turistica, la passeggiata a mare avrà un bellissimo colpo d' occhio. Una nuova area che stiamo già iniziando a vivere con l' apertura durante i week end delle barriere mobili tra la Marina e il Forte». Anche se bisognerà attendere il giudizio di merito, la decisione del Tar conferma la bontà del lavoro fatto dalla precedente conferenza dei servizi presieduta dall' ex sindaco Antonio Cozzolino, lavoro riconosciuto anche da Tedesco. «Sono contento di questo responso afferma Cozzolino che non fa buttare il tempo impiegato da una serie di enti per scegliere il progetto per il Marina Yachting che meglio rispondesse a una serie di requisiti, in primis quello della pubblica utilità. La mia amministrazione ereditò un iter fermo, che siamo però riusciti a far ripartire e arrivare a dama. Ora non resta che sbloccare la parte relativa alle autorizzazioni della Sovrintendenza per poter dare una grande occasione di sviluppo che la città aspetta da anni». Cri.Ga. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

L'associazione vuole chiarezza sulla nomina fatta dal Sindaco Tedesco

Comitato gestione, esposto del Codacons

«Chiesto di accertare i requisiti di legge del designato»

Il Codacons ha presentato un esposto alle autorità e una richiesta di accesso agli atti al comune di Civitavecchia sulla designazione da parte del sindaco Ernesto Tedesco del rappresentante del Pincio nel Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale (l'architetto Emiliano Scotti, ndr). La notizia arriva direttamente dalla responsabile Codacons Dipartimento affari istituzionali Porti e **Adsp** Sabrina De Paolis che ricorda le forti difficoltà economico-finanziarie dell'ente. «Oltre ad aver presentato un accesso agli atti - si legge - al segretario generale del Comune Savarino. Abbiamo inoltre chiesto agli organi competenti - conclude - di accertare sia l'effettivo possesso dei requisiti di legge da parte dell'architetto designato, che la legittimità non solo della designazione, ma anche dell'eventuale ampliamento ed estensione arbitraria dei requisiti richiesti nell'avviso pubblico e l'eventuale contrasto con la volontà del legislatore».



Comitato Gestione Adsp, esposto del Codacons sulla nomina del Pincio

CIVITAVECCHIA - Il Codacons ha presentato un esposto alle autorità e una richiesta di accesso agli atti al comune di Civitavecchia sulla nomina da parte del sindaco Ernesto Tedesco del rappresentante del Pincio nel Comitato di gestione dell' Adsp. La notizia arriva dalla Responsabile Codacons Dipartimento Affari istituzionali Porti e Adsp Sabrina De Paolis che ricorda le forti difficoltà economico-finanziarie dell' ente.

Condividi CIVITAVECCHIA - Il Codacons ha presentato un esposto alle autorità e una richiesta di accesso agli atti al comune di Civitavecchia sulla nomina da parte del sindaco Ernesto Tedesco del rappresentante del Pincio nel Comitato di gestione dell' **Adsp**. La notizia arriva dalla Responsabile Codacons Dipartimento Affari istituzionali Porti e **Adsp** Sabrina De Paolis che ricorda le forti difficoltà economico-finanziarie dell' ente. "Per Civitavecchia - scrive De Paolis - che fonda la sua economia sulle attività portuali e l' ampio indotto che ne deriva con ripercussioni praticamente in ogni altro settore (è sotto gli occhi di tutti la drammaticità e la desolazione della città senza più turisti che transitano e mandano avanti un' economia ormai ingessata, oltre alle ormai ridotte possibilità economiche degli operatori portuali, guide turistiche, taxisti-Ncc e commercianti), il rappresentante dei cittadini nel Comitato di Gestione del porto assume un ruolo importante per tutta la cittadinanza, in quanto è chiamato ad esprimersi su innumerevoli aspetti che coinvolgono in primis la gestione del porto, ma anche tutte le ripercussioni sulla Città e la sua economia, conseguentemente alle scelte e alle azioni del Comitato. Infatti, tra i compiti del Comitato di Gestione, spiccano, oltre all' adozione del Documento di pianificazione, del Pot e del Piano regolatore portuale, nonché l' approvazione dei bilanci, anche la deliberazione della dotazione organica dell' **Adsp**, oltre al Piano dell' organico del porto relativamente ai lavoratori delle Imprese Cooperative portuali. Piano, quest' ultimo, che coinvolge centinaia di lavoratori portuali, che ricordiamo, in modo particolare a Civitavecchia, rappresentano la maggiore forza lavoro della città. È per questo che in molti, sia operatori portuali che semplici cittadini il cui lavoro 'gravita' intorno alle attività del porto, sono preoccupati delle effettive competenze del componente del Comitato incaricato dal Sindaco, che sembrerebbe sconosciuto non solo al cluster portuale nazionale, ma anche a quello locale, e della cui modalità di selezione che sembrerebbe esser stata quella di logiche o amicizie politiche, così come riportato dalla stampa, abbiamo interessato le Autorità competenti, oltre ad aver presentato un accesso agli atti al segretario generale del Comune Savarino. Abbiamo inoltre chiesto agli organi competenti - conclude - di accertare sia l' effettivo possesso dei requisiti di legge da parte dell' Architetto designato, che la legittimità non solo della designazione, ma anche dell' eventuale ampliamento ed estensione arbitrari dei requisiti richiesti nell' Avviso pubblico emanato dal Sindaco di Civitavecchia, e l' eventuale contrasto con la volontà del legislatore".



Sos turismo, la Camera di Commercio «In soccorso con bandi per 13 milioni»

LA STRATEGIA Il presidente della Camera di Commercio di Napoli, **Ciro Fiola**, ha accettato la richiesta di incontro con le imprese del settore turistico balneare, nella sede dell' Ente di piazza Bovio ed ha promosso un confronto al quale hanno preso parte anche il presidente nazionale di Federbalneari, **Marco Maurelli** e il presidente nazionale di Aicast, **Antonino Della Notte**. «La Camera di Commercio ha gli strumenti per dare quella concretezza che occorre nella gestione e nelle problematiche che oggi attanagliano il sistema delle imprese - ha affermato Maurelli - La discrasia con il quadro regolatorio delle delibere degli enti e il tema del 2033 devono essere oggetto di grande attenzione». IL CONFRONTO Durante l' incontro sono state evidenziate le preoccupazioni del settore, in particolare per quel che riguarda i rinnovi delle concessioni regolate da nuove procedure e la questione del ripascimento delle spiagge. «Stiamo riponendo grande attenzione sul settore - ha spiegato Fiola - La prima cosa da fare è aprire un tavolo con il ministero per chiedere l' accorpamento delle concessione in un unico soggetto attuativo; oggi queste documentazioni fanno riferimento, in alcuni casi, alle **autorità** portuali ed in altri ai comuni, creando grande confusione. Bisogna fare riferimento alle legge 145, una legge dello Stato e tutti si devono adeguare applicandola. Sul settore turismo stiamo puntando molto, anche quest' anno abbiamo deciso di finanziare le imprese con 7 milioni di euro oltre ai fondi del 20%, circa sei milioni di euro, per un totale circa 13 milioni che verranno affidati attraverso i bandi. Ci stiamo occupando anche del settore trasporto, in particolare quello di merce su gomma, di cui parleremo la prossima settimana con il nuovo presidente dell' **Autorità Portuale** **Andrea Annunziata**, facendo un focus sulle uscite e gli ingressi nei varchi del porto. Vogliamo, però, anche affrontare la questione dello sconto autostradale la cui fruizione viene gestita, attraverso una imposizione alle imprese da parte di consorzi precostituiti da alcune associazioni. Questa norma va abrogata, lo sconto deve avvenire automaticamente sul telepass e direttamente all' impresa. Senza dover pagare alcun pedaggio sullo sconto ricevuto. Anche nel trasporto passeggeri - conclude Fiola - lamentano a ragione questa inattività da Covid, con i bus fermi nei garage. Da poco stanno facendo un po' di affiancamento ma la ripresa turistica è quella che interessa a loro e a tutta la realtà della provincia di Napoli». All' incontro erano presenti numerosi imprenditori del settore balneare tra i quali **Umberto Frenna** (L' Arenile, Napoli), **Giovan Giuseppe Mattera** (Bagno Ricciulillo, Ischia), **Mario Morra** (Bagno Elena, Napoli), **Roberto Laringe** (Gruppo Laringe, Campi Flegrei), **Alice Leonelli** (Peter' s Beach, Sorrento) e **Giorgio Formisano** (La Rotonda, Procida). © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Capri chiede più controlli «Trasporti, ora si rischia»

Il ritorno in zona arancione della Campania, insieme all' aumento improvviso dei casi di Covid-19 sull' isola, ha spinto i sindaci di Capri e Anacapri a chiedere - con una nota congiunta inviata a Regione, **Autorità Portuale**, compagnie di navigazione e società di trasporto pubblico su gomma - il rispetto delle normative in tema di mobilità. Marino Lembo e Alessandro Scoppa puntano soprattutto a ottenere l' incremento di controlli a imbarchi e sbarchi di traghetti e aliscafi, e l' impiego di unità con capacità idonea a trasportare i tanti lavoratori pendolari. Poiché le disposizioni di sicurezza in regime di zona arancione prevedono la riduzione del 50% del numero di passeggeri, i due sindaci hanno anche chiesto alle aziende di trasporto un maggior numero di corse fra Marina Grande e il centro e alla Funicolare Sippic un' eventuale riapertura anticipata per consentire un più agevole spostamento di pendolari e residenti. Assicurata la collaborazione sia della polizia municipale che delle forze dell' ordine presenti sull' isola. *anna maria boniello © RIPRODUZIONE RISERVATA.*

24
Primo Piano Napoli

Lo scontro sui divieti Zona arancione, è lite commercianti spaccati «Anche noi colpevoli»

► Integri i controlli istituzionali senza lagne. ► Ma tra gli esercenti scoppiano i disingoni non possono decidere solo due giorni prima. ► C'è chi ha trovato gli sconfortamenti...

LA DEPRESSIONE IN SPOLICA NON SI CURA CON LE COPERTURE STAMPATE CON UNO STERZO

SOS TURISMO, LA CAMERA DI COMMERCIO «IN SOCCORSO CON BANDI PER 13 MILIONI»

LA FAMIGLIA DI ANTONIO NANO BACCI È IL NUCLEO DI UNO DEI PIÙ IMPORTANTI GRUPPI DELLA CRUISE

NEI SPACIMENTI DELLE PIAZZE È NECESSARIO AVERE UN ATTEGGIAMENTO DI ATTO CON LA POLIZIA

Confindustria, direttivo grandi firme

Ricostituito l'organismo partenopeo con nomi illustri. Ieri il prefetto a Palazzo Partanna

Si è ricostituito e insediato - ieri mattina - il Consiglio direttivo dell' Unione degli Industriali Napoli. Ne fanno parte: il numero uno di Palazzo Partanna, Maurizio Manfellotto, e gli altri componenti del Consiglio di presidenza, ovvero i vicepresidenti Renzo Iorio, Costanzo Jannotti Pecci, Carlo Palmieri, Giancarlo Schisano, Francesco Tavassi, Anna Del Sorbo, Alessandro Di Ruocco, i Delegati Giancarlo Carriero, Fabio De Felice, Paolo Minucci Bencivenga, Luigi Salvatori; i past president Antonio D' Amato, Tommaso Iavarone, Ambrogio Prezioso (mancano all' appello Paolo Graziano, le cui aziende - a quanto spiegano dall' associazione - non sono più iscritte all' Unione e Gianni Lettieri, per una questione tecnica che dovrebbe essere comunque risolta in breve); i 15 membri nominati dal presidente: Nicola Arnone, Eugenio Basile, Luciano Cimmino, Paolo Di Giovanni, Angelo Gava, Sergio Maione, Francesco Manna, Mario Mattioli, Domenico Menniti, Gennaro Moccia, Alessandro Picardi, Nicola Giorgio Pino, Carlo Pontecorvo, Paolo Scudieri, Immacolata Simioli. Nomi importanti, che segnano il ritorno dei maggiori esponenti dell' imprenditoria (non soltanto) napoletana nelle sale che contano di piazza dei Martiri. Ieri, per la cronaca, erano presenti anche il prefetto, Marco Valentini e il neopresidente dell' **Autorità portuale**, Andrea Annunziata. Luca Bianchi, direttore generale di Svimez, ha invece partecipato ai lavori del Consiglio generale. «La costituzione del nuovo organismo - è scritto in una nota di Confindustria Napoli - risponde all' obiettivo di garantire una più diffusa partecipazione alla vita associativa, una forte capacità progettuale dell' Unione Industriali, un modello organizzativo capace di raccogliere e rappresentare interessi e fabbisogni di un ampio numero di imprese». Tra i compiti del Consiglio direttivo, «figurano l' elaborazione delle strategie di medio e lungo periodo e dei posizionamenti dell' Associazione, attraverso l' analisi dei contesti di riferimento, l' approfondimento di problematiche e priorità, l' ascolto di bisogni e aspettative della base associativa».



RIFORMA CONSORZI ASI UN SILENZIO ASSORDANTE

di GABRIELE ANTONINO CAPOGRUPPO PRI BRINDISI Andrà finalmente in discussione nel Consiglio comunale convocato per lunedì 22 febbraio l'ordine del giorno del gruppo consiliare del Partito Repubblicano sulla progettata riforma dei Consorzi Industriali pugliesi. Una proposta di legge che prevede l'accorpamento in un unico Ente dei Consorzi Industriali di Brindisi, Lecce, Taranto e Foggia, a cui si aggiungerà anche la Bat, finora priva di un Consorzio Asi. Il rischio è che si cerchi di chiudere la stalla quando oramai i buoi son scappati. L'ordine del giorno, con cui si impegna il sindaco anche nella sua veste di presidente della Provincia, ad opporsi a questa fusione nefasta e ad avviare iniziative con i sindaci di Fasano, Ostuni e Francavilla Fontana e con i consiglieri regionali eletti nel nostro territorio, è stato presentato esattamente un mese fa. Nonostante l'importanza dell'argomento, che rischia di vedere una replica di quanto è accaduto con la nascita della **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale, che ha visto trasferire a Bari il centro decisionale anche per le vicende che riguardano il porto di Brindisi, e con l'accorpamento con Taranto della Camera di Commercio, una Presidenza del Consiglio incapace di assumere decisioni autonome e sempre prona ai desiderata della Giunta comunale, non ha ritenuto di convocare con urgenza l'assemblea cittadina, eventualmente in seduta monotematica. Ma ciò che più ci ha meravigliato è stato il silenzio assordante delle forze politiche di maggioranza e di buona parte di quelle di opposizione sulla proposta di legge dell'assessore Delli Noci. Se si esclude una presa di posizione del senatore della Lega Vittorio Zizza, della segreteria cittadina di Puglia Popolare e della associazione Left, nessuna altra forza politica ha ritenuto di doversi pronunciare pubblicamente sull'argomento.



ANTONINO

Sulla riforma dei Consorzi industriali regna il silenzio più assordante

Eppure l'argomento, a nostro giudizio, meritava un dibattito ben più ampio. Il risultato è che le audizioni organizzate dall' ass. Delli Noci si sono concluse senza che si sappia cosa abbia detto il sindaco in quella circostanza. E' appena il caso di ricordare che il Consorzio Asi di Brindisi ha competenze sulle zone industriali dei Comuni di Brindisi, Fasano, Francavilla e Ostuni. In particolare, nell' area industriale di Brindisi, che ha una estensione maggiore della città, vi sono aziende di rilevanza nazionale che operano nel campo aeronautico, farmaceutico, chimico ed energetico oltre ad un numero rilevantissimo di aziende metalmeccaniche, edili ed elettriche di dimensioni minori. Non si va lontano dal vero se si sostiene che è tra le più importanti del Mezzogiorno ed è ricca di infrastrutture e reti. A ciò aggiungasi che buona parte di essa è inclusa nell' area rientrante nella Zona Economica Speciale Adriatica. Non conoscere, allora, la posizione assunta dagli Enti soci è davvero incredibile. Tanto più che nella proposta di riforma dei Consorzi Industriali vi sono anche dei profili di illegittimità che andrebbero attentamente valutati. Così è ipotizzato che nelle singole realtà industriali vengano costituite delle società in house espressamente vietate dalla Legge Madia. Ancora, va sottolineato che la competenza in materia di riforma dei Consorzi Industriali spetta allo Stato e non alle Regioni, che hanno solo un ruolo nel controllo della gestione finanziaria degli Enti. Ciò è tanto vero che Mario Turco, Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, con delega alla Programmazione Economica e agli investimenti, in vista di una Legge statale di riforma dei Consorzi, ha presentato una informativa al Cipe sull' attività di monitoraggio svolta sui 67 Asi esistenti in Italia, di cui ben 39 risultano in liquidazione o inattivi! Del resto, in Puglia il Consorzio Asi di Brindisi è uno dei pochi che offre servizi reali alle imprese non avendo come unica attività consortile la cessione dei suoli alle aziende interessate ad insediarsi nell' area industriale. E presenta bilanci in attivo a differenza di quasi tutti gli altri Consorzi Asi della Regione. Non si comprende, quindi, per quale ragione solo il Consorzio Industriale di Bari rimarrebbe autonomo, mentre tutti gli altri dovrebbero confluire in un carrozzone che non avrebbe "la testa" a Brindisi. Mi auguro, allora, che la discussione in Consiglio comunale dell' ordine del giorno del gruppo consiliare del Pri sia anche da stimolo per i consiglieri regionali eletti nella provincia di Brindisi ad opporsi al progetto di riforma. E che la Giunta Rossi, in un sussulto di dignità, riesca a far valere le ragioni del nostro territorio a livello regionale. Gabriele Antonino Capogruppo consiliare Pri.



Brindisi Report

Brindisi

Consorzio Asi, Brindisi: lunedì confronto in consiglio comunale

BRINDISI - La vicenda riguardante il Consorzio Asi sarà uno dei temi caldi della seduta del consiglio comunale di Brindisi convocata per lunedì prossimo, alle ore 9.30. Il capogruppo del Partito Repubblicano, Gabriele Antonino, ha presentato un ordine del giorno con cui si impegna il sindaco Riccardo Rossi, nelle vesti di presidente della Provincia, ad opporsi alla proposta di accorpamento dei Consorzi Asi pugliesi avanzata dall' assessore regionale allo Sviluppo Economico, Alessandro Delli Noci. "Nonostante l' importanza dell' argomento - afferma in una nota il consigliere Antonino - che rischia di vedere una replica di quanto è accaduto con la nascita della **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale**, che ha visto trasferire a Bari il centro decisionale anche per le vicende che riguardano il porto di Brindisi, e con l' accorpamento con Taranto della Camera di Commercio, una Presidenza del Consiglio incapace di assumere decisioni autonome e sempre prona ai desiderata della Giunta Comunale non ha ritenuto di convocare con urgenza l' Assise Cittadina, eventualmente in seduta monotematica. Ma ciò che più ci ha meravigliato è stato il silenzio assordante delle forze politiche di maggioranza e di buona parte di quelle di opposizione sulla proposta di legge dell' Assessore Delli Noci". "E' appena il caso di ricordare - sostiene ancora Antonino - che il Consorzio Asi di Brindisi ha competenze sulle zone industriali dei Comuni di Brindisi, Fasano, Francavilla Fontana ed Ostuni. In particolare nell' area industriale di Brindisi, che ha una estensione maggiore della città, vi sono aziende di rilevanza nazionale che operano nel campo aeronautico, farmaceutico, chimico ed energetico oltre ad un numero rilevantisimo di aziende metalmeccaniche, edili ed elettriche di dimensioni minori. Non si va lontano dal vero se si sostiene che l' area industriale di Brindisi è tra le più importanti dell' intero Mezzogiorno ed è ricca di infrastrutture e reti. A ciò aggiungasi che buona parte di essa è inclusa nell' area rientrante nella Zona Economica Speciale Adriatica. Non conoscere la posizione assunta dagli enti soci è davvero incredibile". E a due giorni dal consiglio, l' associazione Left Brindisi ha inoltrato a tutti i consiglieri l' intervento di una settimana fa apparso sugli organi di stampa, in cui si lancia la proposta di affidare alle amministrazioni comunali la gestione delle rispettive aree industriali. "Cogliamo l' occasione - si legge nella lettera di Left ai consiglieri comunali - per sollecitare un intervento per contrastare la proposta in discussione alla regione che depaupererebbe ulteriormente il territorio di autonomia decisionale a vantaggio della regione. Il Consorzio Asi gestisce le infrastrutture viarie e ferroviarie della zona industriale, la diga e l' impianto di affinamento acque del bacino idrico di Cillarese. Per il Comune riappropriarsi di questo patrimonio finanziato con risorse pubbliche destinate al territorio di Brindisi sarebbe un' occasione unica per decidere in proprio sul futuro della zona industriale che rappresenta una risorsa fondamentale per la città". "Sarebbe anche l' occasione di mettere insieme grandi gruppi e piccole aziende nella gestione di servizi per politiche industriali innovative a sicuro beneficio della competitività del territorio. Inoltre, con le necessarie cautele su questioni di sicurezza degli impianti ed ambientali, sarebbe un' opportunità rendere fruibile alla cittadinanza l' Oasi protetta di Cillarese, un eccezionale patrimonio verde. Ricordiamo a tutti voi che l' adesione al consorzio fu su base volontaria e già 25 anni fa molti comuni tra cui quello di Mesagne ne uscirono. Ci sarebbero tutti gli strumenti per ritirare l' adesione e fare una battaglia della città per questi obiettivi anche per evitare un suo ulteriore impoverimento. Vi chiediamo pertanto di considerare quanto da noi proposto un contributo al dibattito in Consiglio".



BORRACCINO: «LAVORO CORALE»

C'è la zona franca doganale «Così il porto può crescere»

Benefici per le imprese che operano nello scalo

È stato approvato il regolamento per il funzionamento della Zona franca doganale del porto di Taranto. «Rappresenta una grande opportunità per le imprese che vorranno insediarsi nel porto di Taranto - scrive Mino Borraccino, il consigliere del presidente della Regione Emiliano -, e nelle aree retroportuali che potranno così implementare le proprie attività produttive, commerciali e di servizi. Molteplici sono infatti i vantaggi esclusivi della zona franca: doganali, commerciali, finanziari e logistico-operativi. Si potranno infatti stoccare, lavorare, trasformare le merci in regime di sospensione dei diritti doganali, consentendo alle imprese di trarre benefici per le proprie attività economiche, produttive, logistiche». «La Zona franca doganale del porto di Taranto comprende una superficie totale di 162,89 ettari, sarà dotata di recinzioni sottoposte a vigilanza doganale, con varchi di ingresso e di uscita. È frutto di un lungo lavoro portato avanti in questi ultimi anni, che ci ha visti impegnati - conclude Borraccino -, insieme all' **autorità portuale** di Taranto, come Regione Puglia col presidente Michele Emiliano, e personalmente prima come assessore allo sviluppo economico ed ora come suo consigliere politico, in un gioco corale insieme alla presidenza del Consiglio dei ministri, attraverso il già sottosegretario Mario Turco e al Comune di Taranto con l'attenta guida del Sindaco Melucci».



Le nostre Volkswagen KMO

POLO 1.4 TSI 150CV	GOLF 1.4 TSI 150CV	PASSAT 1.4 TSI 150CV	TIGUAN 1.4 TSI 150CV
€ 18.990	€ 21.990	€ 24.990	€ 27.990

Demarauto SRL
Bari - Via Pertinace 10, Tel. 0831 568218 - Taranto - Via Cesare Battisti 74A, Tel. 099 7792138

Gioia, l'ultimo "regalo" del governo uscente: dimenticato il porto

Alfonso Nasoreggio calabria L'ultimo colpo basso della ministra del Partito Democratico, Paola De Micheli, nei confronti di Gioia Tauro lo ha sferzato poco prima di essere sostituita. Ha nominato Alberto Chiovelli commissario dell' Authority di Catania-Augusta in seguito alle dimissioni di Andrea Annunziata, neo presidente a Napoli e Salerno. Ma il suo colpo è stato doppio: perché dopo avere più volte annunciato l'imminente nomina del nuovo vertice dell' **Autorità** del Mare Tirreno meridionale e Ionio, alla fine non lo ha fatto. E Gioia Tauro continua a rimanere un caso nazionale, senza presidente e con un' **Autorità portuale** a essere rimasta ancorata alla vecchia disciplina normativa. Chiovelli, 57enne dirigente in servizio al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dalla fine degli anni '80, da tempo era dato per favorito per la presidenza dell' Adsp di Gioia Tauro per la sua vicinanza con il segretario del Pd Zingaretti. Ma quella nomina incredibilmente non si è concretizzata e questo lascia da un lato il porto senza guida e allo stesso tempo fa rimanere l'attuale commissario Andrea Agostinelli nel limbo. Adesso la partita della portualità calabrese è in mano al neo-esecutivo chiamato a decidere il nome del numero uno di Gioia Tauro. Il nuovo titolare del dicastero delle Infrastrutture è un tecnico, Enrico Giovannini, ma il suo non è un nome nuovo della politica in quanto è stato ministro del lavoro e delle politiche sociali tra il 2013 e il 2014 quando a capo del governo targato centrosinistra c'era Enrico Letta. Ma ebbe un incarico tecnico anche con Berlusconi. Nasce e resta comunque un docente e un tecnico e voluto fortemente da Mario Draghi. Dovrà essere lui a dovere e potere risolvere uno stallo senza precedenti sulla nomina del vertice dell' **Autorità portuale** calabrese, già colpita dalla perdita degli scali di Villa San Giovanni e Reggio, adesso annessi con Messina. Il bluff dei treni al porto Ma a Gioia Tauro di annunci ne sono stati fatti tanti nel corso degli anni, anche su vicende interne allo scalo. Paradossale l'entusiasmo dell'arrivo di Msc come unico gestore del terminal fino a poche settimane addietro, poi sostituito da una lettera del commissario Agostinelli preoccupato per il calo dei traffici. Ma ancora più clamoroso è stato l'annuncio dell'arrivo dei treni con la partenza del gateway ferroviario. Adesso nella zona del gateway è tutto chiuso (continuano ad arrivare i treni per le auto). In pratica qualche treno è arrivato ma l'attività non è mai decollata e peraltro c'è ancora da risolvere la questione vecchia col Corap con il quale però sono in corso trattative per definire le posizioni e lasciare mano libera, questa volta sì definitivamente, all'intermodalità al porto di Gioia Tauro. L'ex ministro De Michelinon ha mai nominato il vertice dell' Authority.



L'Unione Sarda

Cagliari

Mobilizzazione. Domani mattina a Villa Devoto

Porto Canale, sit-in dei lavoratori

Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti parteciperanno insieme ai lavoratori del **porto** industriale di Cagliari al sit-in che si terrà domani davanti alla sede della Presidenza della Regione a Villa Devoto. L' appuntamento è stato fissato dalle 10,30 alle 12,30. «Dopo aver coinvolto tutti i deputati e senatori eletti in Sardegna, chiediamo al presidente Solinas un impegno in prima persona, affinché si faccia portavoce con il Governo nazionale della necessità di istituire l' Agenzia portuale per il transhipment, per gli ex lavoratori Cict», spiegano i sindacati. «L'agenzia è il primo tassello necessario alla salvaguardia delle professionalità formate con ingenti fondi pubblici regionali, e al rilancio del Terminal Internazionale del transhipment di Cagliari». Al governatore viene chiesto inoltre «di attivarsi affinché venga individuato un soggetto internazionale pronto a gestire a lungo termine il Terminal Container. Le possibilità di chiudere positivamente la partita sono molto elevate, il settore è in continua espansione e la totalità degli scali del Mediterraneo soffre da anni problemi di congestionamento.



Porto canale, la protesta dei lavoratori: "Serve salvaguardare i posti di lavoro"

Le segreterie regionali e territoriali di Cagliari di Filt cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti parteciperanno insieme ai lavoratori del Port canale di Cagliari , al sit-in che si terrà lunedì 22 febbraio davanti alla sede di rappresentanza della presidenza della Regione Sardegna, Villa Devoto , dalle 10,30 alle 12,30. "Dopo aver coinvolto, nelle scorse settimane, tutti i deputati e senatori eletti in Sardegna, chiediamo al presidente Solinas un impegno in prima persona, affinché si faccia portavoce con il Governo nazionale della necessità di istituire immediatamente l' Agenzia portuale per il transhipment, per gli ex lavoratori Cict - incalzano i sindacati -. L' agenzia è il primo tassello necessario alla salvaguardia delle professionalità formate con ingenti fondi pubblici regionali, e al rilancio del Terminal Internazionale del transhipment di Cagliari". Al governatore viene chiesto inoltre "di attivarsi in prima persona affinché venga individuato al più presto un soggetto internazionale di indiscusso spessore, pronto a gestire a lungo termine il Terminal container , magari ripartendo da soggetti che possano avere un forte interesse acclarato per lo scalo cagliaritano. Le possibilità di chiudere positivamente la partita sono molto elevate, il settore è in continua espansione e la totalità degli scali del Mediterraneo soffre da anni problemi di congestionamento. È paradossale - concludono - che uno spazio immenso quale il **Porto** canale sia deserto ed in totale abbandono: per questo vanno eliminate tutte le criticità e le resistenze che condizionano lo sviluppo dello scalo e più in generale del tessuto economico e sociale del territorio".



Passa la ruspa sull' ex Teatro in Fiera

I lavori di ricostruzione da ultimare in meno di un anno. E va sbloccato l' altro cantiere

Lucio D' Amico Ci sono colpi di ruspa che fanno più rumore di altri. Ci sono progetti che, o perché attesi da decenni o perché riguardanti zone nevralgiche della città o perché segnano comunque uno spartiacque tra passato e futuro, pesano di più. E quando, in una giornata dall' azzurro intensissimo di precoce primavera, mentre lungo la Passeggiata a mare camminano, o corrono, o fanno ginnastica, o portano a spasso il cane, o giocano con bici e monopattini centinaia di persone, ti accorgi che è crollato un pezzo di città al quale eri abituato da decenni, subito cerchi di coglierne il significato simbolico. Il vecchio Teatro in Fiera non c' è più. Come avevamo preannunciato nei giorni scorsi, ha preso piede il cantiere allestito dall' impresa (l' Associazione temporanea composta dal Consorzio stabile progettisti costruttori di Maletto e dalla Beico Srl di Catania) che si è aggiudicata l' appalto bandito dall' **Autorità di sistema** portuale dello Stretto. Un' opera tra le più importanti in corso in città sia per l' importo (quasi 7 milioni e mezzo di euro) sia per quella valenza simbolica di cui si faceva cenno. È stata la cesura più forte, dal punto di vista architettonico, quella costituito dal vecchio edificio. Una cesura tra la città e il suo mare. Ha svolto un ruolo importante, quel Teatro, soprattutto in quegli anni nei quali ancora si aspettava il completamento dell' infinito restauro del "Vittorio Emanuele" e una città prestigiosa come Messina, di fatto, era priva di un teatro cittadino. Quello in Fiera, con tutti i suoi limiti di spazi e di capienza, ha rappresentato un polo culturale rilevante. Poi, sono venuti gli anni dell' abbandono, quei locali non erano più a norma, c' è stata la lunga chiusura, l' occupazione dei "ragazzi del Pinelli", il successivo sgombero, le pareti murate per non fare entrare più nessuno, e un' altra lunghissima attesa. Fino a oggi, fino ai giorni in cui si sta demolendo quell' edificio-cesura. In molti avrebbero voluto che si liberasse quell' area senza ulteriori insediamenti costruttivi, in modo da abbattere quella barriera, ricostruire l' unità mare-città, e fare del quartiere fieristico l' ideale prosecuzione della Passeggiata a mare. Ma si è scelta un' altra strada, quella della ricostruzione, su altre basi, con un' altra visione architettonica. Il nuovo edificio, lungo 80 metri, largo 10 ed alto circa 7, prevede al piano terra, oltre al grande atrio di accesso, tre ampie sale di diversa dimensione (sala conferenze, di rappresentanza e salette riunioni, affacciate sul fronte est dell' edificio). Il primo piano sarà destinato alla sede dell' **Autorità di sistema** portuale. L' altra ala dell' edificio riguarderà un' ampia sala da dedicare a conferenze, congressi o spettacoli, con hall d' ingresso e tutti i servizi annessi che serviranno le suddette funzioni. Sarà questo, alla lontana, l' erede del vecchio Teatro. Il nuovo edificio - come scrivono i progettisti - manterrà alcune delle soluzioni architettoniche e di finitura esterna dell' architettura razionalista tipica degli storici edifici dislocati nella cittadella fieristica, progettati nei primi decenni del Novecento da alcuni dei più importanti nomi dell' architettura liberty e razionalista italiana, da Adalberto Libera a Mario De Renzi, da Vincenzo Pantano a Filippo Rovigo. Il cantiere dovrà essere completato in meno di un anno, l' inaugurazione potrebbe essere fissata all' inizio del 2022. Ma proprio lì, nel cuore di quel quartiere fieristico che faticosamente si sta cercando di riqualificare e riconvertire ad altri scopi e funzioni, è arrivato il momento di sbloccare l' altro cantiere, purtroppo



Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

fermo, riguardante il restauro del Portale (lavori terminati da tempo) e del Padiglione delle mostre. Come ha più volte dichiarato il presidente dell' **Autorità** di **sistema** portuale Mario Mega, non si riesce ancora ad uscire dal contenzioso sviluppatosi tra l' impresa (una delle più serie e affidabili operanti in Sicilia, la "Lupò") e il gruppo di progettisti-direzione lavori. Sarebbe un delitto far trascorrere anni, quando si è vicini alla meta. Una soluzione va trovata al più presto. Recuperare i luoghi che un tempo ormai lontano ospitavano la Fiera Campionaria internazionale di Messina. Restituirli alla loro bellezza e alla pubblica fruizione. Fare di questo grande spazio un polmone vivo, anzi il cuore pulsante della città. È un dovere nei confronti dei messinesi, non un "optional".

Sul tavolo del Comune il progetto dell' Authority

Imbesi e Bellantone: investimento da 20 milioni

Giusy Caminiti VILLA SAN GIOVANNI Si terrà domani a Palazzo San Giovanni l' incontro tra il presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** dello Stretto, Mario Mega, e i componenti della Commissione Piano strategico: trapelano prima dell' incontro le linee guida della convenzione che l' Amministrazione si appresta a sottoscrivere con l' Adsp, come riferiscono i due consiglieri di maggioranza Giovanni Imbesi e Giuseppe Bellantone, soddisfatti «per la condivisione fattiva che si sta portando avanti con la nuova Adsp dello Stretto per un importante sviluppo futuro della città». Il protocollo (per l' avvio della procedura di redazione del Documento di indirizzo alla pianificazione e preliminare alla predisposizione del Piano regolatore di **Sistema portuale**) prevede, secondo le indicazioni dell' Adso, due fasi: «In un primo intervento, con inizio tra il 2021 e il 2022 - spiegano Imbesi e Bellantone - l' **Autorità** di **sistema** interverrà con oltre 20 milioni di euro per realizzare la messa in sicurezza della viabilità pedonale, con la realizzazione di un vero e proprio terminal passeggeri all' avanguardia. Verrà inoltre realizzata una nuova banchina che dovrà ospitare i mezzi veloci per i passeggeri», tra la stazione FS e la Capitaneria di Villa. Saranno quindi previsti nuovi attracchi per i mezzi veloci, la fase 2 prevede invece «riqualificazione e riconversione delle aree a nord, attualmente in uso ai privati per il traghettamento dello Stretto, da destinare interamente alla realizzazione di un porto turistico riservato alla nautica da diporto con un bacino di circa 65.000 mq atto ad ospitare imbarcazioni da diporto di medie e grandi dimensioni. Verrà restituito alla città - continuano i due - un fronte mare di circa 500 metri lineari, che va dal porticciolo turistico al torrente Immacolata: un fronte mare sottratto alla città ormai da tanti anni, che potrà quindi diventare un grande affaccio su una nuova area ad ampio respiro turistico, di livello internazionale, che è ciò di cui più necessita la nostra città. Un' area con grandi banchine di circa 25000 mq, su cui potranno sorgere attività commerciali di ogni genere, che potrà tornare finalmente essere vissuta da tutte le famiglie villesi». Nel pacchetto la realizzazione di una nuova sede operativa per l' **Autorità** marittima locale, per l' AdSP dello Stretto e per i servizi dell' area **portuale**. In adiacenza all' attuale porto Rfi il porto a sud (sei nuovi scivoli) con «nuovi piazzali operativi di circa 110.000 mq che consentiranno - aggiungono Imbesi e Bellantone - la delocalizzazione e le attività di cabotaggio degli ormeggi attualmente disponibili e delle aree di stoccaggio dei mezzi destinati al traghettamento» e un «nuovo collegamento stradale che andrà ad innestarsi direttamente all' uscita autostradale». A sud il ripascimento della spiaggia di Acciarelo e «un nuovo tratto di via Marina di oltre 1 km lineare, tra il "Kalura" e il retro del porto».



Ciccone (Pd): punto di partenza quanto deciso in Commissione

VILLA SAN GIOVANNI La minoranza arriva alla riunione di lunedì con Mega lamentando di aver avuto le carte soltanto ieri, ma assicura che ci sarà e lo farà nel «supremo interesse» della città ma anche in continuità con il lavoro fatto dal 2017 in aula e in commissione Piano Strategico. «La minoranza consiliare, responsabilmente - commenta il capogruppo del PD Salvatore Ciccone - si farà carico di entrare nel merito e valutare (in poche ore) quanto è necessario per poter contribuire fattivamente e onorare il ruolo che la città le ha assegnato, di controllo e di proposta, in merito a tematiche da sempre riconosciute di notevole e fondamentale interesse per il presente e per il futuro». Non digerito il mancato invito all' incontro dell' Amministrazione con il presidente Mega del 4 febbraio, la minoranza ha chiesto «immediatamente un successivo e celere altro incontro in cui poter prendere visione e partecipare, al fine di effettuare le dovute e necessarie verifiche di parte in vista del successivo appuntamento». Rinviata la riunione dell' 11 a causa della positività del consigliere Giovanni Imbesi, domani sarà il momento di entrare nel merito delle questioni e Ciccone riparte dall' ultimo atto, quel dossier inviato a dicembre al ministero Infrastrutture e Trasporti: «A dicembre 2020 viene trasmesso al MIT unità tecnica di Missione - spiega il democratico - il fascicolo e gli elaborati approvati all' unanimità in commissione piano strategico in merito alla progettualità complessiva su porto a sud, fronte mare, area portuale». Prima di questo, alcuni passaggi rispetto ai quali adesso non è più possibile tornare indietro: a novembre 2019 la commissione Piano strategico approva all' unanimità la proposta della minoranza di «indirizzo strategico per il porto a sud e il fronte mare e portualità» che ricomprende il territorio comunale a sud di Bolano e a nord l' area del molo sottoflutto, oltre al completamento delle opere del decreto ambientale; nel 2020 la commissione Piano strategico decide di bandire un concorso di idee/progettazione e il consiglio approva all' unanimità ad agosto sei delibere consiliari; a novembre «la giunta approva - conclude Ciccone - la delibera di indirizzo all' Ufficio tecnico per una previsione di circa 50 mila euro su circa 8 milioni di euro a disposizione». È da quel progetto che la minoranza parte nel confronto con Mega, cercando di capire quanto la proposta dell' autorità portuale tenga conto di quella visione di città. g.c. La proposta in aula è stata approvata all' unanimità e ratificata dalla Giunta.



La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

decontaminazione sicilia

«No al deposito di Gnl all' interno della rada»

Augusta. Ancora reazioni in merito alla vicenda del progetto sul deposito di Gnl. Ad intervenire è ora Decontaminazione Sicilia sottolineando di non essere contraria, per principio, al gas naturale liquefatto, ma all' ubicazione dell' impianto all' interno della rada di Augusta. Propone, quindi, che il deposito venga realizzato offshore prendendo a modello altri impianti del genere come quelli di Malta e di Livorno. L' associazione che ha partecipato alla seduta di Consiglio comunale sul tema si ritiene insoddisfatta. «Per le risposte ricevute dagli interlocutori (Adsp della Sicilia orientale, Capitaneria di Porto e Restart Consulting) ai quesiti che ha posto e ai pericoli che ha esposto. Il pericolo sismico verrebbe amplificato dal terreno argilloso dell' area scelta per la realizzazione del deposito di Gnl Per il pericolo maremoto o tsunami basta chiedere a qualunque esperto di geologia, geologo, o studente ai primi anni della facoltà di geologia, o, in alternativa, consultare i tanti documenti presenti in materia su internet, per sapere che i maremoti si verificano anche nel mare Ionio che bagna le nostre coste. Se osserviamo le mappe satellitari possiamo constatare che il deposito di Gnl, nella sede del pontile di Punta Cugno, verrebbe a trovarsi a soli 612 metri dai vicini depositi della Sonatrach (ex Esso) e a 1 km e 200 metri dalla stessa raffineria Sonatrach con le candele sempre accese. Per quanto riguarda l' infiammabilità del Gnl i tecnici della Restart, hanno detto che qualora si rompesse un serbatoio, il Gnl cadrebbe in mare ghiacciandosi senza dare alcun problema. «Non è così - aggiungono - perché la transizione di fase repentina del Gnl, si genererebbe una onda d' urto che manifesterebbe i suoi effetti su tutto quanto c' è intorno, anche sugli stessi moduli di stoccaggio o bunkeraggio con le immaginabili conseguenze quanto a incidenti rilevanti da collisione».A. S.



I porti della Sicilia occidentale diventano Smart

Pasqualino Monti : "Mettiamo al centro della nostra azione il tema della sostenibilità ambientale e dell' innovazione tecnologica, strumenti imprescindibili per lo sviluppo e la crescita economica" Scatto in avanti dei porti della Sicilia occidentale che, sul tema della transizione ecologica, al centro del dibattito del nuovo governo, mettono un primo tassello, anticipano i tempi e lanciano per primi la formula Smart port. E' stata siglata la concessione del valore di oltre 22 milioni di euro tra l' AdSP del Mare di Sicilia occidentale e RTI, il raggruppamento di imprese costituito da Free Energy Saving srl, Luxmaster srl e Free Energia spa, società specializzate nella progettazione e nello sviluppo di soluzioni innovative incentrate sui temi delle smart city, della sostenibilità e dell' economia circolare, rappresentate dall' ingegner Pasquale Ionta, ceo di Free Energy Saving srl, e dal dottor Felice Catapano, co-founder di Luxmaster srl. Un innovativo project financing che introduce un vero e proprio modello in ambito portuale, denominato "Smart Port", e che prevede la realizzazione di interventi integrati di efficientamento energetico delle strutture portuali di **Palermo**, Termini Imerese, Trapani e **Porto** Empedocle, e l' introduzione di innovative tecnologie smart e IoT (Internet of things). Si materializza, dunque, in un progetto concreto, la visione innovativa di creare dei porti in transizione verso un modello di gestione sostenibile e connesso. Primo passo per raggiungere, entro un ventennio, il traguardo delle emissioni zero. Secondo il presidente dell' AdSP, Pasqualino Monti: "Con questo progetto agiamo da apripista nel processo di transizione energetica in atto, tracciando la rotta e diventando precursori di azioni concrete e immediate per rendere sostenibili e smart i porti della Sicilia occidentale attraverso l' innovazione, la digitalizzazione dei sistemi logistici portuali, l' efficientamento energetico degli scali e le energie rinnovabili. Con questa iniziativa mettiamo al centro della nostra azione il tema della sostenibilità ambientale e dell' innovazione tecnologica, strumenti imprescindibili per lo sviluppo e la crescita economica". Il progetto prevede una control room nel **porto** di **Palermo**, cioè un presidio del sistema di videosorveglianza, anche in remoto, per il controllo delle quattro aree portuali. E punta all' integrazione e all' ammodernamento dell' attuale datacenter locale, mediante la fornitura di nuovi armadi rack, switch core, firewall, server e sistemi di storage, finalizzati alla sicurezza perimetrale e di processo, e al rispetto delle normative di settore relative al trattamento dati. Inoltre, per informare e indirizzare il traffico di visitatori, è stata prevista la realizzazione di una piattaforma digitale di wayfinding e digital signage che, mediante App, disponibile per sistemi iOS ed Android, e totem interattivi touch-screen disposti sul percorso di uscita dal **porto** verso la città, proporrà ai turisti itinerari ed eventi organizzati sul territorio. Il piano si basa su una piattaforma tecnologica che integra la gestione di servizi di energia e mobilità. Una piattaforma in una logica open source, che diventa un vero e proprio hub IoT dello Smart Port. Pubblico e privato insieme, per investire in modo virtuoso, credendo nelle potenzialità dei porti siciliani: "Questo partenariato tra pubblico e privato - conclude Monti - dimostra la capacità di attrarre investimenti di privati sui porti della Sicilia sempre più orientati a una crescita sostenibile e attenta ai temi dell' ambiente".



TRANSIZIONE ECOLOGICA

La green economy e la sfida dei porti L' Italia deve correre

L'evoluzione ecosostenibile di Anversa e di altri mega scali europei, con zero emissioni e produzione di energia, ci spinge a fare in fretta. Il caso Trieste

Marco Valle

I porti sono il perno della «blu economy», l' economia del mare. Container, rinfuse, idrocarburi, passeggeri. Per l' Italia un flusso di 403 milioni di tonnellate di merci che nel 2019 ha generato 6,5 miliardi, dato da sommare alle altre voci del comparto marittimo: trasporti (12,2 miliardi), cantieristica (12,6) e pesca (1,7). Totale quasi 34 miliardi, il 2% del Pil nazionale. Tutto bene? Non proprio. Purtroppo, i porti (e gli attigui impianti industriali e petrolchimici) sono anche luoghi inquinati. Scarichi, emissioni, rifiuti, gas tossici, traffico di mezzi pesanti. Principali imputati i bastimenti, responsabili per il 60% delle emissioni prodotte nelle aree portuali. Il centro ricerche Transport & Environment ha monitorato le 105 navi da crociera passate nel 2019 nel porto di Barcellona: hanno rilasciato nell' atmosfera oltre 33mila tonnellate di ossidi di zolfo, mentre la totalità del parco circolante della metropoli catalana non supera le 7mila tonnellate. Nella sulfurea classifica, dopo Palma di Maiorca, viene subito Venezia, con 27mila tonnellate contro le 2mila generate dal trasporto su gomma nell' intera aerea mestrina, e Civitavecchia, dove le navi hanno sparso nel cielo 22mila tonnellate di ossidi. Un' enormità rispetto alle poche centinaia rilasciate dalle 35mila

automobili certificate in città. Effetti devastanti ma sempre inferiori rispetto ai livelli di emissioni dei ciclopici portacontainer della serie PostPanamax: i loro motori erogano il doppio della potenza (62mila Kw contro 30mila) disponibile sulle navi da crociera. Le conseguenze sono facilmente intuibili. Una situazione ormai insostenibile, che ha convinto l' International Maritime Organization, legislatore internazionale della navigazione, a imporre ai mercantili di tutto il mondo di utilizzare carburanti con non oltre lo 0,5% di zolfo, un settimo di quanto prima consentito. A sua volta l' Ue ha iniziato a muoversi con investimenti e progetti finalizzati a una transizione basata su combustibili alternativi, come il gas naturale liquefatto (LGN) o l' idrogeno. Nel dicembre 2020 è stata presentata la European Sustainable and Smart Mobility Strategy con l' obiettivo di ridurre in 40 anni il 90% delle emissioni del settore dei trasporti. Dal 2030 entreranno in funzione le prime navi da trasporto a emissioni zero e, entro il 2035, sarà il turno degli aerei. Nel 2050 i porti e gli aeroporti dovranno diventare nodi a emissioni zero. Obiettivi ambiziosi ma non impossibili come dimostra l' evoluzione ecocompatibile di Anversa, con 212 milioni di tonnellate movimentate annualmente, il secondo porto d' Europa. Nell' ultimo decennio l' autorità portuale belga ha perseguito la via dell' innovazione investendo somme importanti su un piano incentrato su 17 obiettivi per realizzare un porto «climaticamente neutrale». I risultati non mancano: per alimentare l' immensa area vi sono già 69 turbine eoliche, un parco fotovoltaico ed Ecluse, una rete di riscaldamento a vapore per l' industria; dal 2016 sono stati installati sulle banchine circa 40 powerpoint on shore per le navi all' ormeggio mentre la flotta di rimorchiatori è stata radicalmente ammodernata (con l' abbattimento del 32,5% delle emissioni di CO2) ed è stata varata la prima unità al mondo a idrogeno. Inoltre, entro il 2022, entrerà in funzione un avveniristico stabilimento che sarà in grado di produrre 8mila tonnellate annue di metanolo usando la CO2 recuperata. Oltre a premiare ogni due anni il progetto di sostenibilità più innovativo, l' autorità partecipa a diverse iniziative internazionali tra cui «Getting to Zero», un' alleanza di oltre 110 protagonisti del settore marittimo per la



progettazione di navi ecocompatibili, e al «World Ports Climate Action Program», il programma di dieci mega porti Barcellona, Goteborg, Amburgo, Le Havre, Long Beach, Los



Il Giornale

Focus

Angeles, New York, Rotterdam, Vancouver e Yokohama per la riduzione delle emissioni. E in Italia? Nonostante le note criticità strutturali e l' assenza di un ministero del Mare (quello della Marina mercantile fu abrogato nel lontano 1993) qualcosa inizia a muoversi. A gennaio nell' ambito del Recovery fund è stato previsto un «progetto porti integrati d' Italia» con 1,22 miliardi destinati alla sostenibilità ambientale, in primis per l' elettrificazione delle banchine con il sistema «cold ironing». Un primo passo verso i tanti auspicati «porti verdi» a cui fa riscontro l' impegno dell' Autorità di Sistema Portuale di Trieste, diretta dal presidente Zeno D' Agostino. Alcuni dati: lo scalo giuliano tra 2015 e 2019 è diventato il primo porto nazionale per tonnellaggio totale (entrando nella top ten europea) ma anche (con un +63,4% di treni movimentati: 10mila all' anno equivalenti a 210mila camion in meno sulla strada) il primo nodo italiano mare-ferrovia. Per D' Agostino è solo un inizio: «Da semplice luogo di scarico e carico di merci il porto deve trasformarsi in hub energetico, una struttura capace di produrre energia». Da qui i 6,7 milioni finanziati dalla Ue e investiti nel settore ambientale su 5 progetti («cold ironing», mezzi elettrici e apposite colonnine, sensori e droni antiinquinamento, illuminazione a Led, incremento di energia rinnovabile). Ma oltre a rendere sostenibile l' esistente, in prospettiva vi sono la collaborazione con il mondo scientifico per un parco eolico galleggiante e la produzione, in collaborazione con Saipem, di combustibile a idrogeno dall' acqua marina. «Non si tratta di una transizione ma di un cambio di paradigma - sottolinea il presidente - di un' innovazione radicale del futuro». Dal 2020 Trieste è capofila di un progetto ambientale europeo: Susport Sustainable Ports. Un piano strategico che coinvolge tutte le Autorità portuali dell' Adriatico. Oltre a Trieste partecipano Venezia, Ravenna, Ancona, Bari, Porto Nogaro e i porti croati di Fiume, Zara, Spalato, Ploe, Dubrovnik. L' obiettivo è migliorare la performance ambientale e l' efficienza energetica.