

GL 0HUFROHGu PDJJLR

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Infrastrutture e costruzioni				
21	Il Sole 24 Ore	03/05/2023	<i>Ponte sullo Stretto, rush nelle Commissioni Verso il voto di fiducia (F.Landolfi)</i>	3
40/41	Corriere della Sera	03/05/2023	<i>Eventi - Il "forziere" di Genova (F.Cevasco)</i>	4
Rubrica Information and communication technology (ICT)				
14	Il Sole 24 Ore	03/05/2023	<i>L'intelligenza artificiale non puo' crescere a spese dei minori (S.Orlando)</i>	9
Rubrica Ambiente				
36	Italia Oggi	03/05/2023	<i>Rifiuti edili, e' corsa ai ripari (G.Ambrosoli)</i>	10
Rubrica Innovazione e Ricerca				
1	Corriere della Sera	03/05/2023	<i>"Ho creato l'intelligenza artificiale. Ora la temo" (M.Gaggi)</i>	11
Rubrica Altre professioni				
37	Italia Oggi	03/05/2023	<i>Falsa partenza per le Sta (S.D'alessio)</i>	14
39	Italia Oggi	03/05/2023	<i>Giustizia Ue sulla compatibilita' tra agente immobiliare e amministratore condominio</i>	15
Rubrica Università e formazione				
6	Il Sole 24 Ore	03/05/2023	<i>Valditara: percorsi scuola-lavoro piu' sicuri. Tutele Inail estese per insegnanti e studenti (C.Tucci)</i>	16
Rubrica Professionisti				
42	Il Sole 24 Ore	03/05/2023	<i>Sui titoli abilitanti il nuovo fronte delle professioni agricole (C.Curcio)</i>	17
Rubrica Fisco				
36	Il Sole 24 Ore	03/05/2023	<i>Sulla colpa grave il pubblico archivia l'emergenza (L.Caso)</i>	19
1	Italia Oggi	03/05/2023	<i>I crediti incagliati del superbonus acquistati con sconti fino al 28% da societa' finanziari</i>	21
Rubrica Pubblica Amministrazione				
35	Italia Oggi	03/05/2023	<i>Regolamento per incentivi ai tecnici</i>	23

Ponte sullo Stretto, rush nelle Commissioni Verso il voto di fiducia

In Parlamento

Bocciato il coinvolgimento degli enti locali, ok al tetto indennità. In Aula il 9 maggio

Flavia Landolfi

ROMA

Entrano i controlli previsti dal Codice per le infrastrutture prioritarie, escono gli allargamenti ai sindaci di Villa San Giovanni e Messina - o comunque agli enti locali interessati ai lavori - delle riunioni del Cda della Società dello Stretto. È iniziata ieri nelle commissioni congiunte Ambiente e Trasporti la votazione sugli emendamenti al decreto 35/2023 sul Ponte sullo Stretto.

Delle 139 proposte di modifica presentate ne sono state approvate 6, respinte 81 e accantonate due. Ne restano altre 51 ancora da esaminare prima di approdare in Aula già martedì 9 per la discussione generale per poi rientrare nell'emiciclo di Montecitorio lunedì 15, probabilmente con voto di fiducia e varo finale il giorno successivo. Per rispettare la tempistica e portare il testo in Aula in tempi rapidi, le commissioni stanno esaminando le modifiche al galoppo. È a firma dei relatori del provvedimento, Francesco Battistoni (Fi) in commissione Ambiente e Domenico Furgiuele (Lega) in quella Trasporti, una modifica che inserisce i controlli antimafia e quelli finanziari sull'opera all'interno delle procedure per le opere prioritarie del nuovo Codice degli appalti. Si tratta di una procedura che assegna il monitoraggio a un Comitato di coordinamento del ministero dell'Interno.

«È un rafforzativo - spiega Battistoni - e un richiamo al fatto che sul Ponte si vigilerà senza rallen-

tare il cronoprogramma dei lavori visto che i controlli sulle aziende vengono espletati dalle Prefetture in via preventiva». La presidenza ha comunque dato tempo fino a questa mattina per la presentazione dei subemendamenti, dopodiché si voterà.

Passa un solo emendamento presentato dall'opposizione a firma di Antony Barbagallo (Pd) che fissa a 500mila euro il tetto massimo previsto alle spese per le indennità dei componenti del comitato scientifico, mentre sul fronte della maggioranza è stata approvata la modifica che prevede il coinvolgimento delle regioni Sicilia e Calabria nella scelta dei componenti del comitato.

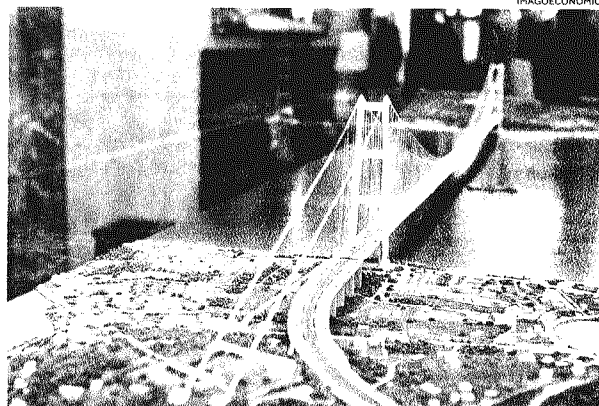
Il dibattito è sempre infuocato. E se da un lato la maggioranza difende il provvedimento definendo l'opera «un asset strategico per la



I relatori presentano un emendamento sui controlli antimafia e finanziari: procedure per le opere prioritarie

nazione, per il commercio, e per la nostra economia», come ha detto ieri Matilde Siracusano, sottosegretaria ai Rapporti con il Parlamento e deputata di Forza Italia, le opposizioni alzano la voce soprattutto contro il pollice verso su alcune modifiche al testo del decreto. «La destra vuole realizzare il Ponte sullo Stretto senza coinvolgere i territori», ha tuonato Marco Simiani, capogruppo Pd in commissione Ambiente. E parla di un'operazione «spot» per la maggioranza. Sugli scudi anche il Movimento 5 Stelle che per bocca del vicecapogruppo alla Camera Agostino Santillo punta il dito: «Il governo va avanti a testa bassa e pone già le basi per eliminare ogni paletto sui controlli». Oggi si prosegue, scintille incluse.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



In Parlamento. Il decreto sull'infrastruttura è all'esame delle commissioni



159329

Eventi

Orizzonti

L'appuntamento Domani al via i lavori della nuova diga foranea che garantirà il seguito di una storia millenaria

IL «FORZIERE» DI GENOVA

di **Francesco Cevasco**

Correva l'anno 1358, Francesco Petrarca passò da queste parti e lasciò scritto: «Ammirerai il molo opposto al mare e il porto, opera dell'uomo, di inestimabile valore e di molto lavoro, che invano colpiscono le quotidiane tempeste». Quel genio aveva già capito tutto di che cos'è il porto di Genova. Il molo «opposto» al mare, qualcosa che osa sfidare la forza della natura. Il porto che dà ricovero e difesa ai naviganti e protegge le loro merci. Un artificio che diventa un grande valore: grazie ad esso si moltiplica il lavoro, il benessere. Passano di qui tanti commerci e tanti soldi – le *palanche* – e anche tante culture, mille scambi di conoscenze e di saperi, tutti i colori degli uomini e delle sete, del carbone e del grano, delle lingue che si mischiano. Li ha visti tutti, il porto: l'eroe e il mascalzone, il contrabbandiere e il marittimo generoso, il «camallo» che scarica e carica le stive e l'armatore che carica le tasche di guadagni ma sa anche reinvestirli, le «pilotine» che guidano le lunghe navi

nel labirinto dei moli e gli emigranti (quando gli emigranti eravamo noi) che ai transatlantici davano l'assalto perché li portassero verso un futuro migliore. Hanno sentito anche il dolore delle ferite i moli e le banchine: bombardati prima – erano gli anni della guerra – dagli Alleati e violentati poi dai nazisti in fuga: il bacino disseminato di mine, gli ingressi al porto ostruiti da imbarcazioni volutamente affondate tra cui «Aquila», quella che sarebbe dovuta essere la prima portiere italiana. Quante volte è rinato il porto. Anche adesso sembra alla vigilia di una nuova giovinezza.

È una storia lontana. C'è chi la fa cominciare nel V secolo avanti Cristo. Non c'era, ovviamente, un porto ma la natura aveva donato a quella terra impervia un seno naturale che a quei pazzi che venivano dal mare dava rifugio, ospitalità, clima buono. E la possibilità di portare qualche mercanzia. A pensarci bene, ragionarono i genovesi, valeva la pena di faticare e spendere soldi («c'è la sua convenienza») per attrezzare il golfo in modo tale da far attraccare un po' più comodamente barche e barconi. Visto che la cosa funzionava, anno dopo anno,

secolo dopo secolo è stato tutto un lavoro. Siamo ancora nel 1248 e il molo ha già bisogno di restauri. Così viene dichiarato «opera pia» in modo da consentire – per legge – di poter beneficiare di lasciti testamentari. Dai ricchi illuminati arrivano un sacco di «palanche». Lavori, lavori, lavori. Il porto cresce e con esso l'importanza della città. Porto e città: un doppio patrimonio da sviluppare ma anche da tutelare per cui da lì a non molto sarà creato l'ufficio dei «Salvatores portus et moduli» (Conservatori del porto e del molo).

Nasce, all'inizio del XIV secolo la Lanterna ancor oggi, e lo sarà per sempre, simbolo di Genova. Strumento fondamentale per garantire sicurezza ai naviganti, essa prende il posto — come è scritto in «Storia del porto di Genova e della sua Capitaneria della Guardia costiera» — di una precedente torre d'avvistamento risalente al 1128 alla quale dal 1161 le navi dirette in porto sono tenute a pagare un dazio per il servizio di segnalazione luminosa. È nel corso di quegli anni che nasce il toponimo di Mandraccio per la somiglianza delle barche che si affollavano in tale luogo con una mandria di animali».

Anche la storia dell'Unità

d'Italia e della Capitaneria di porto affondano le radici, anzi le ancore, da queste parti: «È dato storico che le navi della spedizione dei Mille capitanata da Giuseppe Garibaldi appartenevano alla compagnia di navigazione dell'armatore genovese Raffaele Rubattino. Nel 1861 però si volle evitare per prudenza diplomatica di rendere noto il coinvolgimento dell'armatore simulando il furto dei due piroscafi Piemonte e Lombardo. Si narra che fu proprio l'allora capitano di porto Rey del Villarey, complice della simulazione, a tener rinchiusi nei locali della Capitaneria le guardie di sorveglianza delle due navi per tutta la durata delle operazioni di imbarco dei Mille sui piroscafi fino alla loro partenza da Quarto».

Fatta l'Unità, il porto ha continuato a fare la sua storia. Silenziosa, a volte. Clamorosa altre volte.

In ogni caso vale la pena di darsi appuntamento al porto antico, inventato da Renzo Piano nel 1992, che non è soltanto una perla nel ricovero delle navi e delle merci ma il cuore di una città che profuma di mare. E si chiamerà anche «antico» ma è il più moderno che ci sia. Vedere per credere.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Il poeta e la spedizione
 Il molo «opposto al
 mare» di Petrarca e la
 «finta» dell'armatore
 Rubattino per i Mille**

