



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 06 aprile 2021**



Prime Pagine

06/04/2021	Corriere della Sera Prima pagina del 06/04/2021	5
06/04/2021	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 06/04/2021	6
06/04/2021	Il Foglio Prima pagina del 06/04/2021	7
06/04/2021	Il Giornale Prima pagina del 06/04/2021	8
06/04/2021	Il Giorno Prima pagina del 06/04/2021	9
06/04/2021	Il Manifesto Prima pagina del 06/04/2021	10
06/04/2021	Il Mattino Prima pagina del 06/04/2021	11
06/04/2021	Il Messaggero Prima pagina del 06/04/2021	12
06/04/2021	Il Resto del Carlino Prima pagina del 06/04/2021	13
06/04/2021	Il Secolo XIX Prima pagina del 06/04/2021	14
06/04/2021	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 06/04/2021	15
06/04/2021	Il Tempo Prima pagina del 06/04/2021	16
06/04/2021	La Nazione Prima pagina del 06/04/2021	17
06/04/2021	La Repubblica Prima pagina del 06/04/2021	18
06/04/2021	La Stampa Prima pagina del 06/04/2021	19
06/04/2021	L'Economia del Corriere della Sera Prima pagina del 06/04/2021	20
06/04/2021	MF Prima pagina del 06/04/2021	21

Primo Piano

05/04/2021	Shipping Italy Tassazione porti: la Corte di Cassazione fornisce un assist alla Commissione Europea	22
05/04/2021	Shipping Italy Zunarelli: In caso di sconfitta a Bruxelles a rischio la sovranità nazionale nelle scelte infrastrutturali dei porti	23

Trieste

06/04/2021	Il Piccolo Pagina 16 Banchine elettrificate per dimezzare l' impatto del porto entro il 2026	<i>DIEGO D' AMELIO</i> 24
------------	--	---------------------------

06/04/2021	Il Piccolo	Pagina 17		26
«Sviluppo e sostenibilità viaggiano assieme La blue economy può inquinare molto meno»				

06/04/2021	Il Piccolo	Pagina 18	<i>FRANCESCO MOROSINI</i>	28
Il Porto di Trieste stretto fra Usa, Russia e Cina				

Venezia

06/04/2021	Corriere del Veneto	Pagina 8	<i>Alberto Zorzi</i>	30
Torna il canale Vittorio Emanuele Il Porto: Vecon pronta per l'estate				

06/04/2021	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 18	<i>ALBERTO VITUCCI</i>	31
Porto, tre progetti al via per le navi Sì alle banchine a Marghera				

Genova, Voltri

06/04/2021	Il Secolo XIX	Pagina 14		33
Stop ai fumi delle navi in banchina Arriva la gru aspira inquinamento				

06/04/2021	Il Secolo XIX	Pagina 14		34
Mar Ligure Occidentale traffico in calo del 15,6% nel mese di febbraio				

06/04/2021	Il Secolo XIX	Pagina 14	<i>MATTEO DELL'ANTICO</i>	35
Piloti Genova Dopo il Tar, a luglio torna la selezione				

04/04/2021	Il Vostro Giornale			36
Chi "c'era e c'è ancora" dopo 15 anni: i protagonisti raccontano come è cambiata la nostra provincia				

04/04/2021	Ship Mag			40
Synergy Cargo, nuovo servizio reefer dal porto di Genova				

La Spezia

06/04/2021	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 34		41
In rotta per il Palio del Golfo a porte chiuse «Due anni senza le gare non sono sostenibili»				

Ravenna

06/04/2021	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)	Pagina 5	<i>ALESSANDRO MONTANARI</i>	43
Porto di riferimento della Regione Ma le imprese preferiscono altri scali				

06/04/2021	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)	Pagina 7	<i>FEDERICO SPADONI</i>	44
Falliti gli accordi sui rifiuti a Marinara Partono i primi decreti ingiuntivi				

06/04/2021	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)	Pagina 7		45
I diportisti: «Rifiuti solo in orario pasti»				

05/04/2021	Sea Reporter			46
Traffici, primo bimestre dell'anno per il porto di Ravenna				

Livorno

06/04/2021	Il Tirreno	Pagina 45		47
2018: «Due anni per la gara del bacino»				

04/04/2021	Il Post			48
Un cesto di cozze ha bloccato l'ampliamento del porto di Livorno				

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

06/04/2021	Corriere Adriatico Pagina 9	50
<hr/>		
04/04/2021	ilcentro.it	51
<hr/>		
04/04/2021	ilcentro.it	52
<hr/>		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

06/04/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 33	53
<hr/>		
06/04/2021	Il Messaggero (ed. Abruzzo) Pagina 38	54
<hr/>		

Salerno

06/04/2021	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 24	<i>Diletta Turco</i> 55
<hr/>		
04/04/2021	Anteprima 24	57
<hr/>		

Brindisi

06/04/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 9	59
<hr/>		
06/04/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 9	60
<hr/>		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

06/04/2021	Gazzetta del Sud Pagina 23	61
<hr/>		
06/04/2021	Gazzetta del Sud Pagina 27	62
<hr/>		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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



Juventus
Dietro Pirlo l'ombra di Allegri
Decisiva la sfida con il Napoli
di **Mario Sconceri** e **Paolo Tomaselli**
alle pagine 42 e 43



Cultura
Ecco perché difendo
Philip Roth
(e tutta la letteratura)
di **Alessandro Piperno**
alle pagine 36 e 37



Il Covid, le divisioni

PARTITI LA TREGUA D'APRILE

di **Paolo Mieli**

Non è necessario essere immunologi o virologi per comprendere come l'arco di tempo che andrà dalla Pasqua appena trascorsa al primo maggio sarà il più delicato sul fronte della guerra al Covid. Lo fu l'anno passato. Lo sarà ancor di più adesso, pur se in condizioni diverse da quelle del 2020. Saranno giorni, quelli di aprile, in cui all'orizzonte si riuscirà a intravedere la «liberazione» e però sarà ancora troppo presto perché vengano adottati comportamenti più rilassati.

Perché? In tutta Europa la campagna vaccinale è stata resa assai più complessa dal pasticcio di AstraZeneca: un vaccino che è stato vietato in un primo tempo ai più anziani, successivamente ai più giovani. E che, anche a seguito di questa confusione, qualche Paese — a dispetto dei pur evidenti risultati di AstraZeneca in Gran Bretagna — ha addirittura smesso di somministrare. Come è noto, questo disordine ha prodotto un danno di grandi proporzioni anche per noi che lo abbiamo sospeso soltanto per due o tre giorni. Dal momento che, quando ne fu sconsigliata la somministrazione agli ultrasessantenni, per utilizzare le quantità già arrivate di quel siero immunizzante, fummo costretti a rivedere il piano iniziale, a sottrarre quelle dosi ai più anziani e a destinarle ai più giovani. Di qui — o comunque anche di qui — il caos che ha reso difficile la vaccinazione in massa degli ultraottantenni.

continua a pagina 28

Salvini: si alla scienza, no all'ideologia del rosso. Le regole in vigore da domani alla fine del mese

Regioni, spinta per riaprire

L'ipotesi di zone gialle dal 20. Draghi: decideremo sulla base dei contagi

di **Monica Guerzoni** e **Fiorenza Sarzanini**

Pressing delle Regioni sul governo per riaprire. Dal 20 ipotesi di zone gialle, ma la decisione, dice il premier Draghi, sarà presa solo se caleranno i contagi. «No all'ideologia del rosso», sostiene il leader della Lega Matteo Salvini. Da domani le nuove regole.

da pagina 2 a pagina 11

LE SFIDE E LE OPPORTUNITÀ

Vaccini spray o col cerotto: il futuro va costruito ora

di **Ilaria Capua**

La scienza non può più nascondersi dietro un filo d'erba. Bisogna farsi coraggio e affrontare l'elefante che troneggia nei nostri dubbi sospesi a mezz'aria.

continua a pagina 13

GIANNELLI



PARLA MANTOVANI

«Entro l'anno forse avremo i farmaci giusti»

di **Luigi Ripamonti**

«I dubbi, le speranze, gli obiettivi. Il professor Alberto Mantovani dice: «Entro l'anno forse avremo i farmaci giusti» contro il Covid. AstraZeneca? «Le analisi per ora sono rassicuranti, ma è giusto continuare con controlli rigorosi».

alle pagine 8 e 9

L'ARCIVESCOVO DELPINI

«Milano città delle solitudini Non si parli solo di virus»

di **Giampiero Rossi**



Una città di solitudini. Milano per ripartire deve mettere al centro il bene della famiglia. Mario Delpini, arcivescovo del capoluogo ambrosiano, in un'intervista al Corriere, invita anche a non lasciarsi schiacciare dall'emergenza pandemica: «Il virus occupa tutti i discorsi, necessario parlare d'altro».

a pagina 12

Kosovo Giurista, era al liceo quando iniziò la guerra con i serbi



Con 71 voti, ottenendo la maggioranza semplice del Parlamento, Vjosa Osmani, 38 anni, è la nuova presidente del Kosovo

Presidente a 38 anni La vittoria di Vjosa

di **Francesco Battistini**

Il Kosovo ha una presidente. Vjosa Osmani, 38 anni, ha ottenuto la maggioranza del Parlamento. Comossa, ha lanciato un appello a tutte le donne: «Non smettete di andare avanti, perché i vostri sogni possono diventare realtà». Giurista, mamma di due gemelle, era ancora al liceo quando iniziò la guerra con i serbi.

a pagina 19

STATI UNITI «UNA TASSA MINIMA GLOBALE»

Mossa di Yellen contro la fuga di aziende all'estero

di **Giuseppe Sarcina**

Una tassa minima globale per le multinazionali. La proposta è della segretaria al Tesoro Usa Janet Yellen. L'obiettivo è «evitare la competizione al ribasso». Già avviati i contatti con i Paesi del G20, l'idea è fissare un'aliquota minima internazionale intorno al 21%, allargata al maggior numero possibile di Stati. Proposta che mette in difficoltà alcuni Paesi Ue.

a pagina 30

OGGI A TRIPOLI CON DI MAIO

Visita del premier in Libia per la ricostruzione

di **Lorenzo Cremonesi**

Riprende il lavoro italiano in Libia. Aziende tornano ad operare su larga scala grazie alle promesse arrivate dal governo di unità nazionale. Il consorzio Aeneas firma un'intesa da 80 milioni. Draghi e Di Maio oggi a Tripoli.

a pagina 16 Galluzzo

ALESSIO BONI
Mordere la nebbia

in libreria SOLFERINO

Il ragazzino armato dallo zio: vai e spara

Brescia: a 13 anni non è imputabile, così l'uomo lo usa per colpire il rivale in amore

di **Mara Rodella**

Ha armato la mano del nipote tredicenne per fare eliminare il rivale in amore. «Vai e sparagli», ha ordinato al ragazzino, per legge non imputabile. E gli ha messo in mano una pistola calibro 22. «Usa questa», le ultime parole. E il killer-ragazzino, in sella alla bici, è entrato in azione. Poche pedalate per Montichiari ed ecco il bersaglio. Per fortuna l'ha colpito alla spalla. Lo zio, 27 anni, ora è in cella.

a pagina 20



LA CRISI IN GIORDANIA

Hamza, la caduta di un principe

di **Davide Frattini**

Il principe di Giordania Hamza, ai domiciliari per il complotto contro il fratello, pubblica un messaggio su Twitter: «Ti sarò fedele». Il re Abdallah tenta di ricomporre la faida familiare.

a pagina 17

HERNO
www.herno.com



10405
9 771120 498008





Da "Ultimo tango a Parigi" ad "Arancia Meccanica": film di culto anche grazie alla censura. Ora Franceschini l'abolisce: speriamo tocchi presto pure al conformismo



Martedì 6 aprile 2021 - Anno 13 - n° 94
 Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 12 con il libro "Demolition Man"
 Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

UN ANNO DI PANDEMIA

Salvini "aprire e chiudere" ha perso 10 punti

○ SALVINI A PAG. 4

NOMI E GRANDI CITTÀ

Amministrative: un mese per l'ok di Conte e Letta

○ DE CAROLIS A PAG. 4

DENUNCIA DEL GIUDICE

"Furbi del Colle, pressioni e diktat lo vado dai pm"

○ TEOLATO A PAG. 12

SIMONA IZZO, REGISTA

"Mittal contro gli operai, ora parli Orlando"



○ CASULA E ROTUNDO A PAG. 13

IL SUCCESSO DI "LOL"

Quei comici che fanno ridere senza ridere

Selvaggia Lucarelli

Sui comici girano un sacco di luoghi comuni: lontani dal palco sono tristi, sono competitivi, sono insicuri, si venderebbero la madre per una battuta. Quasi tutto vero, per giunta. Poi c'è la storia "non ridono mai, la comicità altrui li diverte poco". E in effetti, è vero pure questo. I comici - d'aspettatori - conoscono i meccanismi della battuta.

SEQUE A PAG. 16

RITARDI PURE JOHNSON&JOHNSON TAGLIA LE NUOVE CONSEGNE

Le vaccinazioni chiuse per ferie



370MILA IN 3 GIORNI

EFFETTI DELLA PAUSA PASQUALE: DOMENICA IN UMBRIA 14 VACCINATI, SARDEGNA 39, MOLISE 252, BASILICATA 530

○ BISBGLIA A PAG. 2

La cattiveria

Zala: "Per fare iniezioni non serve una laurea". Si sta offrendo come volontario

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro Draghi, effetto Sinner a pag. 4 • D'Agostino Copasir a Fdl a pag. 9
- Scanzi Enrico il Tiepido a pag. 9 • Caporale I sempreverdi della tivù a pag. 17

LO STRANO SUICIDIO Procura di Siena L'indagine inedita David Rossi, la nuova pista dei fondi da Mps alla Lega

ANDREA SCANZI
DEMOLITION MAN

In edicola | Rizzoli | Paper-FIRST

Il codice 4099009 digitato sul telefono post mortem rimanda a un bond al portatore in cassa al partito

○ GRASSO E VERGINE A PAG. 6-7

CORRUZIONE O "GOLPE"?
Bibi a processo: accuse di tangenti e censure al Web

○ GROSSI A PAG. 14



LA NUOVA SCOPERTA
Bella Ciao nacque a Macerata (fino alla Casa di Carta)

○ ANTONIUCCI A PAG. 18

Il terzo tragico Fantozzi

Marco Travaglio

È vero che il nostro è uno sporco mestiere e che le notizie si danno tutte. Però Repubblica poteva risparmiarci, almeno nel giorno di Pasqua, lo straziante grido di dolore di Antonella Camerana, "villeggiante a Portofino" e ivi "prigioniera in casa", dopo una rocambolesca "fuga dalla tristezza" di Milano. Immaginare quel viaggio di stenti dalle favelas di via Montenapoleone alle bidonville di Portofino, dove la povera senz'altro "ha raggiunto il borgo ben prima dei divieti" con mezzi di fortuna, forse su un carro bestiame o nel cassone di un camion, ci ha funestato la letizia tipica del dì di festa. Neanche un'anima pia che l'accogliesse al suo arrivo in piazzetta, poi. Per fortuna, giunta nel nuovo lazzaretto, la sventurata ha trovato un po' di conforto sulle pagine di Rep che, quando si tratta di soccorrere i bisognosi, non si tiramaindietro. Il cronista Massimo Minnella s'è preso cura di lei, cercando di alleviarne la solitudine: "Si è sentita ben accolta quando è arrivata?", le domanda premuroso. E lei: "E chi mai potrebbe accogliermi? Qui non si vede nessuno, c'è il deserto". Ma dove sono la Caritas, Sant'Egidio, i servizi sociali? E il reddito di cittadinanza, d'emergenza, d'urgenza? Niente. Non resta che rovistare nei cassonetti a caccia di un tozzo di pane raffermo. Dalla baracca di latta, la sventurata in lacrime nota "una calma innaturale". "Una piazzetta spettrale, come non era mai accaduto prima", rincara il cronista. Tant'è che alla fine è lei a rincuorare lui: "Ma è pur sempre Portofino, c'è il mare e poi c'è la natura". "Ma non è certo come le altre volte", osserva lui. Lei torna a incipriarsi: "Essattamente così. Mi piace molto di più la Portofino normale, amo la gente, i bar aperti... Questo vuoto è molto deprimente. Mi alzo e non vado nemmeno in piazzetta. Non l'ho mai vista così, è incredibile, non me l'aspettavo". Già: "a Milano tutto chiuso" e pure Portofino, chi l'avrebbe mai detto. "Prigioniera" nello slum vista mare, la signora non ha neppure i soldi per comprare un giornale, o una tv, o una radiolina a transistor che l'avvertisse della terza ondata di Covid. Un supplizio.

Ieri, dopo aver trascorso il giorno di Pasqua a struggerci per la sua triste sorte, abbiamo appreso dal web ciò che Rep s'era scordata di dirci: la "prigioniera" è la contessa Antonella Carnelli De Micheli Camerana, seconda moglie del defunto conte Carlo Camerana (pronipote di Giovanni Agnelli fondatore della Fiat e cugino primo di Gianni, Umberto & C.) nonché azionista di Exor-Fea (ergo di Rep), che parla dalla sua villa a Portofino, forse in attesa di rimpiazzare la parigina Pia Serbelloni Mazzanti Vieni dal Mare nel varo della nuova nave Repubblica: "Ri-ri-vadi, contessa! Ma un po' più a destra!".





il Giornale



DAL 1974 CONTRO IL CORO



MARTEDÌ 6 APRILE 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 81 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 2532-4071 | Giornale (ed. nazionale)

ITALIA IN GINOCCHIO

Ultimatum dei commercianti

Sangalli al governo: «Finora si è concentrato sulle chiusure, ma è urgente un piano per ripartire. Moratoria fiscale, basta assurdità»

MA SULLE RIAPERTURE SALTA LA CABINA DI REGIA

Massimiliano Scafì e Antonio Signorini

Si aprono settimane chiave per vaccinazioni e allentamento delle misure. Il presidente di Confcommercio Sangalli: «Basta zone rosse, aiutateci». Ma salta la cabina di regia sulle riaperture.

alle pagine 2-3
servizi da pagina 2 a pagina 7

ODIO CONTRO IL CENTRODESTRA

LA «PULIZIA ETNICA»

INIZIA DALLE IDEE

di Alessandro Sallusti

C'è il virus che circola e c'è la gente segregata che non ce la fa più. E poi c'è il giornalista Antonello Piroso (quello che si scagliò con violenza e indignazione contro Feltri per la famosa frase sul «meridione inferiore» pronunciata dal direttore di *Libero*) che in un post scrive la seguente carineria: «Quando sento parlare Maurizio Gasparri (si riferisce alla contrarietà del senatore di Forza Italia allo spinello libero, ndr) mi vedo costretto a rivalutare il concetto di pulizia etnica», aggiungendo tra parentesi un'«intellettuale» per addolcire la pillola.

L'espressione «pulizia etnica» - cito dal dizionario - indica azioni atte a rimuovere forzatamente (anche ricorrendo ad atti di violenza o di aggressione militare) da un territorio la popolazione di una minoranza etnico-culturale per salvaguardare l'identità e la purezza di un gruppo etnico. Il pensiero di Gasparri sugli spinelli, che peraltro corrisponde a quello di milioni di italiani e per quel poco che conta anche al mio, secondo Piroso - oggi firma della *Verità* -, va rimosso forzatamente dal dibattito politico e intellettuale.

Non so se Piroso parli per fatto personale, nel senso di uno appassionato alla materia spinelli. Se così fosse sarebbe l'ennesima prova di quanto pericolose siano le droghe anche leggere per il funzionamento corretto del cervello, ma se così non fosse, cioè se Piroso stesse parlando in astratto del problema, sarebbe anche peggio, perché vorrebbe dire che la grave malattia che lo affligge non è stata, purtroppo per lui, diagnosticata in tempo.

Caro Piroso, rivalutiamo la pulizia etnica per chi non la pensa come te, e magari, ovviamente in «senso intellettuale», anche i gulag, i campi di sterminio e le foibe. Sarebbe banale, addirittura stupido ricordare che imprigionare le idee è l'anticamera del mettere in catene gli uomini e che per questo, a mio avviso, anche la tua idea, per quanto stupida, pericolosa e offensiva, ha un teoico diritto di essere espressa. Noi non ti vogliamo né in cella né confinato, ma un controllino medico non guasterebbe. Ci sono fior di comunità e buone medicine che portano fuori dal tunnel delle dipendenze (ovviamente parlo di dipendenze intellettuali, ci mancherebbe) che rovinano anche onorate carriere come la tua che, sia pure tra alti e bassi, è stata lunga e a tratti onorata. Ed è brutto che finisca così miseramente, senza neppure una scusa (a Gasparri, ma magari anche a Feltri) per provare a chiudere amichevolmente una brutta pagina di giornalismo narcisista e censorio.

LA MAMMA VIVE IN ITALIA

I 4 bimbi uiguri nel lager nel silenzio della Farnesina

di Gian Micalessin

a pagina 9



PRIGIONIERI I quattro minorenni bloccati in Cina

ICONA POLITICA

Il ritorno di Bossi al Senato simbolo del Nord che resiste

di Paolo Guzzanti

a pagina 10



SENATUR Umberto Bossi, 79 anni, ex leader leghista

DOPO 70 ANNI SISTEMA A BOLLINI

Mai più censura sui film Ma arrivano i commissari

Pedro Armocida

Ci sono voluti 70 anni, ma da oggi sul cinema italiano non pende più la spada di Damocle della censura. Non ci saranno più sequestri né tagli, ma entra in vigore un sistema di divieti con 4 bollini. Ovviamente, però, rimane la classica burocrazia, con una commissione chiamata a giudicare.

a pagina 27

NUOVE REGOLE: VIETATO LANCIARLE AI TIFOSI

Così il ciclismo cancella il mito della borraccia

Pier Augusto Stagi

Il nuovo regolamento del ciclismo da inizio aprile cancella il mito della borraccia. E infatti vietato per i corridori gettarla o passarla ai tifosi lungo la strada al di fuori di apposite zone. Una motivazione «ecologista», che però rischia di togliere ulteriore autenticità a questo sport.

a pagina 29

LE ANALISI

Lezione inglese: otto test al mese per tornare liberi

di Davide Zamberlan

Il Regno Unito sta valutando l'introduzione di un certificato di immunità Covid-19, con due test a settimana per tutti. Johnson intanto riapre pub e negozi, ma blocca le vacanze all'estero.

a pagina 6

La variante «Eek» e l'incubo di ripartire dal via

di Andrea Cuomo

Andate in prigione direttamente e senza passare dal via. Imprevisti. Probabilità. La nostra partita contro il Coronavirus sembra giocata al *Monopoli*. Arranchiamo con il nostro (...)

segue a pagina 7

PRIMA MISSIONE INTERNAZIONALE

Draghi sulla scia di Berlusconi prova a riprendersi la Libia

Fausto Biloslavo

Oggi il premier Draghi sarà a Tripoli nel suo primo viaggio ufficiale come capo del Governo. Una missione delicata e fondamentale per provare a riaffermare l'influenza italiana sulla Libia, perduta negli ultimi anni. Un viaggio sulle orme geopolitiche di Silvio Berlusconi.

a pagina 8

EFFETTI DEL GOVERNO «A-SOCIAL»

Zero selfie e casi mediatici Ora i politici fanno le ferie

Barberis a pagina 2

ASSUNZIONI PER GLI AMICI

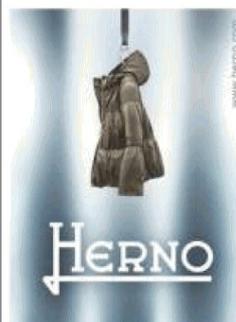
Stipendiopoli nel Lazio rosso E Zinga tace

Giuseppe Marino

Alla Regione Lazio ormai lo chiamano tutti «concorso dei miracoli»: l'esame che ha moltiplicato i pregiati posti di lavoro pubblico a tempo indeterminato e li ha distribuiti in gran parte tra chi ha la tessera del Pd. In modo del tutto legale.

a pagina 10

*IN ITALIA FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA REGIONI) IN TUTTE LE ZONE ROSSE IL DIVIETATO È IN TUTTE LE ZONE



IL GIORNO

MARTEDÌ 6 aprile 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Milano, per gli eredi un falso. Per i proprietari è autentico

La battaglia del bronzo
Otto anni in tribunale
per un'opera di Fontana

Consani in Lombardia



Rozzano, in 60mila senza servizio

Azienda di rifiuti
bruciata tre volte
Paure e sospetti

Saggese in Lombardia



L'obiettivo: riaperture dal 20 aprile

Regioni in pressing. Se i contagi calano, il governo potrebbe concedere deroghe a bar, ristoranti, parrucchieri, cinema e teatri
Intimidazione negazionista a Bonaccini. Remuzzi: «Ecco come curarsi a casa». Guida alle mascherine, gli errori da non fare

Servizi
da pag. 3 a pag. 9

Brutti segnali qua e là

Ora attenti
alla variante
della rabbia

Beppe Boni

C' è una variante del virus, sconosciuta alla scienza e sottovalutata dalla politica, che affiora qua e là e che un anno fa alla prima aggressione del Covid, quando eravamo tutti disorientati, quasi alle corde come pugili suonati, non si manifestava. È la tensione sociale con cui oggi invece dobbiamo fare i conti. Si parla con episodi più o meno gravi come quello di cui è stata vittima ieri il presidente della Regione Emilia Romagna, Stefano Bonaccini. Due sconosciuti gli hanno recapitato fino davanti alla porta di casa un pacco che conteneva rifiuti, non una bomba, evidentemente come segnale contro le restrizioni.

Continua a pagina 2

OGGI I RUSSI SVELANO IL DNA DELLA RAGAZZA CHE SOMIGLIA A DENISE LA MAMMA DELLA BIMBA SCOMPARSA: «NIENTE TV, PRIMA IL REFERTO»

Pazzi a pagina 11



Denise Pipitone a 4 anni
Sopra, la madre della bimba
Piera Maggio, 50 anni
e, sotto, la ragazza russa
Olesya Rostova, 20 anni

DALLE CITTÀ

Milano

Prof di ingegneria
a Taiwan:
«Il rigore ha salvato
scuola e Pil»

A.Gianni nelle Cronache

Milano

In 250mila in aula
Vaccinato l'80%
del personale

Ballatore nelle Cronache

Voghera

Arma in pugno
a casa della ex
Viene arrestato

Zanette nelle Cronache



Oggi detta legge il politicamente corretto

Film senza censura
Ma resta il conformismo

De Carlo a pagina 23



Brignano si racconta: gli esordi, Proietti, la moglie

«Io, figlio del fruttarolo
Il palco mi fa paura»

Bogani alle pagine 18 e 19

Agrimaster
Macchine Agricole

www.agrimaster.it - E-Mail: commerciale@agrimaster.eu



Giovedì ExtraTerrestre

INTERVISTA Il Pianeta Terra a rischio estinzione. Sabina Guzzanti spiega il suo primo romanzo fantapolitico: «2119-La disfatta dei sapiens»



Culture

L'APPELLO A 80 anni dall'invasione nazifascista della Jugoslavia vanno riconosciuti i crimini di guerra italiani

Davide Conti pagina 10



Visioni

CINEMA Stop alla censura di Stato con la «Commissione dei 49». Ma che ne sarà dell'autocensura?

Giovanna Branca pagina 12

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

MARTEDÌ 6 APRILE 2021 - ANNO LV - N° 81

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

il manifesto

quotidiano comunista

foto di Max Rossi

Intervista di Luciana Castellina a Maurizio Landini, segretario generale della Cgil: «Pandemia e transizione ecologica come transizione di sistema sono le sfide del movimento dei lavoratori. In gioco è la democrazia, nei posti di lavoro e nella società» pagine 2, 3



TARANTO, UN BOATO POI L'INCENDIO NEL REPARTO «COLATA CONTINUA». ALLARME SICUREZZA

Esplosione all'ex Ilva, tragedia sfiorata

Erano le 7,30 quando un forte boato ha scosso il reparto della colata continua alla Acerl-Mittal di Taranto, a cui è seguito un incendio spento dalla sezione distaccata dei Vigili del Fuoco presente all'interno della fabbrica. L'esplosione che si è verificata in paniera ha causato la fuo-

ruscita incontrollata di acciaio liquido, e ha fatto spostare i pulitini presenti sulla linea, senza per fortuna causare feriti nel reparto. È stata sfiorata una tragedia, gli operatori presenti sulla linea sono salvi per miracolo» accusa l'Usl. «Servono verifiche più accurate e manutenzioni

stringenti», i Rappresentanti dei Lavoratori per la sicurezza di Fim, Fiom e Uilm hanno subito chiesto un incontro ad Arcelor-Mittal (che ha minimizzato l'ennesimo incidente) e chiamato in causa i ministri dello sviluppo economico e del lavoro Giorgetti e Orlando. LEONE A PAGINA 4

INTERVISTA AL SINDACO MELUCCI «Il premier riconverte l'acciaiera»

Il sindaco di Taranto Rinaldo Melucci: «Sempio continuo: salute non garantita e incidenti sul lavoro. Lo stato ora ha anche una responsabilità penale. Dra-

ghi interviene: accordo di programma per la riconversione green dell'acciaiera unica soluzione. Nessun lavoratore lasciato indietro». FRANCHI A PAGINA 4

Italia/Libia Draghi a Tripoli con mandato «atlantista»

ALBERTO NEGRI

Come si esce dalla più grave sconfitta italiana del dopoguerra: la distruzione del regime Gheddafi voluta nel 2011 da Usa, Francia e Gran Bretagna? Draghi, che di Medio Oriente e Nordafrica mastica poco ma segue alla lettera il «manuale» Biden-Blinken, ci prova. — segue a pagina 15 —



Turchia Critiche al progetto di Erdogan, arrestati 10 ex ammiragli

In una lettera aperta 104 ex vertici della Marina hanno criticato il progetto del Canale di Istanbul. Il giorno dopo 10 ammiragli sono stati arrestati

CHIARA CRUCIATI PAGINA 7

Giordania Un regolamento di conti reale camuffato da golpe

Più che un golpe un regolamento di conti nella casa reale giordana e il tentativo di distogliere dalla crisi. Il principe Hamzah agli arresti si difende

MICHELE GIORGIO PAGINA 9

Poste Italiane Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. GigaCRM/232103

10405 9 770225 213000

PRIMAVERA ROSSO ROBOT IL NUOVO FUMETTO DI HURRICANE DAL 9 APRILE VENERDI' GOLO SU il manifesto

VERTICE CON IL GOVERNO Regioni in pressing per le riaperture



Valutare, in caso di miglioramento della curva, la riapertura subito dopo il 20 aprile delle attività ora chiuse: è la posizione che le regioni ribadiranno giovedì al governo. Palazzo Chigi: «Si decide sulla base dei dati elaborati settimanalmente dall'Iss». POLLICE A PAGINA 5

VACCINAZIONI Il record della Serbia che guarda ad Est



La Serbia adotta una strategia vincente acquistando tutti i vaccini sul mercato: russi, cinesi, occidentali. Invece di attendere le scorte promesse da Bruxelles. E ora vanta più di 38 dosi somministrati ogni 100 abitanti, più del doppio della media europea. ALESSANDRA BRIGANTI A PAGINA 5

all'interno

Nordstream Due aziende italiane per il gasdotto

SEBASTIANO CANETTA PAGINA 6

Brexit Tumulti lealisti in Irlanda del Nord

ENRICO TERRINONI PAGINA 6

Chicago Adam, ucciso a 13 anni dalla polizia

MARINA CATUCCI PAGINA 8

Lele Corvi





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXI - N° 94 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 456 - ART. 2, COM. 20/6, L. 662/96

Fondato nel 1892



Martedì 6 Aprile 2021

Commenta le notizie su ilmattino.it

A RISCHIA E PRODDA: "IL MATTINO" - "IL BIGFARI", EURO L20

L'anniversario De Simone: «Il mio Stravinskij vero cubista della musica»
Stefano Valanzuolo a pag. 16



La sfida per la Champions Missione Juve, Gattuso cambia sei titolari Il ritorno di Koulibaly
Pino Taormina a pag. 18



Vivere 4.0 Social vocali si scatena la guerra a Clubhouse
Antonio Menna a pag. 15



AstraZeneca, dubbi under 50

►L'Ema pronta a intervenire: sembra esserci un nesso tra il vaccino e i casi di trombosi tra i più giovani L'Italia valuta un limite di età per le somministrazioni ma non per il richiamo. E spuntano nuovi tagli

Immuni in ritardo LE PROMESSE MANCATE E GLI OBIETTIVI PIÙ LONTANI

Paolo Graldi

La campagna dei vaccini, con la solenne promessa governativa delle cinquecentomila dosi quotidiane somministrate, va a rilento. Delude e preoccupa. Si discetta con il concetto che si tratta di una guerra, ma non se ne scorge per intero il clima che da questo concetto dovrebbe assumere rigore e determinazione. Siamo a metà strada rispetto all'obiettivo. Inciampi, inghippi, intoppi, ritardi: la macchina, per le ragioni più svariate, "va al trotto ma servirebbe il galoppo", avverte il professor Fabrizio Pregliasco che sorveglia, presente su tutti gli schermi tv, l'andamento della pandemia.

Nel frattempo, dai vertici delle operazioni anti-Covid, si annuncia l'atterraggio di aerei stipati di vaccini di qualsiasi marca e, per metà aprile, salvo imprevisti, anche mezzo milione di dosi di quello americano monodose. Senonché, è ormai chiaro che difficilmente entro l'estate avremo raggiunto l'agognata immunità di gregge e, come denuncia un rapporto riservato Ue, l'Italia a giugno sarà appena al 57 per cento mentre dovrebbe superare l'80 per cento. Come se non bastasse arrivano notizie dall'Olanda e dalla Germania su nuovi casi di trombosi sospette a seguito di inoculazione di vaccini AstraZeneca.

Continua a pag. 39

Torna in discussione il vaccino AstraZeneca. Secondo l'Emma, l'agenzia europea del farmaco, ora non è più escluso il nesso tra il vaccino AstraZeneca e casi di trombosi. L'agenzia europea aggiornerà al più presto le sue conclusioni: se la causa sia il prodotto o il vettore, per l'Emma rimane allo stato ancora "incerto". Per il momento l'Italia ora valuta i limiti di età per la somministrazione, con attenzione agli under 50. La decisione finale sarà presa comunque da Alfa. Possibili nuovi tagli. Conti, Evangelisti, Pirone e Scarpa alle pagg. 2 e 3

I dati della zona rossa

Campania, la terza ondata resiste non calano i contagi e le vittime

Ettore Mautone a pag. 5

Le regole violate

Napoli, in 100 al rave in centro arrivano gli agenti, arresti e feriti

Giuseppe Crimaldi in Cronaca

Il focus

Siria, Yemen e Congo le guerre infinite ai tempi del Covid-19

Erminia Voccia

L'allarme dagli scenari di guerra. Dal Congo alla Siria, fino in Angola e Yemen: il virus fa più vittime delle bombe. A denunciare è l'Oms: pochi i tamponi.

A pag. 9

Le inchieste del Mattino
Figli più poveri dei padri l'ascensore sociale scende

Nando Santonastaso

La pandemia come la cileggina su una torta ormai da tempo tutt'altro che dolce. Bloccato, sospeso o in discesa da anni, l'ascensore sociale italiano. Scuola e università non riescono più a rimetterlo in moto, le conseguenze del Covid e delle varianti stanno facendo il resto.

Continua a pag. 11

Franceschini chiude la commissione: il cinema è più libero



L'ultimo tango della censura

Titta Fiore a pag. 17

Beffa Whirlpool boom di vendite ma Napoli chiude

Lavatrici +40% nel secondo semestre 2020 La multinazionale Usa non torna indietro

Valerio Iuliano

Beffa Whirlpool. Il mercato degli elettrodomestici vola a livelli record, in particolare delle lavatrici. L'industria manifatturiera trae giovamento dalla tendenza consolidata nel 2020. Ma non mancano, però, i siti produttivi costretti a chiudere i battenti, nonostante un mercato sempre più florido. Il caso più eclatante è, appunto, quello dello stabilimento Whirlpool di Napoli.

A pag. 10

La missione

Draghi in Libia primo obiettivo fare l'autostrada

La missione di Draghi in Libia è anche per rilanciare la capacità imprenditoriale italiana. In gioco la ricostruzione della litoranea Tripoli-Bengasi, le città rivali.

Conti a pag. 13

La tragedia di Frosinone: le storie delle 4 vittime
Morte in diretta Instagram spoon river delle vite spezzate



Tre ragazzi, una corsa in auto e la diretta Instagram. Dall'altra parte un uomo uscito a comperare una pizza. Si delineano i dettagli del terribile incidente tra Caserta e Frosinone della notte di Pasqua. Una Spoon River con quattro vite spezzate in uno schianto.

Angela Nicoletti a pag. 12

C.M.S. S.R.L.
 COSTRUZIONI METALLICHE SANTONICOLA
 VIA RAFFAELLO 16
 84014 - NOCERA INFERIORE (SA)
 081-9371012
 WWW.CMSSL.COM

LE NOSTRE CERTIFICAZIONI





Il Messaggero



21h € 1,40* ANNO 143-N°94 ITALIA

NAZIONALE



Martedì 6 Aprile 2021 • S. Celestino I Papa

IL GIORNALE DEL MESSAGGERO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

21h VACCINI GIORNO PER GIORNO

Dosi somministrate ieri: **133.450**

Dosi somministrate in totale: **11.215.062**

Rapporto dosi quotidiane rispetto al giorno precedente: **+12,4%**

Rapporto dosi settimanali rispetto alla settimana precedente: **-27,5%**



Tensione a Trigoria Risultati e scarso feeling con i senatori: la Roma verso l'addio a Fonseca Ajax, anche El Shaarawy ko

Angeloni, Carina, Lengua e Trani nello Sport



La svolta Toeletta per cani, servirà la qualifica per esercitare la professione

Arnaldi a pag. 13



Campagna a rilento Promesse mancate e obiettivi lontani

Paolo Graldi

La campagna dei vaccini, con la solenne promessa governativa delle cinquecentomila dosi quotidiane somministrate, va a rilento. Delude e preoccupa. Si discosta dal concetto che si tratta di una guerra, ma non se ne scorge per intero il clima che da questo concetto dovrebbe assumere rigore e determinazione. Siamo a metà strada rispetto all'obiettivo. Inciampi, inghippi, intoppi, rinvii. (..)

Continua a pag. 14

AstraZeneca, i dubbi dell'Ema

►L'Agenzia europea: c'è un nesso tra vaccino e trombosi. A rischio le donne under 50 L'Italia pronta a modificare le fasce d'età. Pressing dei governatori per le riaperture

ROMA È un vero e proprio colpo di scena quello che si sta delineando all'Ema, l'agenzia europea del farmaco: non è più escluso il nesso tra il vaccino AstraZeneca e i casi di trombosi. L'agenzia europea aggiornerà i suoi studi: se la causa sia il prodotto o il vettore, per l'Ema ora è "incerto". Così l'Italia ora valuta i limiti di età per la somministrazione. Il ministro Speranza pronto a rivedere le categorie per AstraZeneca, la decisione finale sarà di Alfa. Conti, Evangelisti, Marconi Pierantozzi, Pirone e Scarpia da pag. 2 a pag. 5

Oggi l'anniversario del sisma all'Aquila

L'Abruzzo ferito, dodici anni dopo: stop finanziamenti e cantieri fermi

L'AQUILA Dodici anni fa il sisma a L'Aquila. La ricostruzione si ferma: una casa su 6 ancora in macerie. A settembre stop a tutte le pratiche per finanziare i lavori. Nes-



sun cantiere per il 15% degli edifici privati e per il 50% di quelli pubblici. Oltre seicento richieste di contributi rischiano di andare a vuoto. Dascoli a pag. 9

La presidente dell'Umbria: ora i fondi Ue

Tesei: «L'Italia Centrale, un ponte che deve collegare il Nord e il Sud»

Italo Carmignani

«La crisi del Centro Italia sul tavolo del Recovery». Così la governatrice dell'Umbria, Donatella Tesei.



coordinatrice delle proposte delle Regioni da inserire nel Recovery Plan. «Il Centro deve essere un ponte che deve collegare il Nord al Sud». A pag. 8

Lo Stato che cambia Quei poteri delle Regioni un ostacolo all'efficienza

Francesco Grillo

Non si può ristrutturare la forma di uno Stato usando la sola categoria della razionalità economica. Contano anche le abitudini e l'identità. E, tuttavia, il messaggio ineludibile che arriva dalla pandemia è che le democrazie liberali sopravvivono alle emergenze che il ventunesimo secolo sta moltiplicando, solo se riescono a recuperare efficienza e velocità. E che un'ineadeguata distribuzione di competenze tra Stato, Regioni ed Enti locali, ci sta ormai costando (...)

Continua a pag. 14

Franceschini abolisce il controllo sulla "decenza" delle pellicole



Censura, ultimo tango ora il cinema è libero

Una scena di Ultimo tango a Parigi Satta a pag. 22

«Esuberanti e meno slot» Ita cambia il piano per partire a luglio

►La proposta alla Ue per il sì all'acquisizione di aerei Alitalia: handling ceduto e tagli a Linate

Umberto Mancini

Ita, il governo Draghi pronto a presentare a Bruxelles l'ultima proposta per ottenere l'ok al decollo all'inizio di luglio. Riduzione del 10% dei diritti di volo a Milano-Linate. Alitalia cederà a terzi i servizi di terra. La newco dovrebbe partire con 55 aerei e 4700 dipendenti: semila esuberanti. A pag. 16

Corsa al documento

«Niente Assegno a chi è senza Isee» Caf sotto assedio

Jacopo Orsini

Per avere l'assegno familiare universale serve l'Isee: Caf sotto assedio. A pag. 15

Dramma a Pasqua Di corsa nella notte in diretta Instagram: muiono in quattro

Michela Allegri

Morire riprendendo una folle corsa in macchina, da condividere con centinaia di followers. Sono morti praticamente in diretta Instagram i tre ragazzi vittime del frontale (la quarta vittima un 52enne) di sabato notte sulla via Casilina: uno di loro stava riprendendo il sorpasso finito in tragedia. A pag. 12

A pag. 12

PROVA **SUSTENIUM** *Bioritmo3* Multivitaminico

CON VITAMINA C, VITAMINA D E ZINCO.

L'INTEGRATORE MULTIVITAMINICO CON PIÙ DI 70 BENEFICI* PER IL BENESSERE FISICO E MENTALE.

*INDICAZIONI SULLA SALUTE APPROVATE PER LE VITAMINE E I MINERALI CONTENUTI NEL PRODOTTO.

ACQUARIO VERSO IL SUCCESSO *IL GIORNO DI BRANCO*

Buon giorno, Acquario! Senza dubbio il segno con le maggiori possibilità di riuscita, nel lavoro e in amore. Mercurio in Ariete è certamente la migliore posizione per gli affari e la carriera, ma dovete sapere che il successo è dovuto anche e soprattutto alla vostra simpatica comunicativa, alla spensieratezza che trasmettete agli altri, alla vostra personalità. Proseguite su questa strada a pieno ritmo fino al 13. Auguri.

©IPROFICAZIONE RISERVATA L'oroscopo all'interno

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

MARTEDÌ 6 aprile 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Emilia Romagna, per la sicurezza del territorio e la difesa del suolo

Fiumi, argini e strade Piano con 500 cantieri

Manca e Principini nel Fascicolo Regionale



L'obiettivo: riaperture dal 20 aprile

Regioni in pressing. Se i contagi calano, il governo potrebbe concedere deroghe a bar, ristoranti, parrucchieri, cinema e teatri
Intimidazione negazionista a Bonaccini. Remuzzi: «Ecco come curarsi a casa». Guida alle mascherine, gli errori da non fare

Servizi
da pag. 3 a pag. 9

Brutti segnali qua e là

Ora attenti alla variante della rabbia

Beppe Boni

C' è una variante del virus, sconosciuta alla scienza e sottovalutata dalla politica, che affiora qua e là e che un anno fa alla prima aggressione del Covid, quando eravamo tutti disorientati, quasi alle corde come pugili suonati, non si manifestava. È la tensione sociale con cui oggi invece dobbiamo fare i conti. Si parla con episodi più o meno gravi come quello di cui è stata vittima ieri il presidente della Regione Emilia Romagna, Stefano Bonaccini. Due sconosciuti gli hanno recapitato fino davanti alla porta di casa un pacco che conteneva rifiuti, non una bomba, evidentemente come segnale contro le restrizioni.

Continua a pagina 2

OGGI I RUSSI SVELANO IL DNA DELLA RAGAZZA CHE SOMIGLIA A DENISE LA MAMMA DELLA BIMBA SCOMPARSA: «NIENTE TV, PRIMA IL REFERTO»

Pazzi a pagina 11



Denise Pipitone a 4 anni
Sopra, la madre della bimba
Piera Maggio, 50 anni
e, sotto, la ragazza russa
Olesya Rostova, 20 anni

IL GIORNO DELLA VERITÀ

DALLE CITTÀ

Bologna, dubbi sull'opera

Nel Pd si apre il fronte Passante Aitini: «Dobbiamo andare avanti»

Carbutti in Cronaca

Bologna, nato nel 1922

Prete da 75 anni Festa in parrocchia per don Giulio

Selleri in Cronaca

Bologna, stasera in Fiera

Virtus in EuroCup contro Kazan Semifinale al via

Servizi nel QS



Oggi detta legge il politicamente corretto

Film senza censura Ma resta il conformismo

De Carlo a pagina 27



Brignano si racconta: gli esordi, Proietti, la moglie

«Io, figlio del fruttarolo Il palco mi fa paura»

Bogani alle pagine 18 e 19

Agrimaster
Macchine Agricole

www.agrimaster.it - E-Mail: commerciale@agrimaster.eu



IL SECOLO XIX



MARTEDÌ 6 APRILE 2021

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ con "ELLE" in Liguria, AL e AT - Anno CXXXV - NUMERO 80, 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



RIGORI E CARTELLINI, UN MARE DI POLEMICHE
Calcio, gli errori degli arbitri che penalizzano tutte le liguri

BASSO E SCHIAPPAPIETRA / PAGINA 34



KO IN FINALE A MIAMI, MA L'ITALIA È DA RECORD
Sinner, primo trionfo solo rinviato
Il tennis ha una nuova generazione

SEMERARO / PAGINA 38



INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 9
Commenti	Pagina 12
Economia-Marketing	Pagina 13
Genova	Pagina 16
Xte	Pagina 30
Programmi-Tv	Pagina 33
Sport	Pagina 34

DA OGGI TORNANO LE ZONE ARANCIONI IN GRAN PARTE DELL'ITALIA. LA LIGURIA DI NUOVO DIVISA A METÀ: SAVONA E IMPERIA RESTANO IN ROSSO

Si riapre il fronte delle Regioni Toti: ripartire appena possibile

Genova, inchiesta sulla morte della donna ricoverata dopo l'immunizzazione con AstraZeneca

Finito il lockdown pasquale, in Italia ritorna la divisione in fasce di colore. Sono in zona arancione 10 Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano. Quelle in rosso sono 9. La Liguria è divisa a metà, come prima di venerdì scorso: arancioni le province di Genova e La Spezia, rossa la zona che comprende il Savonese e l'Imperiese.

Le Regioni sono di nuovo in pressing su Draghi e sul ministro Speranza per anticipare qualche apertura dove il contagio rallenta. «Si valuterà in base ai dati», è la risposta di Palazzo Chigi, ma il presidente della Liguria Toti tornerà alla carica nell'incontro di giovedì tra il governo e le Regioni. «Chiederemo che l'Italia riparta di slancio verso il futuro». I numeri nazionali sono in chiaroscuro: scendono i nuovi casi di Covid ma sale il 10,4% l'indice di positività.

A Genova aperta un'inchiesta sulla morte della donna ricoverata per un'emorragia 10 giorni dopo la vaccinazione con AstraZeneca. Al momento non ci sono evidenze di un collegamento tra il decesso e l'immunizzazione ma si attende l'esito dell'autopsia.

IL PADRE DELL'INSEGNANTE

Matteo Indice

«Mia figlia stava bene ed era felice del vaccino. Diteci cosa l'ha uccisa»

«Non accusiamo nessuno ma vogliamo sapere perché è morta nostra figlia». A dirlo è Carmelo Toscano, padre di Francesca, l'insegnante genovese morta giorni dopo il vaccino AstraZeneca.

L'INTERVISTA

Mario De Fazio

Bassetti: «Niente paura, quel farmaco è sicuro. A dirlo sono i numeri»

«AstraZeneca è un vaccino sicuro. In Inghilterra non sono state somministrate 15 milioni di dosi». L'infettivologo Bassetti placa i timori dopo il caso di Genova.



Il purificatore ShoreKat in azione nel porto di Los Angeles

TRENT'ANNI FA

Il rogo della Haven, tsunami di greggio sulle spiagge liguri

Marco Menduni



Dura quattro giorni l'agonia della Haven e da quell'11 aprile 1991, all'indomani appena dell'altro grande disastro della Moby Prince a Livorno, nulla sarà come prima. Per la navigazione, il trasporto del petrolio, la tutela stessa delle coste e degli scali italiani.

È una tragedia con cinque vittime e le spiagge del ponente genovese insidiate da 144 mila tonnellate di greggio iraniano, 90 delle quali (e fu una fortuna) bruciate nei devastanti incendi a bordo.

«Moby Prince, un disastro voluto dalla mafia»

Fabio Pozzo

Nessuna negligenza, nessun errore: il Moby Prince sarebbe stato dirottato. L'Ustica del mare, di cui ricorre il trentennale, sarebbe stato un atto deliberato, legato con un macabro filo all'esplosione della Haven e alla strage di Capaci. Dietro quei 140 morti del traghetto, così come per Giovanni Falcone, ci sarebbe la guerra tentata dalla mafia allo Stato. L'ipotesi è formulata nel libro di Federico Zatti "Una strana nebbia. Le domande ancora aperte sul caso Moby Prince", in uscita oggi.

ROLLI



«LOCKDOWN DI PASQUA, IN LIGURIA IL TURISMO HA PERDUTO 40 MILIONI»

DELL'ANTICO / PAGINA 18

L'ANTICIPAZIONE DEL LIBRO DI ARMANINO

Quattrocentoventinove sedie sotto il mare della coscienza

ESTER ARMANINO

Se si costruisse la casa della felicità, ha scritto Jules Renard, la stanza più grande sarebbe la sala d'attesa. Ma io non lo sapevo, così per ingannarla mi sono messa a contare le sedie. Sono partita dalla piccola sala d'attesa di un consultorio e sono arrivata ai grandi spazi dell'ospedale. In totale ho contato quattrocentoventinove sedie, dividendole anche in tre tipologie.

IL MINISTRO FRANCESCHINI ELIMINA LO STOP AI FILM

Addio alla censura, lungo esame privo di senso

ALBERTO BARBERA

Se c'è qualcosa che la censura non ha mai potuto sopprimere è il sorriso. Ed è stato proprio un sorriso la prima reazione che mi ha colto ieri mattina quando ho letto dell'abolizione della censura cinematografica nel nostro Paese. Mi sono subito ricordato di un giorno di 40 anni fa, quando il neo insediato ministro della Cultura proponeva l'abolizione della censura.

Benucci dal 1969
Gruppo immobiliare
Compravendite
Locazioni Perizie
Via Pisacane, 98R
16129 Genova
Tel. 010/581967

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



AURUM dal 1969
OPERAZIONI PROFESSIONALI FINANZIARIE AUTORIZZATE DALLA BANCA D'ITALIA

COMPRO
ORO e ARGENTO
SEDE STORICA

PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI*
*fino al massimale di legge

Genova Corso Buenos Aires 81 R
(a fianco cinema Odéon)

lunedì 15/18 martedì/venenerdì 10/12 - 15/18



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Superbonus
Si ai nuovi infissi con il 110%, ma solo con dimensioni e forma uguali



Borgoglio e De Stefani
— a pagina 30

Lavoro
Dubbi sul contratto di espansione per le aziende che fanno rete

Orlando — a pagina 37



SCARPA



MOJITO BIO SUSTAINABLE PATH.
SHOP ONLINE - SCARPA.NET @ f b

Elisco: Marine Le Pen in crescita nei sondaggi — p.12 **Nel 2020 corrono ricavi e utili di Fagioli** — p.21 **Autostrade: al Cda Atlantia primo esame dell'offerta Cdp** — p.27

Borse, Chicago vince in Europa

La guerra dei listini

Con gli scambi alternativi il Cboe supera i volumi di Euronext e Lse

Supremazia grazie alle piattaforme Chi-x e Bats E Wall Street macina record

Una sfida di cui si parla poco. Una battaglia per lo scettro delle Borse in Europa che ha tra i protagonisti gli Usa. Il Cboe Europe equities, dimanzazione del Chicago Board Option Exchange (Cboe), negli ultimi anni ha conteso ad

Euronext e Londra il primato negli scambi cash nell'Ue. Certo: il Lse e il consorzio pan europeo, considerando i volumi tradizionali restano in testa. Nel 2020 Euronext e Lse sono al primo (22% degli scambi totali) e al secondo posto (18,3%). Il Cboe Europe equities invece, è quarto dietro anche a Deutsche Börse. Tuttavia, considerando gli scambi alternativi il Cboe stacca tutti. Una supremazia raggiunta con l'acquisizione nel 2017 della piattaforma Bats Europe, che a sua volta aveva rilevato Chi-X. Intanto in Europa si attende l'ok definitivo della fusione tra Euronext e Borsa Italiana. Il tutto mentre gli indici di Wall Street continuano a macinare primati.

Carlini, Cellino, Longo — a pagina 3
Edizione chiusa in redazione alle 22

Moratoria sui mutui, proroga in vista solo sulla quota capitale

Stop ai pagamenti

Avviata riduzione graduale degli aiuti: prestiti più lunghi ma meno garanzie

Il governo è al lavoro per prorogare fino a fine anno le misure di liquidità per le imprese. Di pari passo con le proroghe, però, sarà messa a punto una riduzione graduale degli strumenti che entreranno in vigore dal primo luglio.

Allo studio la proroga delle moratorie garantite dallo Stato (valore 150 miliardi), ma potrebbe essere

prolungata fino al 31 dicembre solo la sospensione della quota capitale della rata (e non la quota degli interessi). Allo stesso modo si lavora al prolungamento dei prestiti garantiti, che potranno essere chiesti anche dopo il 30 giugno e fino a fine anno. Sul tavolo la possibilità di prolungare la durata dei finanziamenti oltre i 30 mila euro da 6 a 10 anni, ma contestualmente potrebbe essere ridotta la garanzia pubblica, ad esempio dal 90 all'80 per cento del valore.

Tutte queste misure entreranno nel decreto legge che sarà approvato entro il mese di aprile e che conterrà anche i nuovi sostegni per supportare le aziende.

Laura Serafini — a pagina 3

EMERGENZA COVID, LA SFIDA DI MACRON



Vaccinazioni negli stadi. A Lione sono iniziate ieri le vaccinazioni nell'impianto dell'Olympique Lyonnais

Francia: produrremo vaccini per tutta la Ue

Francesca Cerati — a pag. 6

Ferrari: «Webuild apre al business della manutenzione stradale»

L'intervista

Massimo Ferrari, general manager corporate and finance di Webuild, in una intervista al Sole 24 Ore delinea gli scenari di sviluppo del gruppo nato nel 2020 da Salini Impregilo. In primo piano ci sono l'ingresso nel business della manutenzione delle strade, l'alta velocità ferroviaria in Texas, l'aumento del fatturato realizzato in Italia.

Monica D'Ascenzo — a pag. 27

64,23

QUOTA DELLO STATO IN MPS
La kermesse delle assemblee bancarie inizia oggi con quella di Mps, controllata al 64,23% dallo Stato. Il fondo attivista BlueBell chiede il voto sulla proposta di azione di responsabilità contro gli ex vertici

LE ASSEMBLEE

Banche, fondi allo scontro su fusioni e remunerazioni

Alessandro Graziani — a pagina 30

PANORAMA

MISURE ANTI PANDEMIA

Regioni: riaprire se calano i contagi Scuola verso un protocollo unico

Passata la "blindatura" pasquale, da oggi l'Italia torna ad essere divisa tra zone di colore differenti. E cresce il pressing delle Regioni per possibili riaperture dal 20 aprile di attività oggi chiuse in zone rosse e arancioni, ma si faranno valutazioni solo in caso di calo dei contagi covid. Intanto per la scuola si profila un protocollo unico contro il contagio tra i banchi: nuove regole su distanziamenti e rientri in classe.

— a pagina 7



FORMULA «E» A ROMA

Jamie Reigle:
«Bolidi elettrici test per la green economy»

Giulia Paganoni — a pag. 20

SIDERURGIA

L'ex Ilva rallenta l'attività Cig e stop a due impianti

ArceflorMittal ha fatto partire da ieri una nuova tranche di cassa integrazione Covid, in corso nel siderurgico di Taranto già da marzo 2020, e si accinge a fermare per due mesi l'altiforno 4 e l'acciaieria 1.

— a pagina 17

MERCATI GLOBALI

Spagna batte ancora Italia sull'export agroalimentare

Secondo i dati della Commissione Ue, l'Italia ha chiuso nel 2020 la bilancia dell'export agroalimentare a 46 miliardi di euro (+1,4% sul 2019). La Spagna ha chiuso invece a 57 miliardi di euro (+3,9%).

— a pagina 22

Salute 24



Il piano
Subito i vaccini, poi analisi: la farmacia dei servizi avanza

Marzio Bartoloni — a pag. 24

PROVA IL NUOVO SOLE 24 ORE
1 mese a 1 €. Per info: ilsol24ore.com/abbonamenti
Servizio Clienti 02.30.300.600

MISSIONE DIPLOMATICA

OGGI A TRIPOLI

Draghi nella Libia di Dbeibah per rilanciare il ruolo dell'Italia

Gerardo Pelosi — a pag. 8

LE SFIDE POSSIBILI

TRA BANCA CENTRALE E PETROLIO

di **Leonardo Bellodi** — a pagina 8

Target Centrato. Sempre!

DALL'INDUSTRIA ALLA GD/DO, DAL TRADE AL PROMOTIONAL MARKETING

PROMOMEDIA
PUBBLICITÀ E MARKETING

BARI MILANO ROMA PARMA CATANIA BUCAREST

www.promomedianet.it | info@promomedianet.it





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Martedì 6 aprile 2021
Anno LXXVII - Numero 94 - € 1,20
Santa Galla

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

SFOGO DELL'EX PRESIDENTE DELLA ROMA CON THE ATHLETIC

Pallotta vuota il sacco

Passione, investimenti e grandi sponsor che la burocrazia ha fatto fuggire dalla Capitale

«In 9 anni ho speso 80 milioni per lo stadio senza avere nulla Lega Calcio? Tutti contro tutti»

«Totti prima voleva allenare ma poi ha cambiato idea»
De Rossi via per gli infortuni

Il Tempo di Osho

Supermutuo a Draghi: restituirà fino a 93 anni



Bechis a pagina 9

... L'ex presidente della Roma James Pallotta parla per la prima volta da quando ha lasciato la Capitale. Alla rivista online americana The Athletic racconta i suoi nove anni a Roma tra passione, speranza e delusione. La palude burocratica che ha bloccato lo stadio nonostante gli 80 milioni spesi, i rapporti con Totti e De Rossi e quello con i tifosi che alla fine lo hanno anche insultato. Ma anche il caos nella Lega Calcio e le battaglie contro i poteri forti.

Austini alle pagine 2 e 3

Il governo valuterà in base ai contagi
Le Regioni vogliono riaprire ma il premier frena ancora

Borriello a pagina 5

Interviene l'ordine dei giornalisti
L'attacco choc di Piroso contro il senatore Gasparri

Storace a pagina 8

Le interviste di Terzi
Parla l'ex pm Palamara
«Magistratura ipocrita
Ma la verità verrà fuori»



Terzi a pagina 11

Negli ospedali del Lazio distribuiti dispositivi con le avvertenze: «Non idoneo all'utilizzo medico» Ai dottori in corsia mascherine fuorilegge

Vaccini a chi ha tra 55 e 60 anni
Poche le dosi Johnson per iniziare il 20 aprile

a pagina 14

... Come i famosi «bugiardini» per i farmaci, anche le mascherine hanno le loro «indicazioni per l'uso». E da oltre un anno i medici si interrogano su quelle scritte stampigliate su diverse Ffp2 messe a loro disposizione da Asl ed aziende ospedaliere che riportano la scritta: «For Medical Use Prohibited».

Sbraga a pagina 14

I problemi della scuola
Solo una classe su dieci fa tutte le ore in Dad

Conti a pagina 15

la S TORACIATA
Un anno di sofferenza. Dopo Pasqua e Pasquetta ci mancava il Carbonara Day

CIRIACI
Passione di una vita, Marchigiani per tradizione.
www.salumificiociriaci.it

buona tv a tutti
di Maurizio Costanzo
Volevo già parlare (seppur con ritardo, lo faccio adesso) di un programma «Vita dei Matti numero 0», che va in onda tutti i giorni alle 20.20 su Raitre. Alla conduzione il musicista Stefano Bollani, con l'attrice Valentina Cenni. È un programma curioso, divertente, stravagante quanto basta che ci riporta, in qualche modo, a personaggi che in passato (penso ad Arbore) avevano molto successo in tv. Fino ad oggi era molto presente la politica in televisione. Penso a «Carta bianca», il programma condotto da Bianca Berlinguer che va in onda il martedì alle 21.20 su Raitre (...)
Segue a pagina 20

SUSTENIUM
Bioritmo3
L'INTEGRATORE MULTIVITAMINICO CON PIÙ DI 70 BENEFICI*
PER IL BENESSERE FISICO E MENTALE

LA NAZIONE

MARTEDÌ 6 aprile 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Toscana, luci e ombre: la Pasqua più triste

**Rimonta vaccinazioni
Over 80, si cambia
Dosi anche nei centri Asl**

Nelli e Ulivelli nel Fascicolo Regionale



Gli scenari del mercato

**Riparte l'export
Le imprese
toscane pronte**

Vetusti nel Fascicolo Regionale



L'obiettivo: riaperture dal 20 aprile

Regioni in pressing. Se i contagi calano, il governo potrebbe concedere deroghe a bar, ristoranti, parrucchieri, cinema e teatri. Intimidazione negazionista a Bonaccini. Remuzzi: «Ecco come curarsi a casa». Guida alle mascherine, gli errori da non fare

Servizi
da pag. 3 a pag. 9

Brutti segnali qua e là

**Ora attenti
alla variante
della rabbia**

Beppe Boni

C' è una variante del virus, sconosciuta alla scienza e sottovalutata dalla politica, che affiora qua e là e che un anno fa alla prima aggressione del Covid, quando eravamo tutti disorientati, quasi alle corde come pugili suonati, non si manifestava. È la tensione sociale con cui oggi invece dobbiamo fare i conti. Si parla con episodi più o meno gravi come quello di cui è stata vittima ieri il presidente della Regione Emilia Romagna, Stefano Bonaccini. Due sconosciuti gli hanno recapitato fino davanti alla porta di casa un pacco che conteneva rifiuti, non una bomba, evidentemente come segnale contro le restrizioni.

Continua a pagina 2

**OGGI I RUSSI SVELANO IL DNA DELLA RAGAZZA CHE SOMIGLIA A DENISE
LA MAMMA DELLA BIMBA SCOMPARSA: «NIENTE TV, PRIMA IL REFERTO»**

Pazzi a pagina 11



Denise Pipitone a 4 anni
Sopra, la madre della bimba
Piera Maggio, 50 anni
e, sotto, la ragazza russa
Olesya Rostova, 20 anni

**IL GIORNO
DELLA VERITÀ**

DALLE CITTÀ

Firenze

**Ospedali pieni
Caschi a ossigeno
per l'emergenza**

Ulivelli in Cronaca

Firenze

**Calcio storico
Rebus sulle date
e torneo in bilico**

Brogioni in Cronaca

Firenze

**La serrata
dell'imprenditore
«Trattati da untori
chiudo i locali»**

Baldi in Cronaca



Oggi detta legge il politicamente corretto

**Film senza censura
Ma resta il conformismo**

De Carlo a pagina 27



Brignano si racconta: gli esordi, Proietti, la moglie

**«Io, figlio del fruttarolo
Il palco mi fa paura»**

Bogani alle pagine 18 e 19

Agrimaster
Macchine Agricole

www.agrimaster.it - E-Mail: commerciale@agrimaster.eu

sipos.it
Retail Solution

la Repubblica

sipos.it
25 ANNI

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari

Anno 46 - N° 81

Martedì 6 aprile 2021

Oggi con Affari & Finanza

In Italia € 1,50

Vaccini, il flop di Pasqua Corsa alle dosi per ripartire

Nei tre giorni di festa crollo delle somministrazioni: media sotto le 150 mila. Il governo scommette su 1,5 milioni di Pfizer. Le forniture in arrivo domani si aggiungono agli altri lotti disponibili. Settimane a rischio per le nuove inoculazioni
In arancione 11 regioni. Fino alla prima media si torna in aula

Il commento

Se aprile diventa il mese del giudizio

di Stefano Cappellini

Arriva sempre il momento in cui un governo smette di essere giudicato con l'attenuante dei problemi ereditati e comincia a essere valutato per la sua capacità di risolverli. Per il governo Draghi il momento è arrivato. Aprile è un mese decisivo su entrambe le questioni fondative dell'esecutivo più anomalo della storia repubblicana, «privo di formula politica», secondo la definizione che ne ha dato il presidente della Repubblica Sergio Mattarella: la campagna vaccinale e la definizione del piano italiano di ricostruzione per accedere ai fondi Ue. Di Recovery Plan si è parlato poco in queste settimane, molto meno di quanto si fece al tramonto del governo Conte. C'è da sperare che il calo delle polemiche e degli scontri sui contenuti del piano sia una spia dell'efficacia e della risolutezza di idee con la quale sarà presentato a Bruxelles.

● continua a pagina 27

Nel weekend di Pasqua calo delle vaccinazioni: 211mila sabato, appena 92mila domenica e ieri il dato parziale di 124 mila. La speranza del governo è ora nel milione e mezzo di dosi in arrivo domani, che andranno ad aggiungersi ai lotti già disponibili. Ad aprile però sono a rischio le prime inoculazioni perché pesano numericamente i richiami di chi è già stato vaccinato. Intanto da oggi undici regioni tornano in arancione, nove restano in rosso. E se le zone gialle sono impossibili per decreto fino al 30 aprile, il governo sta pensando ai parametri che dal 26 permetterebbero alcuni allentamenti, come la riapertura - ove possibile - dei ristoranti a pranzo.

di Ciriaco, Dusi, Foschini Ziniti e Zunino

● da pagina 2 pagina 6

Il reportage

In pullman a Belgrado
Fiale per tutti anche agli stranieri

di Giampaolo Cadalano

● a pagina 6

La cronaca



▲ L'operazione Giuseppe Calvaruso pedinato e ripreso a Palermo

A Palermo regna ancora l'ordine pubblico del boss

di Federico Varese

C'è un'espressione agghiacciante nel decreto di fermo eseguito ieri a Palermo che coinvolge quindici persone, tra cui Giuseppe Calvaruso, il reggente della famiglia mafiosa di Pagliarelli.

● a pagina 26 con un servizio di Salvo Palazzolo ● a pagina 20



▲ Somiglianza Olesya Rostova, e a destra, Piera Maggio, madre di Denise

Denise, persino la speranza trasformata in uno show tv

di Silvia Fumarola

Non vogliamo sottoporci a un ricatto mediatico da parte della tv russa» dice l'avvocato Giacomo Frazzitta, che assiste Piera Maggio, la mamma di Denise Pipitone.

● a pagina 19

Mappamondi

La sfida di Putin nel segno degli zar



di Ezio Mauro

Sembra quasi che il mondo si sia fermato con il lockdown, anzi ritorni indietro, quando seguiamo le mosse da Anni Settanta delle spie russe nascoste sotto la livrea diplomatica, mentre scambiano soldi e segreti militari nella periferia romana con il capitano di fregata italiano che tradisce il suo Paese. Di colpo torniamo alla Guerra fredda, con il contorno di depistaggi, documenti riservati, foto nascoste, mentre Mosca e la Nato riaprono la vecchia partita a scacchi e l'Italia si trova di nuovo sulla linea di frontiera.

● alle pagine 30 e 31

Draghi in Libia cercando la svolta

di Brera e Nigro

● alle pagine 12 e 13

La storia

Le piccole donne della grande Dorothy Parker



di Natalia Aspesi

● a pagina 29

Burré
Naturalmente burro.
Prossimamente nel tuo negozio di fiducia.

È un prodotto di:

ARRE
formaggi

Via Casamassima, 95 - Turi (BA) - Italia
Tel. 080 8915201 - Fax. 080 8911989
amministrazione@arreformaggi.it
www.arreformaggi.it

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/4982323 - Sped. Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

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

con CD Beethoven
€ 11,40

NZ



Alitalia Sindacati e M5S all'Ue "Dia l'ok come con Air France"

GABRIELE DE STEFANI E LEONARDO MARTINELLI - P.18

Kosovo Eletta la nuova presidente "Ora cambiamo, basta maschilismo"

STEFANO GIANTIN - P.14



Amendola L'ideale dei libdem che l'Italia non smette di inseguire

ALESSANDRO DE NICOLA - P.23



LA STAMPA



MARTEDÌ 6 APRILE 2021

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 155 II N. 94 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB - TO II www.lastampa.it

GNN

L'AGENDA DEL PREMIER

Draghi vola in Libia offensiva diplomatica per blindare Dbeiba e fermare i migranti



EPA, ROBERTO TONALDOLO/CAPRESSE Il premier Mario Draghi - Ps

LA LETTERA

Ecco i successi dei miei governi in politica estera

GIUSEPPE CONTE

Geniale Direttore, da alcune settimane sono impegnato nel compito di rifondare il Movimento 5Stelle, in modo da rilanciarne la carica innovativa e renderlo pienamente idoneo a interpretare una nuova stagione politica. Anche per questa ragione sto evitando di rilasciare dichiarazioni e di intervenire nell'attualità politica. Ritengo prioritario preparare al meglio una nuova agenda politica, da condividere con la massima ampiezza, che sappia esprimere un progetto di società rispondente ai bisogni più urgenti dei cittadini, ma fortemente proiettata su un modello di sviluppo che coinvolga anche le generazioni future.

CONTINUA A PAGINA 9

ANCORA RITARDI COL PIANO VACCINALE. PARIGI: VIA ALLA PRODUZIONE. VIA AL TURISMO DA VIRUS

Battaglia sulle riaperture Zaia: pronto per Sputnik

Torna il Paese a più colori. Domani scuola per 5 milioni, ma la Puglia dice "no"

ALBERTO MATTIOLI

La battaglia dei vaccini, le inefficienze dell'Europa, Draghi come Churchill e il Rinascimento prossimo venturo. Il governatore del Veneto, Luca Zaia, fa il punto sulla situazione politico-sanitaria. E sullo Sputnik russo dice: «Tutti i vaccini in giro per il mondo hanno pari dignità: basta che funzionino».

INTERVISTA - A PAGINA 3 SERVIZI - PP2-7

L'APPELLO

E adesso una strategia per archiviare il virus

EUGENIA TOGNOTTI

«Ricominciare è possibile». Le parole di papa Francesco rimandano al clima di incertezza e di tensione che percorre il Paese. - P.21

IL RETROSCENA

La base Pd scrive a Letta "Più Sud e sanità pubblica"

CARLO BERTINI

Se Rosy Bindi riaffaccia la testa sul cratere di quel vulcano che è il Partito democratico, significa che qualcosa si muove. - P.11

COME CAMBIA IL LAVORO

Il Financial Times: Italia laboratorio dei diritti nella Gig Economy



Evidenziata l'accelerata nelle tutele, a partire dal protocollo anti-corporalato firmato con sindacati e Assodelivery. ANSA / ETTORE FERRARI

Arrivano gli elogi per gli sforzi nel nostro Paese tra sentenze, protocolli e tentativi di riforma. Il ministro: «Ora servono nuove regole. E un tavolo con Amazon». - P.18

LA SOSTENIBILITÀ NEL NOME DEL RIDER

MARIO DEAGLIO

Secondo una ricerca della Fondazione Rodolfo de Benedetti, in Italia svolgono "lavoretti" circa 700 mila lavoratori, ossia il 3 per cento di tutti gli occupati. - P.21

IL CASO ONG

INTERCETTAZIONI UN ATTENTATO ALL'INFORMAZIONE

VLADIMIRO ZAGREBELSKY

In attesa di saperne di più sulla intercettazione delle comunicazioni di diversi giornalisti disposta nel 2017 dalla Procura della Repubblica di Trapani con l'autorizzazione dal giudice delle indagini preliminari, la vicenda pare già ora tanto grave da dover protestare e pretendere chiarimenti sul ruolo svolto dai magistrati e dagli organi di polizia. Si tratta sempre di ruoli diversi. Il compito del magistrato del pubblico ministero è ancor più quello del giudice è di garanzia di legalità e di protezione dei diritti e delle libertà costituzionali.

CONTINUA A PAGINA 21

LA STORIA

ADDIO CENSURA UN LUNGO ESAME PRIVO DI SENSO



ALBERTO BARBERA

Se c'è qualcosa che la censura non ha mai potuto sopprimere è il sorriso. Ed è stato proprio un sorriso la prima reazione che mi ha colto ieri mattina quando ho letto dell'abolizione della censura cinematografica nel nostro Paese. Mi sono subito ricordato di un giorno di quarant'anni fa. Lavoravo alla Gazzetta del Popolo e scrissi un commento sul neo insediato ministro della Cultura che proponeva il primo e fondamentale punto del suo programma di governo: l'abolizione della censura.

CONTINUA A PAGINA 21

INSEGUIMENTO A CHICAGO

Ammazzato a 13 anni bufera sulla polizia Usa

PAOLO MASTROLILLI INVIATO NEW YORK

Adam Toledo aveva 13 anni, l'età in cui si gioca coi soldatini, però è morto ammazzato da un poliziotto che gli ha sparato al petto in un vicolo di Chicago. Un omicidio crudele, sullo sfondo del processo per l'omicidio di Floyd. - P.13



SPARATORIA A BRESCIA

Il ragazzo apre il fuoco "Me lo ha detto lo zio"

MONICA SERRA

Un tentativo omicidio che sembra uscito dal libro «Gomorra» di Roberto Saviano, ma che si è consumato in provincia di Brescia. Una storia di famiglie ai margini, poco lavoro, poche speranze. Con un ragazzino di 13 anni, papà in carcere, mamma lontana, armato dallo zio 27enne per «eliminare» il rivale: un vicino di casa di 31 anni, amico fino a qualche tempo fa. - P.12



www.nobis.it



PALZOLA

Dolce o piccante un peccato di gola palzola.it



	<p>IL BANCHIERE FRANCESE «EUROPA TROPPO LENTA, AMERICA E CINA STANNO CORRENDO» di François Villeroy de Galhau 4</p>		<p>LA NUOVA SOCIETÀ LA SCELTA DI CIMMINO: CON SOPHIA LOREN SCOMMETTO SUL FOOD E APRO RISTORANTI di Enrica Roddolo 23</p>	<p>RISPARMIO CARO-MATERIE PRIME: DAL RAME ALL'ORO LE AZIONI E I FONDI PER GUADAGNARCI di Pieremilio Gadda 32-33</p>	
---	---	---	--	---	---

Risparmio, Mercato, Imprese

L'Economia

MARTEDÌ 6.04.2021
 ANNO XXV - N. 13
 economia.corriere.it

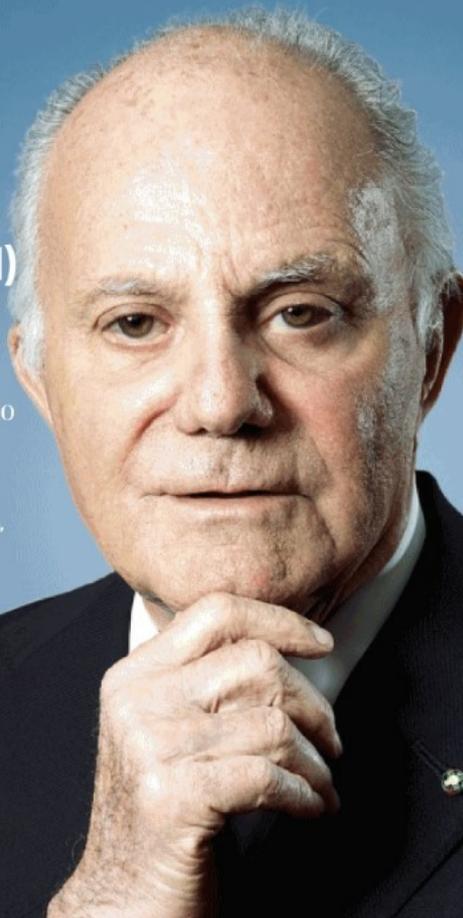
del **CORRIERE DELLA SERA**

**DA ARCHEGOS A GREENSILL
 SPECULATORI
 CRESCONO
 (E CI FANNO
 RISCHIARE TUTTI)**

Gli ultimi scandali finanziari hanno riaperto un faro sui derivati, oltre 640 mila miliardi di dollari, che possono alzare molto il livello di pericolosità dei mercati

di Ferruccio de Bortoli
 Con articoli di Alberto Brambilla, Daniele Manca, Alberto Mingardi, Nicola Saldutti 2, 5, 18

Gianfranco Zoppas
 Alla guida di Zoppas Industries e vicepresidente di San Benedetto



**IRCA E SAN BENEDETTO
 GIANFRANCO ZOPPAS:
 LA SOSTENIBILITÀ
 NON È UNA MODA
 CON TECNOLOGIA
 E CREATIVITÀ
 IL MADE IN ITALY
 È SEMPRE PIÙ FORTE**

di Daniela Polizzi 7

**BRAND E SVILUPPO
 ALFONSO DOLCE:
 ANCHE PER IL LUSO
 È UN MOMENTO
 DI SVOLTA
 UN POLO ITALIANO?
 CI SI DEVE PENSARE**

di Maria Silvia Sacchi 9

**RIASSETTI
 IL POST AUTOSTRADALE:
 PER BENETTON
 L'IDEA FAMILY OFFICE
 E PER CDP PORTAFOGLIO
 PIÙ INDUSTRIALE**

di Daniela Polizzi, Stefano Caselli
 e Alessandra Puato 10, 11

TORNA IL TPT FUTURA
A CHI CONVIENE RIPROVARCI
 di Angelo Drusiani 35

Distribuito con il Corriere della Sera, non vendibile separatamente. Poste Italiane Sped. in A.P. D.L. 353/2003 conv. L.46/2004 art. 1 c.1 DCB Milano

DIAMO AI PROGETTI L'ECCELLENZA CHE MERITANO

Mitsubishi Electric ha realizzato per Flagship Hotel Milano Verticale sistemi per il riscaldamento e raffreddamento d'aria e produzione di acqua calda sanitaria.

Flagship Hotel MILANO VERTICALE
(Milano)



Mitsubishi Electric è sempre più coinvolta in prestigiosi e avveniristici progetti, grazie alla qualità delle sue soluzioni tecnologiche e ad un'ampia gamma di servizi dedicati pre e post vendita. Oggi è il partner ideale perché ha a cuore non solo il **rispetto ambientale**, ma anche il **risparmio energetico** che si traduce in una significativa riduzione dei consumi. **Per un clima ideale, ogni giorno di più.**









BORSA +0,25% 1€ = \$1,1746

BORSE ESTERE	
Dow Jones	33.540 ▲
Nasdaq	13.706 ▲
S&P 500	4.078 ▲
Francfort	15.107 ▲
Zurigo	11.118 ▲
Londra	6.727 ▲
Parigi	6.103 ▲
VALUTE	
Euro-Dollaro	0,8920 ▼
Euro-Yen	130,20 ▲
Euro-Franchia	1,1098 ▲
EUROBOND	
Euro-Btp	140,75 ▲
Euro-Bund	125,89 ▲
Euro-Mib	24,455 ▲
INDICI	
Euro-Nasdaq	7,7195 ▲
SPREAD	
Btp-Bund 10Y	95,50 ▼
RENDIMENTI	
Btp 10 Y	0,8310 ▼
Bund 10 Y	-0,3280 ▼
FUTURE	
Euro-Btp	140,75 ▲
Euro-Bund	125,89 ▲
Euro-Mib	24,455 ▲

Europ Assistance rassicura sulle garanzie per tornare a viaggiare

La compagnia del gruppo Generali ha sofferto per il crollo degli spostamenti. Ma il post-pandemia genererà nuovi bisogni. **Messia a pagina 12**

MF
il quotidiano dei mercati finanziari

Giorgio Armani pensa al futuro assieme a un gruppo italiano

In pole position la Exor di casa Agnelli, fresca di due deal nella moda

Roncato in MF Fashion

Anno XXXI n. 055

Martedì 6 Aprile 2021

€2,00 *Classedtori*



IN EDICOLA

Patrimoni

L'ECONOMIA DEL **NEW NORMAL**

IL NUOVO NUMERO DI PATRIMONI

Copyright Magazine for Fashion s.r.l. - ISSN n. 0220-0122 - € 3,00 - Cor MF - Magazine for Living s.r.l. - ISSN n. 0220-0122 - € 3,00 - Cor DailyMarket s.r.l. - ISSN n. 0220-0122 - € 3,00 - Cor DailyMarket s.r.l. - ISSN n. 0220-0122 - € 3,00

BIDEN HA LO STESSO SOGNO DI TRUMP

America Great Again

La **campagna** di vaccinazione funziona, l'occupazione sale e **Wall Street** è record. Per aiutare il bilancio **Yellen** vuole una tassa sulle multinazionali che espatriano. La **ripresa** ferma i piccoli trader. Per **GameStop** aumento di capitale da 500 milioni.

PETROLIO GIÙ PER I CASI COVID IN CINA E INDIA. LONDRA INVECE È PRONTA A RIAPRIRE

 <p>MINISTRO IN PRESSING <i>Lettera di Giovannini al cda di Atlantia: essenziale l'ingresso dello Stato in Aspi</i></p>	<p>ENTRO GIUGNO <i>Amco sfrutterà i mini-tassi con un bond da 750 milioni</i></p>	<p>EQUILIBRI ITALIA-FRANCIA <i>Consob alza la guardia su Borsa-Euronext e chiede un parere legale sulla fusione</i></p> 
--	--	---

IL FUTURO È LA NOSTRA DESTINAZIONE SOLO SE È UN VIAGGIO CHE FACCIAMO INSIEME.

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

IL FUTURO VIAGGIA CON NOI.

Shipping Italy

Primo Piano

Tassazione porti: la Corte di Cassazione fornisce un assist alla Commissione Europea

Nelle scorse settimane, proprio mentre il team di legali incaricati dalle Autorità di sistema portuale italiane era al lavoro per scrivere il ricorso al tribunale dell'Unione Europea contro la decisione della Commissione del 4 dicembre 2020 che vorrebbe imporre il pagamento delle imposte alle port authority sulla (presunta) attività d'impresa svolta, la Corte di cassazione si è pronunciata con una sentenza che potrebbe giocare a sfavore della tesi sostenuta dall'Italia a Bruxelles. Il ricorso in Cassazione da parte dell'Agenzia delle Entrate riguarda una sentenza depositata dalla Commissione tributaria regionale del Lazio avente ad oggetto l'impugnazione di un avviso di classamento e attribuzione catastale a seguito di procedura Docfa (Software per la compilazione dei documenti tecnici catastali, ndr) in relazione a immobili detenuti in regime di concessione demaniale nell'area portuale di Civitavecchia. La Commissione tributaria regionale aveva infatti rigettato l'appello proposto dall'Agenzia delle Entrate nei confronti del terminalista contro la sentenza depositata dalla Commissione provinciale tributaria di Roma n.11279/42/2017. La Cassazione spiega che la Commissione tributaria regionale aveva confermato la decisione di prime cure sul presupposto che l'amministrazione finanziaria non avesse provato la destinazione ad autonoma attività commerciale degli immobili detenuti dalla contribuente in regime di concessione demaniale. Particolarmente significativo è il passaggio in cui la Suprema Corte, a proposito di questo immobile destinato a cella frigorifera per lo stoccaggio di prodotti alimentari e classificato in categoria E (immobili a destinazione particolare), più precisamente E1 (Stazioni per servizi di trasporto, terrestri, marittimi ed aerei), dice: Per un corretto censimento catastale degli immobili ubicati in un'area portuale non può essere utilizzato il criterio formale e astratto della localizzazione, ma è necessario accertare lo svolgimento dell'attività secondo parametri imprenditoriali. E a seguire il passaggio chiave dove si legge: A tale riguardo è irrilevante che le attività portuali' siano di pubblico interesse. L'interesse generale allo svolgimento dell'attività non esclude, infatti, che quest'ultima sia esercitata secondo criteri economici tipici dell'impresa commerciale. Un principio, quello esplicitato dalla Cassazione, che sembra essere più coerente con le tesi sostenute dalla Commissione Europea rispetto a quelle riportate invece nel ricorso che l'Italia ha appena depositato a Bruxelles per contestare l'attribuzione di un'attività d'impresa alle funzioni svolte dalle port authority in quanto gestori di banchine pubbliche. La stessa sentenza aggiunge che la (pacifica) natura di pubblico interesse dell'attività di trasporto e di stazione marittima non può, neppure essa, ritenersi dirimente nell'assegnazione della categoria in questione, dal momento che non è escluso che il relativo servizio sia in concreto esercitato secondo modalità economiche e remunerative tipiche dell'impresa commerciale. Né la circostanza che si tratti di attività svolte in forza di concessione d'uso di aree demaniali (come è consentito dall'art.36 cod.nav.) esclude, di per sé, che queste ultime vengano assoggettate a forme di sfruttamento economico e imprenditoriale con autonomia funzionale e reddituale.



Shipping Italy

Primo Piano

Zunarelli: In caso di sconfitta a Bruxelles a rischio la sovranità nazionale nelle scelte infrastrutturali dei porti

In occasione della presentazione e della spiegazione del ricorso che le 16 Autorità di sistema portuale italiane, con il supporto di **Assoporti**, hanno depositato al tribunale dell'Unione Europea contro la decisione della Commissione del 4 dicembre 2020 che vorrebbe imporre alle port authority nostrane il pagamento delle imposte sull'attività d'impresa svolta, alcuni dei legali coinvolti insieme ai vertici dell'associazione nazionale dei porti, sono entrati nei dettagli di alcune questioni per spiegare il fondamento dell'impugnazione. Il più esplicito nell'illustrare la sostanza della questione è stato il prof. avv. Stefano Zunarelli secondo il quale i calcoli dei corrispettivi imposti dalle **AdSP**, siano essi canoni di concessione, autorizzazioni o diritti portuali, prescindono da logiche di carattere imprenditoriale. Un quadro differente, secondo l'esperto legale bolognese, rispetto ad altri paesi come Francia e Belgio anch'essi soggetti a un'azione simile da parte della Commissione Europea negli anni passati. Non può essere che un'attività non sia imprenditoriale se viene posta in essere da Capitaneria di porto, Comune o Regione ma diventa imprenditoriale se viene svolta da un'**AdSP** che è comunque un soggetto pubblico ha proseguito Zunarelli rivelando quale sarà una delle tesi difensive del ricorso. La gestione del demanio, a secondo delle zone e delle funzioni, può essere infatti attribuita ad esempio anche alla Capitaneria di porto, così come i Comuni e le Regioni in taluni casi possono intervenire in certe scelte di pianificazione e gestione della cosa pubblica. Per cui, secondo la tesi dei legali (oltre a Zunarelli fanno parte del team anche Francesco Munari, Gian Michele Roberti e Isabella Perego) sarebbe impossibile attribuire alle port authority una funzione di attività d'impresa perché altrimenti lo stesso dovrebbe avvenire per gli altri organi dello Stato sopracitati. Secondo Zunarelli il vero effetto potenzialmente dirompente di questa vicenda, se l'Italia dovesse uscire sconfitta dal ricorso avviato contro la Commissione Europea, è la perdita da parte del nostro Paese del controllo sugli investimenti infrastrutturali importanti perché Roma, per rispettare le norme sugli aiuti di Stato, si troverebbe a dover assoggettare al parere preventivo di Bruxelles ogni scelta importante di investimento infrastrutturale. Che l'Italia rischi di vedere messa a rischio la propria sovranità nazionale in materia di pianificazione e sviluppo infrastrutturale ne è convinto anche Massimo Deiana, presidente dell'**AdSP** del Mare di Sardegna, che insieme al collega Ugo Patroni Griffi, vertice della port authority di Bari e Brindisi, è il delegato in seno ad **Assoporti** a occuparsi della questione. Non è una battaglia contro l'Europa ma un fondamentale riconoscimento. Lo Stato non esercita attività d'impresa ha affermato Deiana, aggiungendo poi: Si discuterà se ogni Paese è libero di gestire i propri porti e il proprio patrimonio pubblico. Patroni Griffi gli ha fatto eco dichiarando: Riteniamo che il ricorso abbia una valenza a sé stante, a prescindere da quello che sarà l'esito finale. Il modello di autorità portuali italiane non è assimilabile a quello degli altri Paesi e le Autorità di sistema portuale italiane non sono in grado di gestire attività d'impresa. Sono enti pubblici non economici che gestiscono opere che non vanno ad arricchire il proprio patrimonio ma quello dello Stato italiano. Lo stesso Patroni Griffi poco dopo però ha aggiunto: Eventuali modelli alternativi (di gestione dei porti, ndr) presuppongono scelte politiche. Un eventuale modello ibrido non funzionerebbe. L'alternativa al modello italiano sarebbe maggiormente liberista che ha pure dei vantaggi. Se ci dicono che questo modello attuale non va più bene meglio abatterlo. Deiana, come la quasi totalità dei suoi colleghi presidenti, sulla questione di un eventuale modello di port authority sotto forma di società per azioni è parso critico dicendo che privatizzare il gestore non sarebbe necessariamente un passo in avanti. Nicola Capuzzo



Il Piccolo

Trieste

Banchine elettrificate per dimezzare l' impatto del porto entro il 2026

La proposta nel Recovery permetterà di spegnere i motori delle navi ormeggiate e prevede anche la creazione di una rete intelligente a beneficio di tutta la città

DIEGO D' AMELIO

Trieste Tutto comincia dalla necessità di ridurre l' inquinamento che deriva da un porto in crescita. I moli del futuro permetteranno alle navi ormeggiate di alimentarsi direttamente dalla rete elettrica, potendo così spegnere i propri impattanti generatori a gasolio. Portacontainer, traghetti e navi da crociera producono oggi a Trieste 140 mila tonnellate di Co2 all' anno: con le risorse del Recovery Plan, l' **Autorità portuale** conta di dimezzare le emissioni entro il 2026. Per riuscirci, bisognerà però raddoppiare da 150 a 300 megawatt la quantità di energia che arriva in città. Nasce da qui l' alleanza che AcegasApsAmga, Terna e Authority hanno stretto nei mesi scorsi e che non si limiterà alla transizione energetica del porto, ma darà il via alla nascita di una rete elettrica intelligente, sempre più basata su fonti rinnovabili.

Il cold ironingIl Piano nazionale di ripresa e resilienza stanziava un miliardo per l' elettrificazione dei porti, che in gergo tecnico si chiama cold ironing. Ne beneficerà anche Trieste: nel pacchetto da oltre 400 milioni per lo scalo, ci sono 30 milioni per portare l' elettricità in Porto Vecchio e al Molo Bersaglieri per le navi da crociera, al Molo VII per le portacontainer e nell' area del Molo V e Riva Traiana per i traghetti ro-ro. La Piattaforma logistica ha già in piedi un progetto autonomo: Hhla è leader mondiale nel perseguimento di una logistica a basso impatto. Non si prevede l' elettrificazione per il terminal petroliere Siot, a causa della presenza di materiali infiammabili. Altri 6 milioni andranno alla banchina di Porto Rosega a Monfalcone.

I tecnici dell' Authority stanno curando la progettazione delle sottostazioni elettriche da realizzare presso i vari moli e presto sarà bandita la gara per i lavori, con la convinzione che si possa finire nel 2026, entro i limiti del Recovery. Ogni banchina sarà dotata di una centralina che alimenterà le navi da terra, consentendo di spegnere i motori che oggi restano accesi anche in ormeggio con il loro portato di inquinamento e rumorosità. Una nave da crociera da sola consuma però un sesto dell' elettricità dell' intera Trieste e, senza in incremento dei volumi di energia diretti verso la città, l' aggancio del porto alla rete manderebbe al buio mezza Trieste. I vantaggi per l' ambienteNel 2019 uno studio dell' **Autorità portuale** ha calcolato le emissioni di anidride carbonica causate dalle attività dello scalo (navi, mezzi di lavoro, climatizzazione ecc.). Due terzi delle emissioni è dovuto alle navi: l' impatto dei generatori in ormeggio produce 128 mila tonnellate di Co2 all' anno (il 65,4% dell' inquinamento creato dal porto), cui si aggiungono 16 mila tonnellate per accosti e manovre (8,1% del volume complessivo). Le banchine elettrificate abbatterebbero 65 mila tonnellate di anidride carbonica. Si tratta dell' intervento più significativo, ma l' Ap sta procedendo anche alla sostituzione dei mezzi su gomma con veicoli elettrici e alla realizzazione di colonnine di ricarica: in due anni la trazione elettrica sarà lo standard.

potenza raddoppiataUna nave da crociera assorbe 20 megawatt, una portacontainer 10-12 e un traghetto ro-ro 7. Considerando la presenza contemporanea di più navi, si capisce come il porto elettrificato diventerà altamente energivoro, con consumi che potrebbero arrivare a 80-100 megawatt. Nel giro di un decennio, lo sviluppo dello scalo e l' incremento dei consumi privati e industriali renderà necessari altri 150 megawatt, che si aggiungono ai 100-150



Banchine elettrificate per dimezzare l' impatto del porto entro il 2026

La proposta nel Recovery consentirà di spegnere i motori delle navi ormeggiate e prevede anche la creazione di una rete intelligente a beneficio di tutta la città.

IL FUTURO DELL'ELETTRICITÀ A TRIESTE

IL RECOVERY PLAN	400 milioni
Portacontainer	25 milioni
Traghetti	15 milioni
Porto Vecchio	10 milioni

L'INQUINAMENTO DEL PORTO

CO2 emessa in ormeggio	128 mila tonnellate
CO2 emessa in manovre	16 mila tonnellate
TOTALE CO2 emessa	144 mila tonnellate

IL COMANDO DI ENERZIA A TRIESTE

Portacontainer	10-12 MW
Traghetti	7 MW
Porto Vecchio	10 MW
Porto Nuovo	10 MW
Porto Vecchio	10 MW
Porto Nuovo	10 MW
TOTALE	50 MW

PROGETTO PER IL POTENZIAMENTO DELLA PIATTAFORMA LOGISTICA

Il progetto è una rete intelligente di energia

LE BANCHINE IMPROVVISATE

Portacontainer	10-12 MW
Traghetti	7 MW
Porto Vecchio	10 MW
Porto Nuovo	10 MW
Porto Vecchio	10 MW
Porto Nuovo	10 MW
TOTALE	50 MW

consumati oggi a Trieste. Ma da dove tirar fuori la nuova elettricità? La risposta è nelle mani di Acegas e Terna, cui spetterà raddoppiare l'attuale capacità, venendo incontro alle esigenze del porto e approfittando per aggiornare le infrastrutture di Trieste.



Il Piccolo

Trieste

Per il rafforzamento della linea sono allo studio tre opzioni: una nuova rete aerea ad alta tensione da Redipuglia a Padriciano che arrivi poi sul mare grazie a un percorso interrato, il passaggio dall' Isontino a Trieste attraverso la rete slovena o la posa di cavi sottomarini. Quest' ultima ipotesi avrebbe il vantaggio di ridurre l' impatto visivo dei piloni, ma va valutata la compatibilità con la navigazione in porto. L' ultimo miglio sarà rappresentato dalle sottostazioni create sui moli, che alimenteranno prese mobili sistemate su grandi carrelli capaci di adattarsi all' attacco delle navi. Quelle attrezzate allo scopo sono sempre di più: solo Msc ne ha un centinaio alimentabile

da rete elettrica. La smart grid in città il progetto per lo scalo è diventato la scintilla per un piano riguardante anche la rete cittadina, che oggi alimenta Trieste attraverso 4 sottostazioni (Broletto, Roiano, Rozzol e Padriciano), che trasformano l' alta tensione fornita da Terna nei classici 230 volt da portare nelle case. In pieno lockdown, Ap, Acegas e Terna si sono messe a studiare lo sviluppo delle reti interne ed esterne al porto. Il faro è il New Green Deal europeo, che entro il 2050 punta a

"emissioni zero". E allora via all' impiego di energia solare ed eolica per andare verso la transizione ecologica alla base dei piani Ue. A Terna spetterà assicurare la maggiore portata della linea che arriva a Trieste, per rispondere alle necessità del porto e a consumi civili e industriali che, secondo Acegas, cresceranno del 18% in dieci anni, soprattutto a causa della nuova mobilità elettrica e delle connesse esigenze di ricarica. Acegas sta ragionando invece su come impiegare al meglio l' energia attraverso alla creazione di reti intelligenti, basate su accumulatori di ultima generazione, che permettono di immagazzinare e gestire al meglio l' energia prodotta grazie al fotovoltaico e a piccoli impianti eolici, che potrebbero fare la propria comparsa anche nelle aree portuali. Per dare vita al progetto complessivo, Acegas e Terna hanno chiesto 15 milioni sul Pnrr, cui aggiungerann

o risorse proprie. Le fonti rinnovabili segnano il passaggio da centrali di grandi dimensioni a una produzione diffusa. Le reti smart nascono anzitutto per questo, davanti alla necessità di avere un sistema che non si limiti a distribuire l' energia, ma che si appoggi ai singoli cittadini per produrla, che la raccolga senza sprechi e gestisca infine la discontinuità inevitabile quando si parla di sole e vento. Servono sistemi di accumulo per rendere il sistema più stabile e rimediare alla non contemporaneità fra produzione e consumo, permettendo di rispondere ai picchi dell' attività industriale o di quella portuale. Le smart grid aiutano a non disperdere energia grazie a sistemi che fanno percorrere agli elettroni il percorso più breve possibile fra luogo di produzione e di consumo. Quando invece non sarà possibile un consumo in diretta di quanto prodotto, l' elettricità sarà immagazzinata per non sprecarne le eccedenze e verrà rimessa in circolo al

momento opportuno. La rete cittadina e quella dello scalo saranno inoltre collegate tra loro attraverso la posa di nuovi cavi, in modo che l' una possa aiutare l' altra in caso di malfunzionamenti prolungati. La rivoluzione dell' elettricità è alle porte e gli sviluppi si vedranno in dieci anni: si tratta di idee in cantiere da tempo e di cui il Recovery rappresenta ora un import

ante acceleratore. --

Il Piccolo

Trieste

L'esperto di economia del mare Ghribi sfata il mito del 100% green «Dobbiamo crescere o avremo le emissioni degli altri senza profitti»

«Sviluppo e sostenibilità viaggiano assieme La blue economy può inquinare molto meno»

L'intervista Diego D'Amelio / triesteSviluppo e tutela dell'ambiente devono e possono marciare insieme. Ne è convinto Mounir Ghribi, coordinatore della Blue Growth Initiative dell'Istituto nazionale di oceanografia e geofisica sperimentale di Trieste. Secondo Ghribi, «non dobbiamo cadere nella trappola del "green" al 100% o i vicini si svilupperanno e a noi resterà solo il loro inquinamento».

Quali sono i pericoli per l'ambiente derivanti dalle attività portuali?

«Anzitutto, parliamo di attività che hanno impatto tanto sul mare quanto sulla terra, dove si sviluppano infrastrutture e servizi. Sul mare il pericolo maggiore sono le perdite di carburante, ma c'è pure l'impatto che non si vede: quello acustico e, come succede a Venezia, l'erosione che le onde sollevate dalle navi creano sulle coste. L'inquinamento atmosferico da Co2 è quello che ricade anche a terra, dove c'è pure l'impatto di industrie e camion».

Cosa dobbiamo attenderci dallo sviluppo del porto?

«Un porto genera profitti e ricadute ambientali, ma non dobbiamo finire nella trappola di voler ricercare un'economia totalmente green. Da ingegnere ambientale, dico che il porto offre grandi opportunità di crescita e proprio la crescita permetterà di risolvere i problemi ambientali. Trieste è in concorrenza con Capodistria, che è il porto di un paese intero: se non cresciamo noi, cresceranno i vicini e noi avremo il loro impatto ambientale senza godere dello sviluppo».

È possibile unire sviluppo e sostenibilità?

«Il compromesso è possibile e su questo si basa la blue economy. Abbiamo distrutto la terra e stiamo cercando di rimediare. Bene, i nostri mari hanno grande potenziale di crescita ma dobbiamo difenderli, con uno sviluppo sostenibile, smart e inclusivo».

Elettrificare i moli è un pezzo della strategia?

«Le navi non possono più stare ferme in porto consumando carburante. L'elettrificazione garantirà un risparmio importante di emissioni. Secondo l'Ue, con comportamenti corretti, la blue economy può segnare un risparmio di 276 milioni di tonnellate di Co2 all'anno. L'elettrificazione è una di queste azioni, ma servono anche energie rinnovabili, carburanti più puliti, una programmazione che eviti troppe navi in porto assieme e la buona gestione del traffico a terra, attraverso la digitalizzazione. Bisogna togliere i camion dalla strada e l'**Autorità portuale** lavora bene sull'uso della ferrovia».

Un porto può funzionare solo con fonti rinnovabili?

«Un sistema circoscritto come il porto può ricavarne grande aiuto. Non ci sono solo eolico e solare, ma anche splendidi progetti per produrre energia da onde, maree e correnti. E non dimentichiamo l'idrogeno, che può essere cardine nel processo di decarbonizzazione: abbiamo importanti professionisti a Trieste nel campo».



Il Piccolo

Trieste

Ha senso parlare di tutto ciò senza accorciare le catene di fornitura?

«Le catene vanno accorciate, ma il "chilometro zero" è difficile, perché il mercato è globale e i prodotti arrivano da lontano, generando inquinamento ma anche valore per i tanti soggetti coinvolti dalla produzione al trasporto».

Dovevamo attendere una pandemia per cominciare a pensare a tutto questo?

«Il Covid ci ha fatto vedere la debolezza del sistema. È una di quelle crisi che diventano opportunità: una scossa potente per capire che dobbiamo resettare il sistema economico e ricominciare. Ora dobbiamo lavorare per il cambiamento in tutti i settori e la blue economy è uno di quelli su cui puntare».

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

Il Porto di Trieste stretto fra Usa, Russia e Cina

FRANCESCO MOROSINI

L'Altoadriatico tra Mitteleuropa e le faglie geopolitiche del Pacifico. Nel Mediterraneo tira l'aria fredda (ma con punte di conflitto militare aperto) del confronto internazionale. Usa, Russia e Cina lo vedono come parte dello scacchiere su cui giocano la loro partita globale. Inevitabilmente, il Nord-Est italiano con la sua proiezione nell'Alto Adriatico, a partire da **Trieste**, col suo scalo e la potenziale proiezione geoeconomica del suo hinterland, risente delle tensioni nel lontano Pacifico. Detto altrimenti il Nord-Est italiano (ma vale per tutto il Mediterraneo), del resto come già accadeva ai tempi del confronto Nato, Patto di Varsavia più le specificità di Belgrado, è un ottimo sismografo dello stato del sistema internazionale.

Che subito segnala le tensioni tra Pechino e Washington visto che potrebbero minacciare ipotesi di business, in specie se legati a investimenti cinesi, nell'area.

Che l'interconnessione tra economia e geopolitica ci sia lo dimostra il fatto che gli Usa, in risposta alle tensioni nel Mar Cinese Meridionale, hanno posto in "lista nera" la China Communications Constructions Company (Cccc), società logistica interessata ad operare nel triestino. Insomma, il confronto nel Pacifico - dove Washington valuta vitale la propria proiezione di potenza - peserà nella geoeconomia del Mediterraneo. Sarebbe però un grave errore, come rilevato dal Presidente dell'Autorità di Sistema portuale Adriatico Orientale D'Agostino, evitare di ragionare in termini di strategia economica sulla "via della seta" che collega la Penisola e il Pacifico.

Perché un conto è operare su un corridoio commerciale esistente oggettivamente (già nel Lombardo-Veneto l'economista Lampertico concepì un polo logistico dell'Altoadriatico come ponte tra Europa e Asia); e altra, viceversa, è l'integrazione passiva nella strategia del Celeste Impero.

Sotto questo profilo il Memorandum of Understanding firmato dall'Italia con la Cina nel 2019 è stato più un azzardo politico capace più di irritare gli USA che di portare concreti vantaggi economici. La geopolitica dell'Altoadriatico va comunque interpretata secondo i vincoli che i rapporti internazionali ci pongono. Difatti, che la società a partecipazione pubblica Hamburger Hafen und Logistik AG (Hhla), bypassando gli operatori cinesi, abbia assunto il controllo maggioritario della Piattaforma logistica di **Trieste**, garantisce politicamente la permanenza occidentale del perno strategico nordestino. Vuol dire che la partita commerciale con la Cina può essere giocata in Europa, in specie da Italia e Germania, da protagonisti. Insomma, dando le carte invece che semplicemente come parti di un Impero in ritirata, quello degli States.

Nondimeno, la questione dell'Altoadriatico è portatrice anche di un altro significato. Ed è che, paradossalmente, sia la Germania che la cosiddetta "area asburgica" (l'Ungheria punta su **Trieste** per avere uno sbocco marittimo) concepiscono la strategicità del Mediterraneo più dell'Italia. Vi incide certo in cambiamento climatico dove la siccità dell'Elba può essere un problema per il futuro di Amburgo. Resta comunque, per la geoeconomia della portualità europea, che il raccordo con la città portuale tedesca è una chance per tutto l'Altoadriatico. Come detto, questo, data la sua centralità per il commercio internazionale, è un sismografo preciso delle tensioni internazionali. Le preoccupazioni degli States dinnanzi all'ipotesi della presenza di Pechino nel **porto di Trieste** (peraltro impossibile a



vendersi trattandosi di proprietà pubbliche sottoposte all' Autorità portuale) lo confermano ulteriormente.

La "questione dell' Altoadriatico" (capacità di mettere in campo infrastrutture logistiche coordinate)



Il Piccolo

Trieste

è decisiva per il Vecchio Continente e l'Italia, qui forse troppo distratta.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Torna il canale Vittorio Emanuele II Porto: Vecon pronta per l'estate

Zincone: giusto riportarlo navigabile. Lo studio di Vtp: impatti limitati sull'idrodinamica

Alberto Zorzi

VENEZIA Ne hanno parlato apertamente il governatore Luca Zaia e il ministro Renato Brunetta, secondo cui resta la soluzione migliore in tandem con il terminal alla sponda nord del canale industriale nord di Marghera. Lo ha difeso l'ex presidente di Vtp (il gestore del terminal) Sandro Trevisanato, per non perdere gli investimenti di questi anni alla Marittima. Anche l'assessore comunale allo Sviluppo economico Simone Venturini lo definisce «l'unico modo per allontanare nel breve periodo le navi da San Marco senza interferenze con le banchine commerciali». Lo scavo del canale Vittorio Emanuele III non è mai stato citato nel dibattito delle ultime due settimane, quelle delle decisioni del governo Draghi per disegnare il futuro della grandi navi a Venezia: subito approdi diffusi nei terminal Tiv e Vecon, poi sponda nord, e intanto un concorso di idee su ipotesi fuori dalla laguna. Ma la proposta, apparentemente sullo sfondo, resta aperta.

Lo conferma lo stesso commissario dell'Autorità di sistema portuale **Cinzia Zincone**, in un discorso generale che prescinde dalle crociere: «Ora stiamo facendo i carotaggi, poi nella logica ci starebbe la sua manutenzione, riportandolo alle quote del piano regolatore portuale», afferma.

Non va infatti dimenticato - come diceva sempre il suo predecessore Pino Musolino - che quel nome deriva dal fatto che venne inaugurato a metà degli anni Venti alla presenza dell'omonimo re; e che fino ad alcuni anni fa era usato, salvo poi essere abbandonato e lasciato interrare.

L'ipotesi di un escavo era stata approvata dai membri del Comitato del 7 novembre 2017, salvo appunto le verifiche della qualità dei fanghi: ma il Porto a guida Musolino ha rallentato l'operazione, arrivando a uno scontro frontale al Tar con Vtp. Ora però si è ripartiti e nel frattempo - anche per rispondere alle critiche del mondo ambientalista, che vede come il fumo negli occhi qualsiasi escavo, compreso quello di questo canale parallelo al ponte della Libertà - Vtp ha affidato uno studio all'ingegner Daniele Rinaldo e al Rina, dalle cui simulazioni emergerebbero impatti limitati sull'idrodinamica lagunare, in quanto vicino al partiacque.

Il canale Vittorio Emanuele, che secondo Vtp doveva servire a portare le navi medie alla Marittima, lasciando le grandi al canale nord, potrebbe diventare una doppia carta per il porto lagunare: da un lato togliere qualsiasi passaggio di navi (anche le piccole, quelle sotto le 40 mila tonnellate) da San Marco; dall'altro garantire un percorso circolare come via d'uscita in caso di incidenti o blocchi come quello recente al canale di Suez.

Il futuro più vicino è però quello degli approdi diffusi.

«Vecon dovrebbe essere pronta per l'estate», dice **Zincone**, che sabato è andata in sopralluogo via mare ai vari terminal con l'ammiraglio Piero Pellizzari. Per Tiv servirà invece qualche mese in più, mentre l'operazione sponda nord è più lunga: per ora c'è solo un bando di progetto in cui si ipotizza un investimento di 41 milioni, nel 2017 si parlava di 62. «Aspettiamo il progetto», taglia corto il commissario. Va all'attacco sui costi Stefano Boato, ex consulente del ministero dell'Ambiente, che con Maria Rosa Vittadini ha proposto un avamposto galleggiante all'isola del Mose, spostato rispetto al piano Duferco che invece è legato con un ponte a Punta Sabbioni. «Il terminal della



sponda nord prevede 700 metri di banchina con un arretramento di 50 metri, escavi dei canali, stazione passeggeri e nuove strade - attacca - Interventi che non sono certo "graduali, sperimentali e reversibili" come prevede la legge speciale, a differenza della nostra idea».



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Porto, tre progetti al via per le navi Sì alle banchine a Marghera

La commissaria Cinzia Zincone: «Entro 60 giorni il bando per il concorso internazionale. Intanto i lavori alla Vecon»

ALBERTO VITUCCI

Sessanta giorni per il concorso internazionale del nuovo terminal "fuori dalla laguna" per grandi navi e portacontainer oceaniche. Sei mesi per sistemare le soluzioni "provvisorie" a Marghera con le banchine commerciali Tiv e Vecon. Due anni per la soluzione provvisoria a medio termine, la banchina Nord del canale Industriale Nord a Marghera. La commissaria del Porto **Cinzia Zincone** alle prese con il "puzzle" della nuova portualità. «È complicato ma ce la metterò tutta», dice.

Tre fronti aperti, dunque.

Non soltanto la scelta della nuova Marittima in mare, ma anche Marghera. C'è da gestire l'immediato, anche se fino a luglio prenotazioni di grandi navi non ce ne sono. «Se non vogliamo chiudere il porto, Marghera è una soluzione praticabile in tempi brevi», dice, «nel canale Nord ci sono soltanto Fincantieri e Pilkington. I lavori potranno servire anche alla riqualificazione dell'area industriale abbandonata», il governo Draghi non ha fatto altro che ribadire quanto già stabilito dal governo Conte nel Comitato del 21 dicembre. «Navi fuori della laguna». Ma chissà quando.

Perché c'è da fare il bando internazionale per il concorso di idee, e passerà del tempo.

Come partire da zero e da un vuoto di idee dei decisori che in realtà qualche proposta su cui fare le valutazioni ce l'hanno già. I progetti per le navi al Lido davanti all'isola del Mose, Santa Maria del Mare, Fusina, San Leonardo.

Nelle schede dell'Autorità portuale approvate dal Comitato ci sono tempi, costi e perimetro degli interventi.

La banchina Vecon a Marghera è l'ipotesi più rapida da realizzare, solo 350 mila euro di spesa per realizzare una struttura prefabbricata. 150 giorni di lavoro e almeno 40 navi (una al giorno, fino a 300 metri di lunghezza) da far ormeggiare.

Per la vicina banchina Tiv i costi aumentano. Un milione e 300 mila euro per realizzare banchine e togliere i vecchi binari della ferrovia industriale. Tra sei mesi potrebbe accostare la prima nave passeggeri.

Lavori più radicali per trasformare la banchina Nord del canale industriale Nord.

Qui occorre anche scavare (40 mila metri cubi di dragaggi), realizzare il bacino di evoluzione per far girare le grandi navi. Costruire nuove strade, stazione marittima e infrastrutture. 12 milioni di lavori per l'immediato. Quasi 60 per il completamento, che avverrà a metà del 2022. Nel canale Nord potranno poi ormeggiare 145 navi nel 2022. Soluzione che piace alla Regione e al suo presidente Luca Zaia, al sindaco Luigi Brugnaro, agli operatori portuali.

Non agli ambientalisti.

Che hanno inviato al premier Draghi e ai quattro ministri Giovannini, Cingolani e Franceschini una lettera appello, ricordando i tanti punti neri della soluzione Marghera.

«Spendendo 62 milioni di euro per la soluzione provvisoria questa diventerà definitiva», scrivono i rappresentanti di Venezia Cambia, Ecoistituto Langer e Associazione AltroLido, «e si tratta di una indicazione in contrasto con quella di portare le navi fuori dalla laguna. Sarà necessario scavare il canale dei Petroli, si va contro il riequilibrio morfologico



della laguna chiesto dall' Europa. Scelte importanti, che vanno fatte con un Dibattito pubblico, come previsto dal Codice degli appalti».

Contro l' ipotesi Marghera è anche Italia Nostra. «Il decreto cambia tutto solo a parole», scrive in



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

una nota il direttivo veneziano, «perché mantiene le navi in laguna, anche se lontano da San Marco, aumentando l'erosione».

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

interessati gli operatori della spezia, trattative col pireo. l' azienda: «costa meno dell' elettrificazione dei moli»

Stop ai fumi delle navi in banchina Arriva la gru aspira inquinamento

Sbarca in Italia il purificatore nato negli Usa che riduce a zero le emissioni durante la sosta in porto

genova Negli Stati Uniti l' hanno già finanziato e sperimentato: soldi pubblici per installare nel porto di Los Angeles quell' enorme aspira inquinamento che da quasi sei anni cattura e filtra i fumi che escono dal fumaiolo delle navi che arrivano sulle banchine più trafficate d' America. Persino la severissima Carb - la commissione che si occupa dei temi ambientali in California- ha dato la sua approvazione. L' idea in fondo è semplice: un gru telescopica accompagna un enorme tubo sino allo scarico della nave attraccata in banchina. Viene quindi installato un cappello sul fumaiolo così che i motori del cargo possano rimanere accesi: il fumo viene aspirato dal tubo e inviato ad una macchina che attraverso i filtri in ceramica lo depura della quasi totalità degli agenti inquinanti. Adesso però Caem, la società che ha inventato il sistema, ha deciso di sbarcare anche in Europa, con una modifica rispetto alla variante americana. Negli Usa il congegno di depurazione è installato su una chiatta, così da poterlo muovere liberamente in tutto il porto. In Europa - e soprattutto nel Mediterraneo - l' installazione potrebbe avvenire direttamente in banchina. Lo hanno chiamato ShoreKat ed è in grado di spostarsi lungo tutto il molo a seconda delle esigenze e della posizione di attracco delle navi. Il costo? Più o meno un milione di euro. Meno degli scrubber - le marmitte catalitiche - installate sulle navi. La sosta in porto a impatto zero è diventata necessaria con le nuove norme anti-inquinamento previste ormai on tutto il mondo. «I nostri sistemi garantiscono su qualsiasi tipo di gasolio utilizzato come carburante, la riduzione del 99% delle PM, del 95% di NOx e dell' 85% di SO2» spiega l' azienda che spiega di rivolgersi non solo «alle grandi navi oceaniche, ma anche alle unità che si muovono sulle rotte più brevi tra i porti del Mediterraneo». Lo sbarco in Italia è avvenuto quest' anno, mentre negli Stati Uniti l' idea è nata ormai 10 anni fa da Nicholas Tonsich, avvocato e presidente della commissione di controllo del porto di Los Angeles. «Diversi operatori portuali europei hanno cominciato a valutare questo sistema» confermano dall' azienda. Marsiglia e il Pireo in particolare sembrano interessati. Così come in Italia, tra operatori e comitati di cittadini, si sta muovendo qualcosa tra La Spezia, Messina, Bari e Ancona. Nel nostro Paese i porti sono incastonati nel tessuto urbano e i palazzi e le vie della città sono a poca distanza dalle attività commerciali delle banchine. Caem sostiene che l' aspira inquinamento sia anche più vantaggioso dell' elettrificazione delle banchine: «La nostra è una tecnologia di transizione mentre siamo in attesa delle navi di terza generazione a Lng e idrogeno - spiegano da Caem - Ma la transizione durerà almeno 20 anni». Il mirino è puntato sull' elettrificazione delle banchine «che richiede enormi investimenti per il sistema di connessione elettrica a bordo della nave, per le opere civili sulla banchina, oltre agli investimenti collaterali come l' installazione di stazioni di media tensione in zona portuale, il rafforzamento della capacità di trasporto elettrico ad alta tensione e, spesso, anche il potenziamento della produzione elettrica nelle vicinanze delle aree portuali». --



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

statistiche

Mar Ligure Occidentale traffico in calo del 15,6% nel mese di febbraio

Lo scorso febbraio il traffico delle merci movimentato dai porti amministrati dall' **Autorità** di **sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale è diminuito del 15,6% (4,5 milioni di tonnellate) rispetto a febbraio 2020. La flessione è stata del -14,7% relativamente al solo traffico movimentato dal porto di Genova (3,5 milioni di tonnellate), mentre nel porto di Savona-Vado Ligure la riduzione è del 18,4% (970 mila tonnellate). A Genova calano del 12,2% i container (194 mila teu) mentre i passeggeri dei traghetti sono stati 21 mila passeggeri dei traghetti (-45,3%) e 7000 i crocieristi (-85%). A Savona-Vado Ligure, i container sono cresciuti del 93,2% (29 mila teu) e cresce la frutta 29 mila tonnellate di frutta (+1%). Zero i passeggeri.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

annullata nel 2020

Piloti Genova Dopo il Tar, a luglio torna la selezione

MATTEO DELL'ANTICO

genovaL' appuntamento è fissato a luglio, ai Magazzini del Cotone, nel **Porto Antico di Genova**.

Si tratta della prima prova, quella preselettiva, per l'assunzione di due piloti del **porto di Genova** dopo che il concorso dello scorso anno è stato prima congelato e poi annullato dal Tar della Liguria: secondo i giudici del tribunale amministrativo, infatti, proprio in occasione della prima prova del concorso del 2020, a causa del modo con cui si era svolta la prova preselettiva, non sarebbe stato adeguatamente garantito l'anonimato dei candidati. I quasi 200 partecipanti, salvo rinunce da qui a luglio, dovranno affrontare un test fatto di trenta quesiti a risposta multipla per verificare la conoscenza della lingua inglese e delle materie oggetto d'esame. Oggi i piloti in organico nel **porto di Genova** sono 18 ma l'organico dovrebbe essere di 25 unità: «Siamo allo stremo e sono tre anni che facciamo fatica pure a fare le ferie», aveva spiegato il capo del Corpo dei piloti, Danilo Fabricatore Irace, appena il Tar aveva congelato il concorso del 2020 per poi annullarlo. Lo scorso anno, nei test preselettivi per l'assunzione di due nuovi piloti, secondo i giudici «non si è garantito l'anonimato» e il metodo di correzione degli elaborati ha prefigurato una «teorica possibilità di alterazione dei compiti».

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Vostro Giornale

Genova, Voltri

Chi "c' era e c' è ancora" dopo 15 anni: i protagonisti raccontano come è cambiata la nostra provincia

Pasquale, Canavese e Bertino nel 2006 avevano in mano i "fili" di un settore, De Vincenzi, Melgrati e Balestra quelli di un Comune: 15 anni dopo sono ancora al timone

In 15 anni sono cambiate tante cose. E tante persone sono passate per la nostra provincia: politici o amministratori che hanno lasciato la loro impronta, nel bene o nel male, sulle nostre vite e sul nostro territorio. Qualcuno, però, è rimasto: persone che 15 anni fa ricoprivano un ruolo e che oggi, nel 2021, "sono ancora lì". In qualche caso non se ne sono mai andati, in altri hanno fatto (come i "certi amori" di Venditti) "giri immensi" per poi ritornare a casa. Abbiamo chiesto loro come hanno visto cambiare la nostra provincia in questi 15 anni. PASQUALE: "Favorire immigrazione per incrementare saldo demografico. IVG? Un anticipatore" di Sandro Chiamonti Luciano Pasquale ha sempre guardato Savona da un osservatorio privilegiato. È lucido nei giudizi, per nulla conservatore, anzi sorprendente in alcune valutazioni, più di quanto potrebbero essere giovani con l' etichetta progressista. Com' è cambiata la realtà di questa città e di questa provincia dal 2006 ad oggi? "Alcuni punti di forza si sono ulteriormente rafforzati, come il Campus universitario , e la consapevolezza che bisogna portare innovazione, a cominciare dal turismo. La criticità principale , anzi la fragilità, problemi della pandemia a parte, è il saldo demografico ". Bisogna cioè favorire l' immigrazione? "È l' unica strada percorribile , accompagnata da una forte politica per la famiglia". Siamo qui per parlare dei 15 anni di IVG, quindi di informazione. " IVG è stato un grande innovatore, un anticipatore . La mia generazione è ancora legata alla carta stampata per abitudine ma anche perché, almeno in alcuni casi, intravede nel giornale cartaceo la sede dell' approfondimento, della verifica, della certezza della notizia". Concludendo, su che mezzi si basa lei ogni mattina per farsi l' opinione giusta su che cosa accade a Savona? "Avere più fonti è una vecchia ricetta, che però funziona sempre. Ma non occorre il compleanno per dire che IVG ha saputo coniugare il fatto di essere nativo digitale col fornire un numero molto elevato di notizie e, anche grazie all' ultimo assetto editoriale, sposare l' immediatezza dell' informazione con una credibilità sempre maggiore ". BERTINO: "Potevamo fare di più, prevalso il personalismo. Ora facciamo squadra" di Nicola Seppone Tra chi resiste al proprio posto traguardando decenni e generazioni c' è senza dubbio Vincenzo Bertino , presidente di Confcommercio Savona ormai da quasi 26 anni. "Io sono per natura sempre positivo e quindi vedo il bicchiere pieno per tre quarti - racconta - ma devo dire che in questi ultimi 15 anni, se parliamo di economia, certamente siamo rimasti troppo fermi al palo . Sono stati fatti tanti sforzi da parte delle categorie e delle associazioni, e forse abbiamo fatto tutto il possibile, ma non siamo riusciti ad incidere più di tanto. Oggi si parla tanto di ripartenza, ma per farlo dobbiamo cambiare un po' tutti ". "È tempo di fare squadra, partendo dai Comuni e dai sindaci - avverte - Che a volte criticiamo ma che hanno responsabilità e grosse difficoltà da superare. Dobbiamo partire da lì, cercando di farci conoscere meglio e soprattutto vendendo bene il nostro prodotto. Purtroppo nel nostro territorio in questi 15 anni tutto questo non è avvenuto. Quando ci sono i rinnovi delle amministrazioni comunali, bisognerebbe anche che chi si propone avesse coscienza dell' incarico che intende ricoprire . Ci vuole più impegno, perché a volte è proprio la partenza che è sbagliata. Non si riesce a capire che bisogna fare dei sacrifici per tornare ad avere delle credenziali concrete. In questi 15 anni abbiamo pensato più ai personalismi che non a quello che invece



tutti insieme potevamo offrire per avere risultati diversi per l' economia e anche per il cittadino. Non c' è ambizione in un posto così bello: sembra che a occuparsi di tutto debba essere sempre qualcun altro ". "La gente non vuol più venire da noi perché fa troppe code. Nonostante tutto. però, molte aziende hanno resistito, pensiamo al movimento crocieristico. Non



Il Vostro Giornale

Genova, Voltri

tutto è andato male: abbiamo cercato di fare cose buone, però se ne potevano fare molte di più e alcune non sono state fatte per inerzia anche di chi ha il coordinamento e la forza di farle fare . Il nostro settore è stato fermo, troppo e si può migliorare tantissimo. Si deve sorridere di più, l' accoglienza è la cosa più importante del mondo. Quando si fa un acquisto, si dice che al massimo il 70% è il prodotto, mentre il 30% è l' accoglienza, ossia come uno compra. Bisogna che cambiamo e per cambiare bisogna conoscere e per conoscere dobbiamo andare a scuola. Perché in altre Regioni la formazione è importante come la prima colazione? Nessuno è insostituibile e nessuno è indispensabile: ma bisogna anche che chi prende le cariche le onori . Prendere solo la carica solo per chissà che motivi credo che sia una cosa non da fare". "Concludo con i complimenti alla redazione di IVG.it. Avete fatto quasi un miracolo, riuscire a tenere l' informazione a un certo tenore penso non sia facile ". BALESTRA: "La sfida è svilupparsi mantenendo lo spirito del paese di una volta" di Mary Caridi Tra chi è rimasto "al suo posto" per tutti questi anni c' è anche Pietro Balestra , sindaco di Villanova d' Albenga: esclusa una parentesi come vicesindaco (aveva raggiunto il limite di mandati, al suo posto era stato eletto Domenico Cassiano) ha sempre guidato il proprio Comune. "Il territorio di Villanova d' Albenga era prettamente agricolo e caratterizzato dalla coltura delle violette in inverno e da frutteto e orto in estate - ricorda - C' era un mercato ortofrutticolo giornaliero d' estate dove le persone portavano i loro prodotti. In inverno invece c' era il mercato dei fiori che si riverberava poi sul commercio, visto che in quegli anni sono nati almeno una ventina di magazzini che hanno iniziato ad esportare i loro prodotti in Nord Europa, Germania, Svezia e Russia. La trasformazione è avvenuta a cavallo di questo periodo, andando verso un terziario avanzato con l' esempio più significativo che è la Piaggio. Come amministratori abbiamo valorizzato aree strappandole all' abbandono , consentendo quindi l' insediamento di aziende tecnologiche, questo anche nel mondo ortofrutticolo; l' economia si è quindi trasformata anche se questi cambiamenti hanno dovuto coesistere con lo spirito del 'paese di una volta' . Il nostro impegno è quello di far crescere questa economia e il paese in un modo tale però che non si dimentichi le sue origini". "IVG all' inizio era una novità - prosegue - oggi nonostante siano passati tanti anni è una realtà consolidata, e sia i cittadini che noi amministratori lo seguiamo . Lo facciamo durante le allerta, ed è uno strumento prezioso , poi io stesso giornalmente lo sfoglio e condivido le notizie sui social: effettivamente c' è un notevole accrescimento dell' informazione, informazione utile che val la pena di continuare a portare avanti". DE VINCENZI: "Una bella convivenza da pietresi, IVG stimolo e punto di riferimento continuo" di Federico De Rossi C' è chi invece dal 2006 ad oggi ha fatto il suo percorso per poi ritrovarsi, 15 anni dopo, "a casa". Come l' attuale (e passato) sindaco di Pietra **Ligure**, Luigi De Vincenzi , ritornato a guidare il paese in cui ha sede IVG dopo l' esperienza in Regione Liguria. "Siamo 'nati' quasi insieme, il sottoscritto al mio primo mandato come sindaco di Pietra **Ligure** nel 2004 e voi nel 2006 come nuovo giornale online - ricorda - una sfida e un modo diverso di comunicare che a quei tempi risultava di 'nicchia' ma che era sicuramente lungimirante . E che o ggi si è rivelato decisamente vincente , cambiando letteralmente il modo di comunicare. Per dieci anni abbiamo 'convissuto' insieme, insieme siamo cresciuti e insieme abbiamo fatto un percorso che ha portato a tanti risultati". "In quei miei primi dieci anni da sindaco i lavori che si sono visti e susseguiti sul territorio comunale sono stati tanti e importanti, così come in questi due ultimi anni del mio terzo mandato amministrativo sono ripresi con nuovo vigore. Mi pare che sia sotto gli occhi di tutti che il paese è cresciuto come d' altro canto è cresciuto IVG, che si è trasformato da un giornale prettamente locale ad un network d' informazione di ampio respiro, a diffusione regionale e anche nazionale: lo posso dire per esperienza in quanto anche da consigliere regionale e vice presidente dell' Assemblea **ligure**, IVG è sempre stato un organo di informazione capillare, presente, professionale e fondamentale . Insomma è il segno di una crescita importante e continua e aggiungo meritata". "In questi 15 anni il nostro territorio è cambiato parecchio sotto tutti i punti di vista - aggiunge - taluni cambiamenti sono stati epocali e IVG li ha sempre raccontati e talvolta precorsi.

Per le nostre amministrazioni comunali avere un giornale come IVG a Pietra Ligure è maggiormente un pungolo perché è giustamente sempre 'sul pezzo' e più attento rispetto ad altri su quello che possono essere gli avvenimenti e le carenze, stimolando a fare sempre meglio. Personalmente ho sempre avuto buoni rapporti con il giornale, anche quando sono state



Il Vostro Giornale

Genova, Voltri

sottolineate criticità e non abbiamo la stessa visione delle cose: è accaduto più e più volte ma è sacrosanto, fa parte dei diversi ruoli ed è una garanzia di libertà per entrambi". "Certamente ora IVG rappresenta una memoria per il nostro territorio e una memoria squisitamente critica nel senso più positivo del termine - conclude De Vincenzi - su quello che abbiamo fatto in tutti questi anni e si conferma strumento di comunicazione e informazione fondamentale, sempre più 'faro' per noi amministratori pubblici. Un grande augurio a IVG per i suoi 15 anni e nella speranza di poter continuare a crescere insieme e a collaborare, ma soprattutto di continuare a confrontarci in modo fertile e costruttivo come abbiamo fino ad oggi". MELGRATI: "IVG coraggioso, simbolo di un mondo che cambia veloce anche per gli amministratori" di Mary Caridi Anche Marco Melgrati , come De Vincenzi, era sindaco nel 2006 ed è sindaco oggi: dopo una parentesi da consigliere regionale, è tornato a guidare la Città del Muretto. "Quando siete 'nati' ricordo di aver pensato che eravate coraggiosi - spiega - Come tutti quelli della mia generazione, i cambiamenti, grandi o piccoli che siano, generano curiosità e IVG era sicuramente un grande cambiamento nel modo di fare comunicazione. Pensai che difficilmente potesse soppiantare l' acquisto del quotidiano. Poi è stato tutto velocissimo: social, web news e voi eravate già lì e siete riusciti a prendere quest' onda formidabile. Bravi". Ma non è stato tutto velocissimo solo per la comunicazione: "Patto di stabilità, la cosiddetta 'semplificazione' amministrativamente è stato un susseguirsi di normative nel segno della trasparenza e dell' abbattimento delle barriere burocratiche che invece hanno complicato non poco l' iter di pratiche e progetti . Su tutto poi i minori trasferimenti. Penso a come Carlo Tomagnini riuscì ad organizzare l' Arena Carneval facendo arrivare il corpo di ballo del Carnevale di Rio, o la corsa degli schiacciasassi con i campioni del mondo. So che in quell' occasione per consentire ad Hunt di arrivare ad Alassio fu noleggiato un elicottero. Oggi tutto questo non è più possibile, per mancanza di fondi e per imposizioni di legge. Ma non ci siamo mai persi d' animo: oggi c' è più interazione con il privato. Credo già 15 anni fa di essere stato uno dei primi a percorrere la via della finanza di progetto senza la quale oggi non ci sarebbe il Grand Hotel, lo Stadio e senza la quale non potremmo pensare di avere a breve un nuovo teatro". " E' cambiato poi il turismo , la domanda turistica. Non ci sono più quelli che trascorrevano settimane nella nostra città. E' un turismo mordi e fuggi. Non è un caso che ci si sia rivolti ad uno dei massimi esperti di marketing turistico per ridisegnare l' offerta turistica della città. Alassio merita tutto questo, merita di tornare ad essere la perla della Liguria e farò tutto quello che potrò fare perché questo obiettivo si realizzi". CANAVESE: "Crociere e piattaforma, cambiamenti che hanno dato una speranza nuova" di Andrea Chiovelli Nel 2006 a guidare il porto di Savona-Vado c' era Rino Canavese . Che entra in extremis in questa rassegna di protagonisti: dopo essere passato al settore privato, infatti, proprio a inizio marzo è stato designato come componente nel Comitato di Gestione dell' Autorità di **Sistema Portuale** del **Mar Ligure Occidentale**. Tornando di fatto "a casa". Anche se oggi il porto di Savona inteso come entità autonoma non esiste più, a rappresentarlo nell' ente genovese è proprio colui che ne ha tracciato lo sviluppo in quegli anni. "Se penso al 2006, penso a un periodo in cui l' area delle Crociere non era terminata : stavamo costruendo il secondo accosto, e non c' era ancora la seconda stazione marittima (quella che oggi viene usata per i vaccini). E anche la piattaforma di Vado era ancora un disegno sulla carta , si stava iniziando a ragionare con i Comuni sulle intese per realizzare quell' opera con le giuste attenzioni per il territorio. Certamente rispetto alla fotografia di allora il cambiamento è notevole : la piattaforma è una realtà, e le crociere (al di là della pandemia) hanno dimostrato di essere un valore per la città. Si diceva che le crociere non avrebbero portato niente, oggi che non le abbiamo ci rendiamo conto che forse anche loro un contributo economico alla città lo danno". Crociere e piattaforma: due scelte indissolubilmente legate al nome di Canavese. Che le rivendica con orgoglio. "La grande novità è l' entrata in esercizio di Vado, già su buoni numeri pur in questo momento con le difficoltà legate al Covid. Soprattutto devo dire che su Vado si sono moltiplicate le opportunità : fino a pochi anni fa le aree del distretto vadese erano ormai dismesse ed era difficile immaginare un futuro, oggi invece c' è un risveglio

forte dei privati i cui investimenti hanno raggiunto i 100 milioni di euro. Vado ha quasi del tutto recuperato l'occupazione che aveva prima della crisi del 2008 , e stiamo vedendo effettivamente delle opportunità di crescita che forse neppure io mi potevo aspettare in quegli anni è stata certamente una scommessa



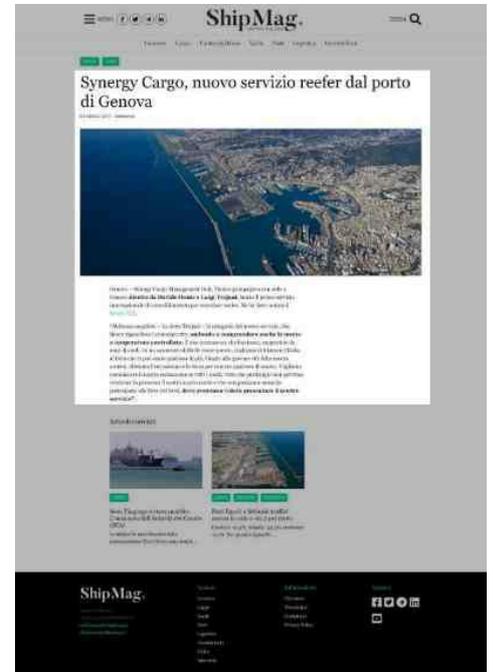
Il Vostro Giornale

Genova, Voltri

vincente , e credo anche senza aver stravolto tutta una serie di aspetti di tipo urbanistico o nella vita delle persone. Tutto sommato siamo in una situazione di buona convivenza tra le attività portuali e retroportuali e la città ". Insomma, secondo Canavese "rispetto ai 15 anni passati qualche elemento di crescita si può riscontrare, e non credo possa essere solo una mia visione legata alla passione per il porto. Lo sviluppo è oggettivo. Sono stati 15 anni di gradi cambiamenti, e voi di IVG, che ne siete stati testimoni con la vostra presenza costante e continua, potete prenderne atto e mostrarli per quello che sono: cambiamenti che hanno permesso di dare una speranza nuova . Immaginate oggi quale sarebbe la situazione dell' area vadese senza piattaforma e con la centrale chiusa. Di lavoro da fare ne resta molto , ma c' è una consapevolezza di quella opportunità. Il rammarico è che con la riforma Savona abbia perso la sua autonomia: l' avvio della convivenza è stato difficile, ma oggi mi pare cresciuta la consapevolezza che siamo un **sistema**, e un **sistema** vince o perde tutto insieme". Dalla Home donne al comando 15 ANNI di politica, dal 2006 a oggi il savonese si è tinto di rosa Analisi Turismo, Berlangieri (Upa): "O si riparte a maggio o sarà recessione: addio a imprese e posti di lavoro" molto conosciuto Lutto nel mondo della medicina: mancato il dottor Paolo Viglierchio, ex primario del San Paolo sulle strade Zona rossa, intensificati i controlli a Savona da parte di polizia locale e questura: poche sanzioni.

Synergy Cargo, nuovo servizio reefer dal porto di Genova

Genova Synergy Cargo Management Italy, l'unico groupagista con sede a Genova diretto da Davide Onnis e Luigi Trojani, lancia il primo servizio internazionale di consolidamento per container reefer. Ne ha dato notizia il Secolo XIX. Abbiamo ampliato ha detto Trojani le categorie del nostro servizio, che finora riguardava i container dry, andando a comprendere anche la merce a temperatura controllata. È una scommessa che facciamo, supportata da anni di studi. In un momento difficile come questo, vogliamo richiamare l'Italia al fatto che si può osare qualcosa di più. Grazie alla giovane età della nostra società, abbiamo l'entusiasmo e la forza per cercare qualcosa di nuovo. Vogliamo comunicare il nostro entusiasmo in tutti i modi, visto che purtroppo non potremo celebrare in presenza il nostro anniversario e che non possiamo neanche partecipare alle fiere del food, dove avremmo voluto presentare il nostro servizio.



In rotta per il Palio del Golfo a porte chiuse «Due anni senza le gare non sono sostenibili»

Il Comitato delle borgate rilancia sulla Morin: «Intese con gli enti per dare corso ai propositi». Confermati gli stanziamenti, anche senza sfilata

LA SPEZIA Dal gennaio scorso, da quando la Uisp ha inserito il Palio del Golfo nel novero delle gare sportive di interesse nazionale, nessun limite a svolgere gli allenamenti sul campo, cioè in mare, benché con idonee precauzioni, a cominciare dall'obbligo della visiera e della mascherina in capo al timoniere per bloccare l'aerosol verso i vogatori gli gli rivolgono la faccia. Tutte le borgate, chi più chi meno, ha allargato ai flutti gli allenamenti che erano comunemente proseguiti, stante l'atolà all'uso delle palestre, all'aperto. Può bastare questo a dimostrare la voglia di Palio. Il perché è raccontato da chi è in prima linea a tenere via la fiamma, nella cabina di regia, a cominciare dal presidente del comitato delle borgate. «Passi un anno senza Palio, ma due proprio no» dice Massimo Gianello, facendosi interprete dei sentimenti diffusi. E' da quelli che è maturata l'idea del Palio a porte chiuse se proprio, fino ad agosto, non saranno allentate le norme anti-assembramento. «Tutti ci auguriamo di tornare a regata all'insegna della tradizione, tra la gente e per la gente. Tutti

verremmo nelle rispettive borgate fare le feste con le gare pre-Palio, utili all'autofinanziamento. Ma se ciò non sarà possibile, va salvaguardata almeno la dimensione sportiva, non fosse altro per coronare le attese di tanti vogatori che hanno continuato a sacrificare il loro tempo libero per mantenersi in forma e affinare la tecnica delle palate.

Il rischio è che un altro anno senza Palio allenti lo slancio propulsivo verso la gara». Il piano del Palio a porte chiuse era stato annunciato il 9 marzo scorso da La Nazione: tribuna/barriera su tutta la passeggiata Morin con accesso contingentato secondo le misure vigenti ad agosto; varchi d'accesso sorvegliati per gli addetti ai lavori e strutture oscuranti per inibire la visione del campo di regata all'esterno di esso. «Tutto confermato» dice Gianello che aggiorna i propositi borgatari alla luce degli ultimi incontri, compreso quello col neo assessore al Palio Maria Grazia Frijia. «C'è intesa stiamo lavorando bene. Gli enti hanno confermato i contributi: 115/120mila euro il Comune della Spezia, 15mila quello di Lerici, 10mila di Porto Venere. Anche l'Autorità di sistema portuale ha confermato il solito stanziamento: 50 mila euro più l'impegno per l'approntamento delle strutture. Così anche la Fondazione Carispezia: ha assicurato 50mila euro anche in assenza della sfilata in costume. Unica rinuncia, le gare pre-Palio: sarebbe assai difficile garantire l'oscuramento degli specchi acquei locali.

C'è però chi, a livello simbolico, preme perché almeno si svolga una pre-Palio, quella nelle acque protette, perché militari, di Marola. E' il presidente della borgata di Porto Venere, Giovanni Dotti: «A Marola è sicuramente facile svolgere una gara a porte chiuse, senza problemi di assembramento. Sarebbe utile per tenere alta la tensione verso la disfida». «Il Palio del golfo deve disputarsi, costi quel costi»; è tranchat Massimo Terenziani, capo borgata del Canaletto. «Si stanno disputando tutte le gare nazionali di ogni sport e poiché il Palio è una di queste ha tutti i requisiti per imporsi nell'estate spezzina. I nostri ragazzi di stanno allenando tenacemente. Il loro sacrificio a tenere alta la bandiera della tradizione va premiato. Ben venga poi che il virus allenti la presa e si possa tornare a svolgere il Palio al top della sua spettacolarità, che è fatta anche di popolo».

quelli espressi da Marco Greco, capo borgata di Lerici. «Svolgere il Palio significa cementare lo spirito di borgata, sentirsi comunità. E di questo c'è particolare bisogno proprio in questo momento».





La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

d'oro. Il presidente Miria Mori e il capoborgata Fabio Franceschetti spiegano: «Passi rinunciare alla sfilata o alle pre-Palio ma la gara clou del Golfo deve essere svolta per amore della tradizione, per sentirci tutti parte di una storia che viene da lontano ed è proiettata al traguardo del secolo». Emanuele Bianchi, presidente della borgata delle Grazie, è al tempo stesso determinato e amareggiato.

«Siamo motivati a disputare il Palio. Gli equipaggi si stanno allenando per questo. L'amarezza deriva dalla difficoltà a sostenere le spese anche alla luce della nuova batosta causata dall'innalzamento a 2500 euro del canone demaniale sull'area da noi occupata per effetto del decreto del Governo applicato dall'Autorità portuale. Speriamo in una modifica della norma».

Corrado Ricci © RIPRODUZIONE RISERVATA.

MOVIMENTI E TRAFFICI SU RAVENNA IN UNO STUDIO COMMISSIONATO DA CONTSHIP

Porto di riferimento della Regione Ma le imprese preferiscono altri scali

Genova e Venezia preferite dalle aziende emiliano romagnole per l'import ed export in container

ALESSANDRO MONTANARI

RAVENNA Il porto di riferimento dell' Emilia-Romagna? È Genova. Al di là delle dichiarazioni di intenti politiche che indicano **Ravenna** come il porto regionale, solo poco più di un quinto delle aziende della regione utilizzano lo scalo romagnolo per spedire le merci che producono. I dati emergono da uno studio commissionato dall' azienda Contship, che a **Ravenna** gestisce insieme a Sapir (società a partecipazione pubblica) il terminal container di Tcr.

La ricerca Contship ha commissionato una indagine a cui hanno risposto 400 imprese importatrici ed esportatrici che utilizzano i container e la cui sede si trova nel distretto compreso tra Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna.

Dallo studio il porto di **Ravenna** mostra la fatica a reggere il confronto con gli altri scali per quanto riguarda il traffico su contenitori. Nessuna delle aziende lombarde e venete utilizza **Ravenna** né per spedire né per ricevere merci. Ma anche in Emilia-Romagna le imprese mostrano una preferenza per i porti extraregionali.

L' export Per quanto riguarda le esportazioni, è stato chiesto alle imprese di indicare i due porti più utilizzati. In regione il 93% ha indicato Genova, il 46% Venezia. **Ravenna** è soltanto terza con il 22% di preferenze mentre La Spezia si colloca al quarto posto (18%).

Non è solo una questione geografica: in Veneto, più lontana dalla Liguria rispetto all' Emilia-Romagna, Genova resta lo scalo più utilizzato, seguito da Venezia, Trieste e La Spezia. Il porto romagnolo non è contemplato. Altro elemento di riflessione è la concorrenzialità sempre più marcata da parte di Venezia.

Se Genova, infatti, è uno dei principali scali container del Mediterraneo, il porto veneto fino al 2010 movimentava un numero relativamente basso di contenitori (393.313 teu) ma nel decennio questa quota di mercato è cresciuta del 34,21%. **Ravenna** nel frattempo è rimasta al palo, con un incremento sul decennio pari al 6,17%.

Le importazioni Le cose migliorano, a livello percentuale, per l' import: **Ravenna** sale al 27% tra le preferenze ma resta al terzo posto dopo Genova (79%) e Venezia (45%) con La Spezia al 21%.

Lo studio ha chiesto alle aziende anche quali siano i fattori determinanti per la scelta delle modalità di collegamento porto/azienda. Dal sondaggio è emerso che oltre l' 80% delle imprese ha indicato come principali motivazioni la convenienza del servizio, la sostenibilità e la frequenza del servizio. Per quanto riguarda le aree in cui è ritenuto necessario un intervento prioritario in Emilia-Romagna ci sono soprattutto tre aspetti: sostenibilità economica, infrastrutture e costi del trasporto terrestre.

Punti di forza e di debolezza Tra gli aspetti che portano a preferire invece la scelta di un porto specifico rispetto ad un altro ci sono invece la rapidità e la regolarità dei servizi del trasporto terrestre, i costi del servizio portuale, la dimensione e l' accessibilità delle infrastrutture. Aspetti, specie quello dell' accesso al porto, su cui a **Ravenna** si sta cercando con la progettazione di piattaforme portuali. Un altro elemento che penalizza la città bizantina potrebbe riguardare la difficoltà nell' arrivare alla città: rispetto alle indagini precedenti, le imprese nel 2020 sembrano aver



ulteriormente ridotto l' utilizzo combinato del trasporto strada/ferrovia (solo il 5% lo utilizza) preferendo ancora i camion.



Falliti gli accordi sui rifiuti a Marinara Partono i primi decreti ingiuntivi

Il concessionario del servizio di raccolta e smaltimento lamenta il mancato pagamento della quota annuale I diportisti rispondono: «Rimasti fuori dalla trattativa»

FEDERICO SPADONI

RAVENNA A Marina di Ravenna ricomincia il braccio di ferro sulla gestione dei rifiuti al porto. Partono così i primi decreti ingiuntivi contro i proprietari dei posti barca che ancora non hanno saldato la quota annuale. È sul piede di guerra la Simap, la società vincitrice nel 2018 del bando di **Autorità Portuale** per il ritiro e lo smaltimento dei rifiuti di tutte le imbarcazioni. Solo una parte dei diportisti (meno di un terzo) del porto turistico, infatti, ha pagato.

Stessa tariffa per tutti La tariffa annuale fissata da Ap è il vero pomo della discordia. Gommone, motoscafo o yacht, la quota (90 euro) non cambia. Tre anni fa erano insorti tutti contro la Simap, che da parte sua altro non faceva che applicare il costo stabilito dall'ente di via Antico Squero con apposita ordinanza. L'anno scorso la rLA QUOTA: 90 EURO PER OGNI POSTO BARCA società aveva trovato un punto d'incontro con i tre circoli nautici, il Circolo velico ravennate, il Ravenna yacht club e l'Associazione nazionale marinai d'Italia: a fronte di uno sconto sulla tariffa, ogni circolo aveva accettato di raccogliere le quote e consegnarle.

Il caso Marinara Niente da fare, tuttavia, con Marinara. Più difficile gestire i circa 640 diportisti, alcuni dei quali sventolano contratti "tutto incluso", che non contemplano spese extra. Altri invece lamentano di essere stati "abbandonati" nella trattativa da Seaser spa, concessionario di Marinara, e chiedono la possibilità di rinegoziare il prezzo, così come concesso ai tre circoli. Per ora nessuna mediazione: dati alla mano, Simap lamenta che l'anno scorso soltanto 211 proprietari del posto barca a Marinara hanno saldato la propria quota. Ecco allora che la società ha deciso di passare alle carte bollate.

Sono una decina i decreti ingiuntivi che il vincitore del bando ha notificato ad altrettanti «utenti conosciuti, alcuni anche professionisti noti a Ravenna e con posizioni di rilievo nell'ambito della portualità», fa sapere il titolare, Angelo Carella, «che pur conoscendo la situazione e usufruendo del servizio, si sono rifiutati di corrispondere la tariffa». Un'azione comunque onerosa, che lui stesso definisce «dimostrativa», nella consapevolezza che «non è questa la soluzione del problema».

Lucchetti ai bidoni Per imporre il pagamento, daini zio aprile la Simap ha deciso di cambiare pure strategia della raccolta. Via i mini cassonetti da Marinara; i diportisti potranno buttare la spazzatura solo nei cassoni della società e previo pagamento (al personale presente in determinate fasce orarie) della tariffa 2021 e degli arretrati. Una scelta che fa discutere tra le banchine del porto turistico. Perché giornate e orari scelti dal concessionario per slucchettare i bidoni mal si conciliano - così lamentano - con le uscite in mare.

A mettere d'accordo tutti-dai rispettivi punti di vista - sembra essere solo il malumore verso «una completa inazione da parte delle autorità competenti». Parole del titolare della Simap, che - coincidenza - suonano come le osservazioni di alcuni diportisti di Marinara, delusi dai nuovi orari decisi dal concessionario: «Non si capisce - insistono - perché in tutta questa vicenda l'**Autorità portuale** del presidente Rossi stia a guardare».





I diportisti: «Rifiuti solo in orario pasti»

Lunedì, mercoledì, venerdì dalle 12 alle 14. Ecco nuovi giorni e orari decisi dalla Si map per raccogliere i rifiuti.

si Prima era Marinara a conferire la spazzatura dei diportisti e a depositarla con la chiave nei cassonetti del gestore del servizio affidato da **Autorità Portuale**. Ora però il cambiamento deciso dalla società per recuperare le quote annuali arretrate non collima con le esigenze dei proprietari dei posti barca.

«Proviamo a spiegare meglio - manifestano -. Un armatore di Modena o Bologna o Ferrara dovrebbe prendere un giorno di ferie durante la settimana, andare a Marina di Ravenna, prendere il bidone dei rifiuti che ha lasciato in barca nel fine settimana e, tra mezzogiorno e le 14, portarlo all' isola ecologica Simap». La soluzione non sembra vicina, nonostante la stagione sia alle porte:

«Tra chi minaccia, chi fa finta di nulla e chi se ne lava le mani, i diritti dei diportisti di Marinara vengono calpestati. Tutto si potrebbe risolvere facilmente - propongono -. Ap induca Simap a concedere anche ai diportisti di Marinara lo stesso sconto fatto agli altri ed in cambio Marinara raccolga soldi e rifiuti dai suoi clienti diportisti e li conferisca a Si map. Ma forse dei soldi che i diportisti di Marinara portano a Marina di Ravenna interessa poco sia ad **Autorità portuale** che al Comune, anche se dice di voler far crescere il turismo».



Traffici, primo bimestre dell' anno per il porto di Ravenna

Ravenna, 5 aprile 2021 - Il 1 bimestre del 2021 ha registrato una movimentazione complessiva pari a 3.697.510 tonnellate, in calo del 3,4% rispetto lo stesso periodo del 2020; gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a 3.114.431 (-4,8%) e a 583.079 (+5,3%) tonnellate. Il mese di febbraio, in particolare, ha movimentato complessivamente 1.782.241 tonnellate, in calo del 10,3% rispetto al mese di febbraio 2020. Analizzando le differenti tipologie di merci si vede che nel periodo gennaio-febbraio 2021, rispetto ai primi due mesi dello scorso anno, le merci secche - con una movimentazione pari a 3.051.796 tonnellate - sono calate dell' 1,8% e, nell' ambito delle stesse, le merci in container presentano un calo del 4,0% mentre le merci su rotabili del 5,8%. I prodotti liquidi - con una movimentazione pari a 645.714 tonnellate - hanno registrato nel 1° bimestre del 2021 una diminuzione del 10,0% rispetto lo stesso periodo dell' anno precedente. Le prime stime per il mese di marzo, tuttavia, prospettano una decisa inversione di tendenza verso l' auspicata ripresa, tale da riportare in positivo il risultato del 1° trimestre 2021 sia nella movimentazione complessiva che in molte categorie (concimi, materiali da costruzione, petroliferi e combustibili). Per quanto riguarda le categorie merceologiche il mese di febbraio ha registrato un'ottima performance sia nei materiali da costruzione, con quasi 420.000 tonnellate movimentate (+32,8%), sia nelle materie prime ceramiche, con circa 370.000 tonnellate movimentate (+ 33%). Ottima performance nel 1° bimestre del 2021 anche per i semirimorchi con 10.981 pezzi movimentati (+11,4%), di cui 5.665 nel mese di febbraio (+8,3%), e per le vetture, con 2.548 pezzi (+123,5%), di cui 1.576 nel solo mese di febbraio (+99% rispetto lo stesso mese del 2020). Anche per i contenitori il 1° bimestre del 2021 si chiude in positivo, con 32.547 TEUS (+1,8% sullo stesso periodo 2020), anche se il mese di febbraio (16.766 TEUs) ha registrato un calo del 7,2% rispetto lo stesso mese del 2020, ma le prime stime per il mese di marzo prospettano per i contenitori un' ottima performance, superiore ai 20.000 TEUs, prospettando con la chiusura del 1° bimestre del 2021 il ritorno - se non il superamento - ai volumi del 2019 ante pandemia. Si segnala anche la partenza da **Ravenna** di un treno di coils dallo stabilimento Marcegaglia dal carico "record" in Italia (per il peso trasportato di 2500 tonn e 31 carri), destinato a divenire la modalità ordinaria per DB Cargo Italia, confermando l' importanza della modalità ferroviaria per la competitività dello scalo.



Il Tirreno

Livorno

STEFANO CORSINI

2018: «Due anni per la gara del bacino»

«Due anni sono un tempo ragionevole per arrivare al termine di un percorso che veda l'aggiudicazione della gara dei bacini. Vorremmo metterci tutti meno tempo, ma non facciamo politica e stiamo ai fatti concreti. Entro un anno dovremmo riuscire a ripristinare il bacino galleggiante ed entro l'anno successivo concludere l'iter della gara. Chiaramente speriamo di fare anche prima e faremo tutto il possibile perché ciò accada»: sono parole dell'allora presidente dell'**Autorità portuale** di Livorno, Stefano Corsini, in commissione regionale. Era l'aprile del 2018. Al momento, fra iter giudiziario e ricorsi al Tar, si aspetta ancora la sentenza nel merito.



Un cesto di cozze ha bloccato l' ampliamento del porto di Livorno

Il progetto stava per partire, ma nei molluschi usati per gli studi ambientali è stata trovata una sostanza inquinante

Il porto di Livorno è il terzo in Italia per tonnellate di merci transitate annualmente, ma non può accogliere le navi portacontainer più grandi che si usano oggi: la profondità massima delle sue acque è di 12 metri, meno dei pescaggi di tante imbarcazioni cargo (quello della Ever Given, la nave che si era incagliata nel Canale di Suez, è di 14,5 metri per dire), e anche i suoi canali d' accesso non sono sufficientemente larghi. Per questo da più di cinque anni si discute di espandere il porto e costruire una nuova darsena, più ampia e profonda: la Darsena Europa. Ad agosto il ministero delle Infrastrutture aveva stanziato 200 milioni di euro per la realizzazione del progetto, che si erano aggiunti ai precedenti 250 milioni di finanziamenti pubblici già accordati: così era stata raggiunta la somma di partenza richiesta per cominciare i lavori. Ora però tutto potrebbe essere ritardato per un cesto di cozze. O meglio, per le sostanze inquinanti che ha rilevato. Per costruire un porto o ampliarne uno esistente bisogna fare grossi lavori: prima di tutto dragare (cioè scavare) i fondali, spostare da qualche parte i detriti ottenuti e costruire delle banchine. Sono poi necessarie alcune demolizioni e la realizzazione di dighe. Nel caso della Darsena Europa, inoltre, sono previsti dei lavori per collegare maggiormente la rete ferroviaria al porto e favorire così il trasporto delle merci. Prima di realizzare opere tanto imponenti bisogna fare degli studi ambientali in modo da prevedere il loro impatto sugli ecosistemi marini e altre possibili conseguenze. A Livorno le cose sono complicate dal fatto che l' area portuale della città è dal 2003 un sito di interesse nazionale (SIN), cioè una zona contaminata da sostanze inquinanti che lo stato considera pericolose e che deve perciò essere bonificata. Un passaggio fondamentale per avviare i lavori di costruzione della Darsena Europa è l' uscita dal SIN (in gergo tecnico deperimetrazione) delle aree dove si dovranno costruire le nuove banchine: per arrivarci servono delle analisi tecnico-scientifiche che certifichino che l' acqua e i fondali non contengono troppe sostanze inquinanti. Solo quando la deperimetrazione sarà avvenuta si potrà procedere con la pubblicazione dei bandi per appaltare i lavori per la darsena, perché il progetto di ampliamento del porto prevede il riutilizzo di parte dei sedimenti di dragaggio in un' altra zona costiera: forse lì si utilizzerà per riempire i fondali di Marina di Pisa, una quindicina di chilometri più a nord, che hanno dei problemi di erosione, oppure per sanare fondali più al largo. Per capire di cosa stiamo parlando: si tratta di circa 15 milioni di metri cubi di sedimenti, quindi di sabbia, melma e rocce (l' equivalente di 20 volte la Basilica di San Pietro). Una buona parte verrà messa all' interno delle vasche di colmata del porto, ma non ci possono stare tutti. Un precedente progetto per la Darsena Europa prevedeva di riutilizzare i sedimenti in loco, rimanendo all' interno del SIN, e dunque non aveva bisogno di una deperimetrazione. Era un progetto molto più grande, che prevedeva un' espansione del porto superiore alle necessità di Livorno: era stato pensato così per trovare il modo di riutilizzare tutti i sedimenti, ma per le sue dimensioni era anche molto costoso, troppo per trovare i finanziamenti necessari. Per questo era stato ridimensionato. L' attuale progetto della Darsena Europa in un video dell' **Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale**: Oggi però anche il nuovo progetto potrebbe avere dei problemi perché l' uscita dal SIN è a rischio: in uno dei cesti di cozze che sono stati usati come sensori dell' inquinamento dell' acqua del porto sono stati trovati alti livelli di benzopirene, una sostanza cancerogena prodotta dalla combustione di molti prodotti, dalle sigarette ai rifiuti indifferenziati, oltre che di combustibili come il cherosene. Il nome tecnico di questi cesti di cozze è





Il Post

Livorno

molluschi come le cozze filtrano l' acqua e per questo nel loro corpo finiscono per accumularsi varie sostanze particolarmente presenti nell' ambiente in cui vivono. Permettono di tenere monitorato l' inquinamento in modo più affidabile rispetto al prelievo di campioni d' acqua: un campione è come una fotografia istantanea, dice cosa c' era nell' acqua in un dato momento, mentre i bioaccumulatori sono come dei filmati, perché l' accumulo avviene nel tempo, e inoltre mostrano gli effetti di una sostanza su esseri viventi. Se una sostanza è presente oltre una certa soglia, quindi, significa che è stata presente per un certo periodo. I cesti in totale erano sei e il problema riguarda uno solo, ma i valori rilevati sono stati sufficienti a spingere l' Istituto superiore di sanità (ISS) a bloccare le procedure per arrivare alla deperimetrazione. Ora dovranno essere effettuate nuove analisi per verificare il dato sul benzopirene. Il compito è stato affidato all' Agenzia regionale per la protezione ambientale della Toscana (ARPAT) e all' Università di Ancona: analizzeranno nuovi bioaccumulatori, che saranno messi in mare in numero superiore ai precedenti. Ci vorrà circa un mese e mezzo prima che le nuove analisi siano pronte. Il 17 marzo Luciano Guerrieri, appena nominato presidente dell' **Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale**, ha parlato delle nuove analisi necessarie senza mostrarsi troppo preoccupato: «I valori registrati sono sempre stati al di sotto della soglia di pericolosità. Ora è capitato che solo due valori siano risultati di poco superiori ai limiti della soglia. Dobbiamo pensare, quindi, all' ipotesi di un caso di inquinamento esterno temporaneo: le cozze rimangono in mare per quattro settimane, potrebbe essere accaduto di tutto». Intervistato dal **Tirreno**, Guerrieri ha anche detto che se la deperimetrazione non dovesse essere possibile «c' è anche la possibilità di una 'deperimetrazione' parziale». L' ultimo ampliamento del porto di Livorno risale al 1981. Le più recenti stime sull' inizio dei lavori per la realizzazione della Darsena Europa - precedenti al problema con le cozze - dicono che potrebbero cominciare all' inizio del 2022 e finire nel 2024, ma ora tutto il processo potrebbe allungarsi. Se alla fine le cose dovessero andare secondo i piani, il porto potrebbe passare dal gestire in un anno 700-800mila TEU , l' unità corrispondente a un container di 6,1 x 2,4 x 2,6 metri considerata lo standard nel trasporto marittimo, a 1 milione e mezzo di TEU.

Crollo al porto transennato il marciapiede Locali off limits

I titolari del Barino e Angui «A rischio la ripartenza»

ANCONA Non bastava il Covid. Adesso ci si è messo anche un crollo a creare difficoltà alle attività del porto.

L'intero marciapiede della Banchina da Chio, dalle sbarre d'accesso allo scalo fino alle toilette, è stato interdetto ai pedoni a causa del cedimento di una parte del soffitto dove un tempo si trovava la pensilina delle Ferrovie. Il crollo di parte della muratura, avvenuto il 31 marzo e provocato da un'infiltrazione d'acqua, ha costretto le Poste, dopo una temporanea sospensione, ad allestire un'impalcatura per consentire l'accesso degli utenti. Il Bar del Porto, gestito da Francesca Mabiglia, e Angui, di proprietà di Andrea Brazzini e Guido Capozucca, al momento restano invece off limits. «Ci stavamo preparando per riaprire per l'asporto e abbiamo trovato questa sorpresa - commenta Mabiglia -, tra l'altro nessuno ci ha avvisato. Abbiamo solo ricevuto una pec dall' **Autorità portuale** che intima noi, le Poste e i titolari di altri due locali a ripristinare la situazione, ma noi siamo solo affittuari, la proprietà è della Rete Ferroviaria Italiana». Per questo i gestori dei bar interessati dal crollo si sono rivolti agli avvocati per tutelarsi e individuare i responsabili del danno, conseguenza di infiltrazioni d'acqua che si verificherebbero da un paio d'anni.

«Dopo il Covid, adesso temiamo di non riuscire a riaprire per colpa di questo crollo», lamenta Mabiglia.

s. r.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porto insabbiato: via al dragaggio prima dell'estate

PESCARA. Dovrebbero partire entro breve tempo i lavori di dragaggio per il porto canale di nuovo insabbiato. Il Comune sarà stazione appaltante dei lavori e nel frattempo si è sbloccato anche l'iter per l'apertura del cantiere presso il sito della Lega navale. A farlo presente è una nota del Comune. Per quanto riguarda il dragaggio, l'**Autorità di sistema** portuale di Ancona ha in queste ore comunicato la concessione di un finanziamento da 800mila euro recuperati dal proprio bilancio. La Regione ha quindi chiesto al Comune di gestire la procedura di affidamento delle opere, onde evitare ulteriori e inutili ritardi. E venerdì mattina il sindaco Carlo Masci ha affidato al dirigente del settore Lavori pubblici Fabrizio Trisi il mandato per coordinare il tavolo tecnico che, a cavallo della Pasqua, procederà a definire a tappe forzate l'iter per l'affidamento dei lavori. La previsione è quella di giungere, per la fine del mese in corso, alla firma dei contratti con l'impresa. «La sfida, che abbiamo accettato», ha detto Masci, «è quella di realizzare l'intervento prima dell'estate. Siamo stati e saremo in grado di superare le difficoltà, che non sono mancate, affinché questo importante risultato possa realizzarsi». È un'operazione che consentirà di eliminare dai fondali circa 90mila metri cubi di sabbia. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Corridoio Adriatico: Casini dà la sveglia alla Regione Abruzzo

SULMONA. «Dopo due anni, da quando insieme ai sindaci delle aree interne in un partecipato convegno a Sulmona chiedevamo con forza che il corridoio Tirreno-Adriatico attraversasse l' Abruzzo come grande occasione di sviluppo per la nostra regione, oggi apprendiamo che Antonio Tajani , coordinatore nazionale di Forza Italia, rilancia la proposta di un collegamento trasversale del centro Italia ma che attraversi le Marche. La politica regionale deve far sentire la sua voce ed entrare nella discussione per recuperare questa disattenzione». A scendere in campo il sindaco Annamaria Casini , secondo cui «l' Abruzzo non può perdere l' occasione di sviluppo offerta dalla revisione dei Corridoi logistici europei legati al progetto delle reti transeuropee di trasporto Ten T. Per questo, dando voce ai sindaci delle aree interne, lancia un appello al presidente della Regione Marco Marsilio e ai nostri parlamentari affinché si faccia sentire la voce dell' Abruzzo insieme a tutto il comparto produttivo e sociale sui tavoli nazionali. Il tutto rivendicando le ragioni dell' Abruzzo portando gli elementi forti su cui deve poggiare la richiesta. In particolare: la trasversalità della Zes, la velocizzazione della ferrovia Roma-

Pescara, non dimenticando l' accordo con l' **autorità portuale** di Civitavecchia per la creazione di un' unica governance dei due scali portuali Tirreno-Adriatici. L' ammodernamento di infrastrutture, della logistica e dei relativi servizi è l' unico motore che potrà attrarre in Abruzzo nuovi investimenti. L' opportunità è offerta ora dalla Commissione europea che sta procedendo a una revisione globale del Trans european network transport (Ten T), ovvero dell' insieme delle infrastrutture considerate rilevanti sul piano comunitario. Il riesame della Commissione si concluderà in tempi brevi. Non c' è quindi tempo da perdere per far sì che l' Abruzzo sia pronto per ottenere il riconoscimento. La creazione di questo segmento aggiuntivo, da collegare a ovest a Barcellona e far proseguire fino alla rumena Ploce, passando da Pescara e Ortona, permetterebbe all' Abruzzo di essere crocevia di un sistema logistico internazionale e a Roma di ottenere un nuovo sbocco sull' Adriatico, facendo di Ortona la finestra della Capitale verso l' Est europeo per agganciarsi anche alla nuova Via della Seta. È importante, dunque», conclude Casini, «che le istituzioni regionali e i vari portatori d' interesse facciano sentire la loro voce». ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



«Un vantaggio per il porto le navi in sosta inoperosa»

CROCIERE Civitavecchia a un anno dall' inizio della pandemia Covid, continua a essere il porto scelto dalla maggior parte delle navi da crociera per la sosta inoperosa. Vedere decine di grattacieli galleggianti ormeggiati nello scalo, o in rada appena fuori dal porto, è entrato ormai a far parte dello skyline della città. Un' immagine che se da un lato affascina e viene postata quasi come una bella cartolina, dall' altro suscita dubbi e perplessità sulla convenienza di ospitare tante navi senza passeggeri e sui motivi che spingono gli armatori a portare proprio qui i loro mezzi. Certo, ce ne sono anche nel Golfo di La Spezia, a Trieste o davanti al Vesuvio nel porto di Napoli, ma dalla mappa degli approdi italiani Civitavecchia (con Msc Divina, Costa Pacifica, Costa Luminosa, Costa Firenze, Seven Seas Splendor, Scarlet Lady, Carnival Valor, Carnival Magic, Pacific Princess) continua a essere leader, così come lo era prima del lockdown.

«Per noi è una fortuna che tanti navi ci abbiano scelto per la lunga sosta inoperosa afferma il presidente dell' **Autorità portuale** Pino Musolino ed è normale che sia così. Essere il primo scalo d' Italia per le crociere comporta anche delle responsabilità ed è naturale che gli armatori vengano qui». Oltre alla vicinanza con l' aeroporto di Fiumicino (uno dei pochi a effettuare voli transcontinentali) per il cambio degli equipaggi, c' è anche il fattore fiducia nei servizi dello scalo da parte delle compagnie. «Grazie a queste navi incassiamo canoni e un gettito prosegue Musolino che altrimenti non avremmo avuto, ma non solo. In questi mesi di stop delle crociere, nonostante l' assenza di turisti, hanno lavorato una serie di aziende e società per fornire servizi, assistenza e manutenzioni a bordo, che altrimenti sarebbero state ferme con rischio per i dipendenti di perdere il lavoro. E non è un caso se le prime crociere a ripartire abbiamo tutte come sosta Civitavecchia, che insieme a Genova è il porto che ne ospita di più in sosta, anzi è un segnale di attenzione e di fidelizzazione degli armatori».

A pensarla come il numero uno di Molo Vespucci è anche il presidente della Compagnia **portuale**, che già lo scorso anno si era espresso a favore dell' opitalità dei grattacieli del mare durante la pandemia. «Il nostro gruppo non fa alcun servizio in questo periodo per le crociere afferma Luciani riferendosi al fatto che lo scarico e carico dei bagagli effettuato dalla Cpc è di fatto fermo ma avere tanti transatlantici in sosta inoperosa per il nostro scalo è un bene. C' è lavoro per tante società come la Seport, o per chi si occupa di rifornire le navi di acqua o cibo e comunque Civitavecchia dimostra di essere efficiente e operativa anche durante un periodo buio come questo».

Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Civitavecchia con i porti abruzzesi se la politica saprà fare scelte chiare

SVILUPPO L' **Autorità portuale** di Civitavecchia continua a ritenere prioritario il collegamento con l' Adriatico attraverso i porti di Ortona e, per quanto possibile, di Pescara.

L' appello dell' europarlamentare forzista Antonio Tajani a potenziare un collegamento tra i porti di Civitavecchia e Ancona che ha messo in fibrillazione la politica abruzzese era in realtà mirato allo sviluppo di un traffico passeggeri e merci nel centro-Italia e in ogni caso non escludeva l' idea un collegamento tra Civitavecchia e i porti abruzzesi. La conferma dell' interesse di Civitavecchia per Pescara e Ortona arriva da autorevoli fonti dello scalo marittimo laziale, le quali evidenziano che in questo mese la Regione Lazio licenzierà la ZLS del Tirreno Centro Settentrionale, leggi la Zona logistica semplificata che nell' ambito della Blue Economy avrà sicuramente collegamenti economico-funzionali con la ZES abruzzese. D' altro canto è noto che il porto di Ortona sta giocando una partita importante a livello europeo con il possibile inserimento nella rete Ten-T entro fine 2021 e ci sono operatori che si stanno affacciando con interesse. Con la sua nota diffusa ieri alla stampa, Camillo D' Alessandro, deputato abruzzese di Italia Viva, fa giustamente distinzione tra la proposta dell' onorevole Tajani - legata ai rapporti tra Ancona e Civitavecchia - e la situazione abruzzese che persegue obiettivi propri. E' però tutt' altro che superflua la richiesta di chiarimenti che il segretario del Pd Abruzzo Michele Fina ha rivolto con forza a Marsilio in ordine alla politica **portuale** abruzzese.

Non a caso analoga richiesta a Marsilio è stata posta dal sindaco di Sulmona, Annamaria Casini, esponente di centrodestra.

Questo perchè l' imprenditoria sarà in grado di recitare un ruolo da protagonista solo se la buona politica saprà indicare la rotta: se l' Abruzzo e anche Ancona non sapranno tenere il passo del Lazio, l' auspicato sviluppo **portuale** rischia di restare lettera morta. I segnali non sono confortanti: su oltre 3,5 miliardi di euro per le infrastrutture portuali finanziate dal Pnrr (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza), l' **autorità** del Medio Adriatico di Ancona ha un solo piccolo intervento che potrebbe anche saltare nell' ultima versione che andrà a Bruxelles. E l' Abruzzo, in quei piani, non esiste. Se poi la politica non prende decisioni e lascia l' **Autorità** di sistema senza un presidente con pieni poteri tutto diventa più difficile, considerato che il 12 aprile ad Ancona scade il mandato del segretario generale Matteo Paroli.

P.Ver.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porta Ovest, viadotti sorvegliati speciali prima degli scavi

Diletta Turco

Più controlli su un numero maggiore di viadotti e gallerie.

È questo il contenuto della delibera con cui il neo presidente dell' **autorità** di **Sistema** del mar Tirreno centrale, Andrea Annunziata, ha dato parere favorevole al nuovo piano di monitoraggio sul cantiere di Salerno Porta Ovest. Un monitoraggio esteso anche ad altri viadotti e gallerie che insistono nelle vicinanze del cantiere e che avrà, tra i sorvegliati speciali, anche il viadotto Caiafa, ossia il tratto dell' autostrada Napoli-Salerno al di sotto del quale si trova la strada che collega Salerno a Vietri sul Mare. Oltre a questo tratto dell' autostrada, a finire sotto la lente di ingrandimento dei nuovi monitoraggi anche la galleria Castello, il viadotto Canalone e la galleria Iannone.

LE RICHIESTE Ad averlo chiesto, nero su bianco, è stata la Società Autostrade Meridionali, che in una nota ufficiale, «ha formulato una serie di osservazioni e richieste di integrazioni al citato piano di monitoraggio, allegando uno specifico elaborato con l' indicazione delle integrazioni richieste. In particolare si legge nelle premesse della delibera dell' **autorità** di **Sistema** -

S.A.M. ha chiesto che le attività di monitoraggio fossero estese anche alle altre opere. L' integrazione del piano di monitoraggio così come richiesta da S.A.M. è propedeutica alla sottoscrizione della convenzione tra AdSP, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e la stessa S.A.M. senza la quale non si potrà dare corso a tutte le opere potenzialmente interferenti con le opere d' arte dell' autostrada A3 gestita da S.A.M». E senza la quale non si potrà procedere, in buona sostanza, con i lavori di scavo delle gallerie, soprattutto sul lato sud del cantiere, quello di via Ligea, che, ad oggi, continua ad essere praticamente fermo.

LO SCENARIO I viadotti e le gallerie inserite nell' ampliamento del piano di monitoraggio si aggiungono alle altre tre strade già «osservate» dai macchinari dei tecnici: il viadotto Orfanotrofio, il viadotto Madonna del monte e il rilevato autostradale e il viadotto Olivieri e il rilevato autostradale. La delibera dell' **autorità** di **Sistema**, in buona sostanza, conferisce e conferma anche l' incarico al Cugri, ossia il Centro Universitario per la Previsione e Prevenzione Grandi Rischi che sta già portando avanti il monitoraggio avviato per le altre strutture. Il valore complessivo previsto per l' attuale estensione delle attività di monitoraggio è di 1,5 milioni di euro. La delibera, poi, ripercorre le tappe temporali e le motivazioni che hanno portato a decidere, appunto, di ampliare e potenziare i monitoraggi in altre aree e arterie stradali vicine al cantiere. Anche perché, in realtà, la questione delle probabili conseguenze negative degli scavi sulla stabilità del manto stradale e delle gallerie dura oramai da tempo. «La S.A.M. (Società Autostrade Meridionali) S.p.A., con riferimento all' intervento Salerno Porta Ovest lotto 2 si legge nelle premesse della decisione - ha da tempo evidenziato presunte problematiche relative ai lavori di scavo in galleria interferenti, in proiezione, con la preesistente Autostrada A3 Napoli-Salerno». Nel testo del disciplinare del piano di monitoraggio, viene evidenziato che il ministero dei Trasporti, nel 2016 aveva definito «interferenti» con i lavori di Salerno Porta Ovest, e quindi da tenere sotto osservazione, il viadotto Olivieri, il viadotto Madonna del Monte e quello Orfanotrofio. Il viadotto Caiafa «rappresentava un' interferenza all' epoca superata dai lavori di scavo in sotterraneo realizzati nell' ambito dell' intervento».

La galleria Castello, era qualificata come «interferente» con la rampa San Leo, ma l' ipotesi di realizzazione di quest'



ultima è stata successivamente stralciata per dar corso a sopravvenute esigenze dell' Amministrazione Comunale di Salerno. Non erano qualificate come «interferenti», invece, né la galleria Iannone, né il



Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

viadotto Canalone.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Anteprima 24

Salerno

Porta Ovest, Messineo: "Ridurrà inquinamento. Comune 'eliminò' svincolo"

Tempo di lettura: 3 minuti Salerno - Porta Ovest : Francesco Messineo nella qualità di RUP - ma anche di segretario generale dell' **Autorità di Sistema Portuale** del **Mar Tirreno Centrale** e di ingegnere -, fornisce elementi di chiarezza circa una tra le più travagliate opere pubbliche di Salerno. Affermato che 'Il progetto si pone l' obiettivo di migliorare le condizioni di circolazione stradale da/per il porto, la città e la rete autostradale' ; che 'il progetto in corso di realizzazione adotta tutte le misure di sicurezza richieste dalla vigente normativa e dai criteri di buona progettazione al fine di prevenire incidenti e tutelare la sicurezza dei fruitori della galleria', in risposta a quattro sollecitazioni dell' associazione Liberamente Insieme il 31 marzo ha approfondito, tra gli altri, i seguenti concetti. Cernicchiara - 'Il 7 gennaio 2019 la ripresa dei lavori ha interessato i soli fronti di scavo dall' imbocco del Cernicchiara (foto in alto, ndr). Su quelli di via Ligea vige ad oggi una sospensione ordinata dal direttore dei lavori il 1 maggio 2015. Pertanto alcuna attività viene svolta in detto tratto di galleria. Il monitoraggio ha evidenziato l' assoluta stabilità dell' opera realizzata'. Sulle tecniche adottate : 'La galleria è stata e viene scavata con metodo tradizionale, ossia con escavatori meccanici e non è mai stato utilizzato l' esplosivo in quanto mai autorizzato dalla Questura'. Controlli - 'L' esecuzione dell' intera opera è costantemente monitorata: dalle attività di controllo della direzione dei lavori; dai diversi monitoraggi ambientali, strutturali, geomorfologici, vibrazionali e dalle attività di sorveglianza del Provveditorato alle Opere Pubbliche. A quest' ultimo l' **Autorità di Sistema Portuale** invia i reports con le risultanze dei monitoraggi e delle verifiche condotte. Le visite mensili dei funzionari del Provveditorato non hanno mai rilevato situazioni critiche'. Abitazioni - 'Proprietari ed affittuari di unità immobiliari ricadenti nelle aree interessate dalla realizzazione della galleria, collaborativamente, hanno consentito l' accesso ai tecnici incaricati dalla ditta esecutrice per la redazione dei 'testimoniali' di stato finalizzati a 'fotografare' la situazione degli immobili prima dell' avvio dei lavori. I singoli proprietari/affittuari hanno presenziato e firmato i verbali così redatti. Ulteriori 'testimoniali' di stato sono stati eseguiti in febbraio 2021 a seguito dell' avvio delle lavorazioni nell' area-Poseidon (foto in basso, ndr). Sino ad oggi su tutti gli immobili monitorati in fase di scavo, il monitoraggio vibrazionale ha fornito come risultanze un numero limitato di eventi significativi correlati alle attività di cantiere, tutti con valori di velocità e di vibrazione di picco inferiori ai limiti dettati dalla vigente normativa'. Falda - 'La potente falda di base all' interno del complesso delle dolomie superiori è posta al di sotto della quota delle gallerie. L' assenza della falda acquifera in prossimità del costone Ligea è confermata dal monitoraggio piezometrico eseguito nel foro di 38 metri ubicato in via Benedetto Croce, in asse di galleria'. Svincolo eliminato - 'Lo svincolo S. Leo presente nel progetto-Pica Ciamarra e migliorato nel progetto esecutivo (anche a valle delle criticità fatte emergere dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e dell' Asl Salerno) è stato addirittura eliminato su richiesta del Comune di Salerno. Altre modifiche sostanziali hanno interessato la componente impiantistica della galleria, adeguata alle normative sopravvenute dopo l' approvazione del progetto e l' avvio dei lavori'. Tir - 'Il loro transito non è certamente ascrivibile al cantiere Porta Ovest, così come l' inquinamento atmosferico ed acustico che ne consegue. La realizzando galleria, piuttosto, ridurrà le emissioni acustiche e di gas di scarico oltre ad avere un effetto secondario ma egualmente importante sul miglioramento della qualità della vita per tutti quei cittadini che si affacciano direttamente sulla viabilità attualmente coinvolta nel passaggio dei mezzi pesanti e del



Tempo di lettura: 3 minuti
Salerno - Porta Ovest: Francesco Messineo nella qualità di RUP - ma anche di segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale e di ingegnere -, fornisce elementi di chiarezza circa una tra le più travagliate opere pubbliche di Salerno.

Affermato che 'Il progetto si pone l'obiettivo di migliorare le condizioni di circolazione stradale da/per il porto, la città e la rete autostradale', che 'il progetto in corso di realizzazione adotta tutte le misure di sicurezza richieste dalla vigente normativa e dai criteri di buona progettazione al fine di prevenire incidenti e tutelare la sicurezza dei fruitori della galleria', in risposta a quattro sollecitazioni dell'associazione Liberamente Insieme il 31 marzo ha approfondito, tra gli altri, i seguenti concetti.

Cernicchiara - 'Il 7 gennaio 2019 la ripresa dei lavori ha interessato i soli

OPINIONI DI PRIMO PIANO

Anteprima 24

Salerno

traffico passante da e verso la SS 18'.

Bozzetti nominato nel gruppo di lavoro per la Port City School voluta da Ca' Foscari

Sarà l'ex consigliere regionale del Movimento 5 Stelle Gianluca Bozzetti a seguire l'iter di formazione e far parte del gruppo di lavoro impegnato nell'istituzione a Brindisi di una Port City School, una scuola manageriale di cultura urbana dedicata alle città/porto, ideata e promossa dall'Università Ca' Foscari di Venezia e dalla Fondazione Gianfranco Dioguardi.

Ad affidargli il compito, che Bozzetti svolgerà a titolo gratuito, è stato il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi, al quale l'ex consigliere regionale ha rivolto i propri ringraziamenti per la stima accordatagli. Una collaborazione scientifica, quella tra Bozzetti e Patroni Griffi, iniziata già da qualche tempo con il tentativo di istituire a Brindisi un ateneo intitolato a Gandhi, che aveva come soggetto promotore l'Università Telematica Pegaso. Progetto poi fallito per la bocciatura da parte del Comitato universitario regionale di coordinamento. Il rapporto, tuttavia, si è dimostrato fruttuoso.

«Il compito iniziale, che svolgerò in collaborazione con i professionisti e i professori dell'Università degli Studi di Bari Aldo Moro, dell'Università Ca' Foscari di Venezia e della Fondazione Gianfranco Dioguardi, sarà quello di creare a Brindisi - annuncia Bozzetti - un master destinato alla formazione avanzata nell'ambito delle politiche generali di gestione e di governo delle città/porto.

Il master avrà carattere nazionale ed internazionale e sarà preceduto da un importante evento/convegno di presentazione, con la volontà inoltre di promuovere il gemellaggio fra i Comuni di Brindisi e Venezia e tra la Regione Puglia e la Regione Veneto».

Appena qualche giorno fa, tra l'altro, l'ex consigliere regionale pentastellato aveva annunciato che nelle prossime settimane saranno avviati una serie di incontri con tutti i portatori d'interesse territoriali, a partire da Regione, Comune di Brindisi, Confindustria, Concommercio ed altre associazioni, «per meglio definire il perimetro dell'iniziativa che posso comunque dire essere già in una fase abbastanza avanzata».

E proprio venerdì scorso si è svolta, come riferito dal presidente dell'Autorità di sistema Patroni Griffi, l'ultima riunione con i promotori della City school, durante la quale è stato costituito il comitato di coordinamento degli enti coinvolti, che lavorerà, ha annunciato il presidente, su «inclusione dei possibili stakeholders (università, centri di ricerca, **Assoporti**, Accademia pugliese delle scienze, organizzazioni datoriali e dei lavoratori, enti territoriali, eccetera) e per l'organizzazione a giugno di un evento di caratura internazionale che presenti l'iniziativa e il master». Prossimo appuntamento, intorno alla fine del mese di aprile.

«Ho sempre creduto - ha commentato riguardo all'iniziativa Bozzetti - che il nostro territorio potesse risollevarsi solo investendo in cultura e competenze, nel suo porto e, soprattutto, nel proprio capitale umano; su questa linea Brindisi ha trovato finalmente un valido alleato nel presidente Patroni Griffi. Noi come sempre proveremo a cogliere tutte le opportunità, con la speranza che il territorio ne approfitti per uscire da una crisi senza precedenti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Brindisi porto core: domani il webinar organizzato dal Propeller Club Brindisi

Brindisi, porto core: è il tema del webinar organizzato sulla piattaforma Skipin dal Propeller Club di Brindisi in collaborazione con il centro studi Srm Mezzogiorno per le ore 17 di domani. Media partner il Nuovo Quotidiano di Puglia, che trasmetterà in streaming il convegno. Dopo l'introduzione di Maria De Luca, presidente del Propeller del porto di Brindisi, sono previsti i saluti del presidente della Regione Michele Emiliano, del sindaco Riccardo Rossi, del comandante della Capitaneria di porto Fabrizio Coke, del commissario di Confindustria Gabriele Lippolis, del direttore generale di Confitarma Luca Sisto. Umberto Masucci, presidente nazionale International Propeller Club, svolgerà il ruolo di moderatore.

Sono previsti interventi di Ugo Patroni Griffi, presidente dell'**Autorità di sistema portuale** dell'Adriatico meridionale a proposito del Bilancio sullo stato dell'arte del porto di Brindisi e di Alessandro Panaro, responsabile Maritime & Energy di Srm sul tema: I dati del porto, quale strategia e quali traffici futuri. A seguire si svolgerà una tavola rotonda con la partecipazione di numerosi rappresentanti istituzionali: Fabiano Amati, Dario Stefano, Mauro D'Attis, Gelsomina Silvia Vono, Edoardo Rixi, Raffaella Paita, Anna Macina.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Picciolo: si sposti all' ex Gazometro la palazzina prevista in Fiera

«È una battaglia per Messina e per i messinesi». Il leader di Sicilia Futura Beppe Picciolo non ritiene scontato il futuro delle aree fieristiche, anzi si dice convinto che la mobilitazione di parte della città, come dimostra il livello del dibattito che si è acceso sul tema, dopo gli interventi di demolizione del vecchio teatro in Fiera, possa alla fine incidere su scelte che hanno forti ricadute e che ipotecano per i prossimi decenni quella zona così pregiata dell' affaccio a mare cittadino.

«Sono stati pregevoli interventi degli architetti Antonio Virgilio e Nino Principato sulla Gazzetta del Sud, a tutela delle aree pregiate dell' ex Fiera - afferma Beppe Picciolo -. All' architetto Virgilio, in particolare, vorrei chiedere pubblicamente: ma la particolare ubicazione scelta per gli uffici portuali e di un Auditorium proprio in quella zona, non determina comunque una necessità urbanistica di creare un grande numero di parcheggi dedicati con idonei spazi (vie di fuga!) per l' emergenza sul versante interno, essendoci all' esterno e a ridosso le recinzioni del tram? Vuol dire che una grande parte di questa area unica al mondo dovrà essere adibita a ciò! Non mi sembra, da cittadino, una grande scelta di prospettiva! Ma un bel prato verde sul mare, come a Catania o Palermo? E la palazzina (tutti d' accordo) traslata in zona ex Gazometro? E notizie degli altri padiglioni in corso di restauro, bloccati da anni? Nessuno ne parla. La stessa **Autorità di sistema** portuale, normalmente iperattiva, del resto non si preoccupa? Credo che i padiglioni in corso di recupero siano tra i più belli e anche vincolati. Lì regna il silenzio totale». Sicilia Futura, che ha già presentato una mozione in Consiglio comunale e che ha condiviso l' iniziativa assunta all' Ars da due deputati regionali di Italia Viva, crede ancora nella possibilità di non far costruire nulla sulle macerie dell' ex Teatro.

E Picciolo lo ribadisce con forza: «Il progetto della palazzina con gli uffici e le sale conferenze sia spostato nell' area dell' ex Gazometro. Nella zona dove sorgeva il Teatro, invece, si lasci uno spazio libero, vivibile, con qualche opera di verde, come ideale prosecuzione della Passeggiata a mare».

I.d. «È assurdo ipotecare quello spazio così pregiato per uffici e posteggi»



Piano regolatore del porto da rifare Il Comune deciso a dare le linee guida

Definita "assurda" la chiusura ai cittadini del molo Marullo

Milazzo Non è una semplice polemica quella che si è aperta tra le forze politiche milazzesi e l' **Autorità portuale**, ma una presa di posizione che potrebbe condizionare tutte le scelte che, d' ora in avanti, riguarderanno la portualità milazzese, a partire dal Piano regolatore del porto che, così come annunciato nelle scorse settimane, può ritenersi azzerato. E ciò perché la bozza Milazzo condivisa nell' ormai lontano 2016 anche dal consiglio comunale può ritenersi superata perché non sono mai stati attivati gli elaborati per ottenere la "Vas" (Valutazione ambientale strategica) che non è ferma a Palermo. È tutto l' iter che è arenato. Ecco, questo potrebbe essere il punto di partenza per riavviare discorsi che, sino ad ora - si ritiene negli ambienti politici della città del Capo - sono stati caratterizzati da unilaterali. Come dire l' **Autorità** di sistema sceglie e Milazzo deve accettare o peggio, se volete, subire.

«Non possiamo starci più - ha sottolineato il sindaco Midili - in quanto il nostro porto, nel quale transita ogni anno oltre un milione di passeggeri, deve ragionare su nuove prospettive e, soprattutto, vedersi riconosciuto quel ruolo e quei diritti che chi è portatore di risorse all' **Autorità** di sistema, merita». All' Amministrazione comunale e allo stesso Consiglio che, in maniera unanime (maggioranza ed opposizione), ha deciso di condividere questa battaglia "brucia" il fatto che molte promesse e molti impegni siano rimasti tali.

E anche la città è pronta a sostenere questa battaglia. «Apprendiamo con soddisfazione dell' iniziativa delle forze politiche - afferma Maurizio Capone a nome di "Amiamo Milazzo" - e siamo pronti ad affiancarci in questo percorso che deve vedere al più presto la città in stretta simbiosi col suo porto per favorire sviluppo ed economia e dare quelle risposte che oggi soprattutto le nuove generazioni si attendono». Il comitato "Grande porto" concorda invece col consigliere Pippo Doddo sulla riapertura della via Luigi Rizzo e di molo Marullo e delle zone che non sono collegate strettamente all' attività dell' **Autorità portuale**. «Il Molo Marullo è stato realizzato grazie ai soldi dei milazzesi che oggi non possono più fruirne senza una ragione valida, visto che non possiamo accettare solo le giustificazioni sulla sicurezza. Sicurezza di cosa? Sicurezza garantita da un cancello alto meno di un metro? Quell' area è strategica per lo sviluppo del diportismo. Una banchina lunga 350 metri idonea per navi oltre i 250 metri di lunghezza. Bisognerebbe fare 5 bitte simili a quelle in opera sui pontili della Raffineria.

Quanto ai fondali sono pari a 10 metri.» E anche il consigliere Franco Russo ribadisce «l' absurdità che un milazzese non possa entrare nel porto della sua città e il proprietario di una imbarcazione ormeggiata al porticciolo possa farlo e addirittura parcheggiare nella cortina del porto zona preclusa agli altri automobilisti. È inammissibile essere fermati dal vigilante che nega persino l' accesso a piedi e poi si vedono centinaia di autovetture parcheggiate al suo interno. Mi chiedo: ma quante persone sono in servizio contemporaneamente per essere autorizzate ad entrare nell' area **portuale**? Le auto all' interno del porto sono tutte di questi operatori o di altri?

». r.m.



