



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
domenica, 25 aprile 2021**



Prime Pagine

25/04/2021	Corriere della Sera Prima pagina del 25/04/2021	6
25/04/2021	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 25/04/2021	7
25/04/2021	Il Giornale Prima pagina del 25/04/2021	8
25/04/2021	Il Giorno Prima pagina del 25/04/2021	9
25/04/2021	Il Manifesto Prima pagina del 25/04/2021	10
25/04/2021	Il Mattino Prima pagina del 25/04/2021	11
25/04/2021	Il Messaggero Prima pagina del 25/04/2021	12
25/04/2021	Il Resto del Carlino Prima pagina del 25/04/2021	13
25/04/2021	Il Secolo XIX Prima pagina del 25/04/2021	14
25/04/2021	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 25/04/2021	15
25/04/2021	Il Tempo Prima pagina del 25/04/2021	16
25/04/2021	La Nazione Prima pagina del 25/04/2021	17
25/04/2021	La Repubblica Prima pagina del 25/04/2021	18
25/04/2021	La Stampa Prima pagina del 25/04/2021	19

Trieste

25/04/2021	Il Piccolo Pagina 18 Banda larga, investimenti in porto e restauri nel piano da 104 milioni	<i>DIEGO D' AMELIO</i> 20
25/04/2021	Il Piccolo Pagina 18 Doppio treno per Norimberga grazie ai traffici dalla Turchia	<i>D.D.A.</i> 21
24/04/2021	Ansa Porti: Trieste, rafforzato il collegamento con Norimberga	22
24/04/2021	Il Nautilus IL PORTO DI TRIESTE SVILUPPA LA SUA RETE INTERMODALE PER COMPETERE VIA MARE E VIA TERRA, SI RAFFORZA IL COLLEGAMENTO FERROVIARIO CON NORIMBERGA	<i>Redazione</i> 23
24/04/2021	Ship Mag Trieste: raddoppia il collegamento intermodale con Norimberga. In 6 mesi risparmiate 1.200 tonnellate di CO2	24

Venezia

25/04/2021	Il Gazzettino Pagina 34 «Scavare il Vittorio Emanuele per salvare S. Marco dalle navi»	<i>ELISIO TREVISAN</i> 25
------------	--	---------------------------

Savona, Vado

25/04/2021	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 35	SILVIA CAMPESE	27
«Basta con il cemento, stavolta ci ribelliamo» La rabbia di Zinola contro le case sul mare			

Genova, Voltri

25/04/2021	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 6		29
Dall' expò al waterfront lettera-sigillo di Piano sulla "new Genova"			
25/04/2021	L'Espresso Pagina 92	SARA LUCARONI	31
La mamma, l' avvocatata e la giudice. Tre donne in lotta per la verità sulla strage della Torre Piloti			

Ravenna

25/04/2021	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 11		34
La Grimaldi potenzia il servizio Altre quattro linee per la Sicilia			
25/04/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 43		35
«Aumentati i collegamenti fra Ravenna e Catania»			
25/04/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 44		36
Il progetto prende una direzione eco-sostenibile			
24/04/2021	Messaggero Marittimo	Vezio Benetti	37
Grimaldi potenzia la Ravenna-Catania			
24/04/2021	ravennawebtv.it		38
Gruppo Grimaldi: potenziati i collegamenti con la motonave Eurocargo Valencia			
24/04/2021	ravennawebtv.it		39
Maiolini e Piccinini (M5S): Il porto prende una direzione ecologicamente sostenibile			

Marina di Carrara

25/04/2021	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 44		40
Nuove fognie bianche a Marina			

Piombino, Isola d' Elba

25/04/2021	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 49		41
Mare e porti, l' onore dei livornesi 'Il peggio suona il violino coi piedi'			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

25/04/2021	Corriere Adriatico Pagina 16		42
Contrordine: Msc inverte la rotta Estate salva, in arrivo la Splendida			
25/04/2021	Corriere Adriatico Pagina 16		43
Il traghetto fermo alla banchina 19			
25/04/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 41		44
Porto, intesa tra Authority e Abruzzo: è bufera			

24/04/2021 **Ansa** 45
Febbo, Abruzzo a pieno titolo nel sistema infrastrutture

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

25/04/2021 **Il Messaggero** Pagina 4 46
Il caso del porto di Roma senza i fondi per le capitali

25/04/2021 **La Provincia di Civitavecchia** Pagina 3 48
Porti, l'esperienza finlandese in un evento virtuale

Napoli

25/04/2021 **Il Sole 24 Ore** Pagina 7 *Nicoletta Picchio* 49
«Il Sud si metta in rete e punti a un ruolo chiave nel Mediterraneo»

24/04/2021 **Affari Italiani** 51
Sud, Manageritalia: "Ecco perché le zes non hanno funzionato"

Brindisi

25/04/2021 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)** Pagina 15 52
Opere portuali e gas la lettera di Legambiente «Procedure anomale»

25/04/2021 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)** Pagina 41 53
«Per le opere portuali e il deposito del gas procedure anomale»

Taranto

25/04/2021 **Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)** Pagina 11 55
Msc promuove il mar Ionio Ai turisti spiagge riservate

Manfredonia

25/04/2021 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Nord Barese)** Pagina 38 56
Porto alti fondali, ok al cantiere

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

25/04/2021 **Il Sole 24 Ore** Pagina 6 58
«Gioia Tauro strategico, serve una connessione con l' alta velocità»

25/04/2021 **Avvenire (Diocesane)** Pagina 64 59
Agostinelli guiderà ancora il Porto

25/04/2021 **Gazzetta del Sud (ed. Cosenza)** Pagina 26 60
Dibattito sul futuro del porto di Schiavonea

Cagliari

25/04/2021 **La Nuova Sardegna** Pagina 35 *DI LAMBERTO CUGUDDA* 61
La Turismar punta al servizio antinquinamento

Focus

25/04/2021	Il Secolo XIX	Pagina 25	<i>FRANCESCO MARGIOCCO</i>	62
<hr/>				
25/04/2021	Il Sole 24 Ore	Pagina 7	<i>Giorgio Santilli</i>	63
<hr/>				
25/04/2021	Il Sole 24 Ore	Pagina 6	<i>Carmine Fotina</i>	65
<hr/>				
24/04/2021	Ship Mag			66
<hr/>				

Porti, salta la liberalizzazione Via il testo dal Recovery Plan

«L' economia del mare nel Pnrr, progetto strategico per il Paese»

Zone speciali, con il Recovery più poteri ai commissari

Il rischio di smantellare la Legge 84/94 sui porti / L'intervento

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



www.acquaeva.it



Scontro Usa-Turchia
Genocidio armeno
Biden sfida Erdogan

di **Giuseppe Sarcina** a pagina 16
con un commento di **Antonia Arslan**



Domani gratis
Guida al condominio
e la difesa delle filiere
made in Italy
di **Ferruccio de Bortoli**
nel settimanale L'Economia



www.acquaeva.it

La scelta del premier

LA CARTA DA NON SCIUPARE

di **Daniele Manca**

Immersi in un eterno presente fatto perlopiù di guerriglie verbali, la politica tutta ha dato per scontato che l'Europa fosse lì pronta a girarci quasi un terzo dell'intero ammontare del programma di rinascita Next Generation Eu. Un gentile omaggio al nostro Paese. Non è così. La decisione che a luglio dell'anno scorso presero i 27 capi di Stato si basava sulla comprensione della gravità della situazione. Era l'assunzione di responsabilità da parte di tutte le nazioni dell'Unione di un destino comune.

continua a pagina 3

Il rischio e il virus

LA (FALSA) SICUREZZA SUI NUMERI

di **Paolo Giordano**

Allora proviamoci a «ragionare» su questo rischio, sebbene non sia facile. Ci proviamo a partire dai numeri, come sempre, e dal confronto con il passato recente, pur consapevoli che rispetto a certe situazioni che abbiamo attraversato, ci sono adesso ancora più forze in campo, forze di segno contrario, pro e contro che competono rendendo il raffronto difficile. Scegliamo due momenti diversi. Nella settimana del 18 maggio 2020, al termine del lockdown duro, avevamo meno di mille nuovi contagi al giorno, e un totale di 66 mila positivi.

continua a pagina 9

Tensioni sul superbonus. Folla nelle città alla vigilia delle riaperture. Il Viminale: più controlli

Prova di forza con l'Europa

Si al Recovery plan. Rilievi Ue, ma Draghi chiama von der Leyen: rispettateci

di **Marco Galluzzo** e **Enrico Marro**

Mario Draghi chiede più rispetto per l'Italia. All'Europa che pretendeva ulteriori garanzie sul Recovery, il premier ha reagito chiamando al telefono la presidente von der Leyen: «Basta dare spiegazioni». Tensioni sul superbonus in maggioranza, ma il Cdm approva il nuovo piano. Intanto alla vigilia delle riaperture è allarme folla nelle città. Il Viminale: «Più controlli».

da pagina 2 a pagina 11

I CAMBIAMENTI RISPETTO AL PRECEDENTE

Gli investimenti aggiuntivi

di **Federico Fubini**

Fin da prima del giuramento, uno dei grandi obiettivi del governo di Mario Draghi è stato il progetto in approvazione in questi giorni.

continua a pagina 5



INTERVISTA CON AMENDOLA

«Restiamo uniti Serviranno norme speciali»

di **Monica Guerzoni** a pagina 2

INTERVISTA CON MIOZZO

«Adesso cautela sulle riaperture Pronto a lasciare»

di **Fiorenza Sarzanini** a pagina 8

LA FESTA DELLA LIBERAZIONE

La memoria perduta e quel «grazie» non detto

di **Carlo Verdelli**

La memoria ha le gambe corte. Ormai funziona soltanto nel breve, si smarrisce appena le cose stanno un po' più in là dell'orizzonte del giorno. Questa mutilazione quasi fisica della memoria non è avvenuta di notte, con un taglio improvviso.

continua a pagina 28



Il Tricolore in edicola a 2 euro più il prezzo del quotidiano

1939 - 2021 La figlia: lunghi anni di silenzio, ma poteva capire e gioire



Milva è morta ieri a Milano. La cantante e attrice aveva 81 anni. Protagonista a Sanremo, lavorò a teatro con Strehler

Addio Milva, la voce rossa da Sanremo a Strehler

di **Walter Veltroni**

«Io lavoro per comprare un camion al papà». Il padre di Milva Biolcati acquistava pesce alle foci del Po e poi lo rivendeva, trasportandolo con il camion, in varie città italiane. Ma una volta ebbe un incidente e l'automezzo si sfasciò.

continua a pagina 39

AVELLINO NEL MIRINO TUTTA LA FAMIGLIA

Uccide il padre con il fidanzato «Ci ostacolava»

di **Fulvio Bui**

Ha atteso che il padre si addormentasse sul divano, poi ha aperto la porta di casa al fidanzato che ha pugnalato quell'uomo colpevole di ostacolare il loro amore. L'altro delitto due sere fa, ad Avellino. Volevano eliminare tutta la famiglia. Hanno confessato.

a pagina 22

IL COMANDANTE ITALIANO DELLA UE

«Migranti, i diritti umani non sono negoziabili»

di **Goffredo Buccini**



«Il rispetto dei diritti umani è un valore che non è negoziabile» dice il generale Claudio Graziano, al comando del comitato militare Ue. Migranti, «nuova strategia in Libia».

a pagina 17

PADIGLIONE ITALIA

di **Aldo Grasso**

SE LO SCROCCONE È... UGUALE PER TUTTI

Lo scrocco è un'arte solitaria dalle conseguenze sociali. A leggere le imprese del giudice Piero Giamacchio (conti non saldati in bar, ristoranti, vestiti di lusso) si rimane interdetti. Eppure l'arte di vivere sulle spalle altrui è molto diffusa. I sociologi li chiamano Free Riders, parassiti della società (quelli cui tutto è dovuto gratis: scuola, sanità, pensioni), ma scroccano suona meglio. Gli psicoanalisti parlano di comportamento intimamente narcisista e immaturo, ma la grande letteratura va oltre, piena com'è di ritratti memorabili: da Fomà Fomic, fabletto eroe di Dostoevskij (*Il villaggio di Stepàncikovo e i suoi abitanti*) che sfrutta un'anziana «generale» al Celestino di Achille Campanile (*Celestino e la famiglia Gentilissimi*), un seccatore che s'insedia presso il conte Gentilissimi e ne scrocca pasti, carrozze e parole crociate. Per non parlare del meraviglioso *Lo scroccone* di Jules Renard, uno che paga

Il parassita
È una variante creativa dell'avaro: ci vuole arte, estro, tempismo

sta e immaturo, ma la grande letteratura va oltre, piena com'è di ritratti memorabili: da Fomà Fomic, fabletto eroe di Dostoevskij (*Il villaggio di Stepàncikovo e i suoi abitanti*) che sfrutta un'anziana «generale» al Celestino di Achille Campanile (*Celestino e la famiglia Gentilissimi*), un seccatore che s'insedia presso il conte Gentilissimi e ne scrocca pasti, carrozze e parole crociate. Per non parlare del meraviglioso *Lo scroccone* di Jules Renard, uno che paga

con finti motti il pensionamento in casa altrui. Lo scroccone è una variante creativa dell'avaro: ci vuole mestiere, estro, tempismo. Per questo, Giamacchio si avvicina di più a Checco Zalone di *Cado dalle nubi* o a Pio e Amadeo di *Emigratis*, sempre alla ricerca di pasti e alberghi a scrocco. Il grado di civiltà di una società si misura dal numero di scrocconi che tollera (semici).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE DONNE E IL PAESE

Valeri, Ferragni e le altre eroine d'Italia

di **Barbara Stefanelli**



Centenarie, ragazze, attrici, potenti, di parola, eroine. Nel nuovo libro di Aldo Cazzullo, voci e storie per raccontare le donne che hanno fatto l'Italia.

alle pagine 34 e 35



in libreria e in edicola SOLFERINO





Letta ritwitta l'appello di Lerner sul "Fatto", affinché come segretario Pd chieda al governo di ripristinare il soccorso in mare. A Salvini chi lo dice?



Domenica 25 aprile 2021 - Anno 13 - n° 113
Redazione: via di Sant'Erasmo 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. 1/14/2009

COVID, DOMANI GIALLI
Città&mare, già liberi tutti. Dosi al 50% over 80
MANTOVANI A PAG. 5
E CON UN'ANALISI DI GIORGIO SESTILI

BONGIORNO E GLI ALTRI
La carica dei 132 avvocati: partito n.1 in Parlamento



SALVINI A PAG. 6

NEL CDA SIEDE CARRAI
I viaggi e la rete di Renzi: al centro c'è la società Ibs
VERGINE A PAG. 7

GIALLOROSA AL VOTO
Napoli, Fico ora è pronto: serve Draghi sul debito
MIRILLO A PAG. 8

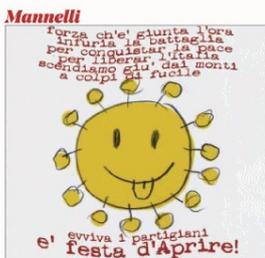
CARCERE FASCISTA
Gramsci, le carte coi retroscena del suo arresto

Gianni Marilotti

Bisogna impedire a questo cervello di funzionare per venti anni": così il pubblico ministero concludeva la sua requisitoria al processo che decretò la condanna di Gramsci dinanzi al Tribunale speciale fascista. Mai divieto fu meno efficace: nel dominio dove non comandano le catene, ma solo la libertà di pensiero, l'ordine espresso da Mussolini non poteva essere eseguito.
A PAG. 10 - 11



FERRUCCI A PAG. 20 - 21



Mannelli
Forza che giunta l'ora infuria la battaglia per conquistar la pace per liberar l'Italia scendiamo giù dai monti a colpi di fuocile
evviva i partigiani festa d'Aprile!

L'ADDIO A ROUSSEAU E le prime rivendicazioni al governo
Conte dà la sveglia ai 5Stelle
Fraccaro: "Draghi ci rispetti"

L'ex premier pubblica 2 post Facebook: ricorda la centralità della transizione ecologica, difende il superbonus e rassicura Casaleggio: "Onoreremo i debiti". Il nuovo M5S a maggio



DE CAROLIS A PAG. 2 - 3 - 4

È rimorto il M5S

Marco Travaglio

Quando morì papa Luciani, 33 giorni dopo papa Montini, *Lotta Continua* titolò: "È rimorto il papa". Ieri invece è rimorto il M5S. La notizia, come disse Mark Twain per smentire le indiscrezioni sul proprio decesso, "è grossolanamente esagerata". Ma in Italia ormai le notizie le dà un branco di spostati, convinti che qualcuno li legga e che la realtà non aspetti altro per adeguarsi. Purtroppo per loro, accade l'opposto. Stiamo parlando degli stessi geni che tre mesi fa raccontavano di un *Recovery Plan* scritto coi piedi da Conte e dai suoi ministri incapaci e invocavano i Migliori per riscriverlo da cima a fondo e salvare l'Italia. Ora che i Migliori l'hanno fotocopiato e ci hanno aggiunto qualche marchettina pro Eni, pro Confindustria e anti-ambiente, peraltro in ritardo, tutti gridano al miracolo per non dover ammettere di averne mentito ai lettori. Che peraltro, stando ai dati delle edicole e dei sondaggi, mostrano di essersene accorti. Ma dicevamo dell'ennesima morte dei 5Stelle: più che una notizia, una rubrica fissa settimanale che esce sulle migliori testate dalla loro nascita (4.10.2009). Stavolta il decesso sarebbe causato da tre fattori letali concomitanti: il video di Grillo sul figlio, la dipartita di Davide Casaleggio e della sua piattaforma Rousseau e il vuoto di *leadership* in attesa di Conte.

Libero: "Bancarotta M5S: Casaleggio taglia le paghe". *Domani*: "Senza Conte, senza Grillo, senza Casaleggio, senza stelle: del M5S non rimane più nulla". *Belpietro su La Verità*: "Senza capo e con i debiti il M5S è allo sbando". *Casaleggio jr. su La Verità*: "Senza la regola della piattaforma, Grillo&C. copieranno i soliti partiti". *Corriere*: "Addio al veleno tra i 5Stelle e la piattaforma Rousseau". *Rep*: "Il big bang dei 5Stelle", "Il Movimento a rischio estinzione". Pensano che basti ripetere in stereo una cazzata perché si avveri. Come quando scrivevano che il M5S avrebbe perso le elezioni del 2013 e del 2018 (infatti le stravinse), che al referendum renziano del 2016 avrebbe vinto il Sì (infatti stravinse il No) o che al referendum antigirillino del 2020 sul taglio dei parlamentari avrebbe vinto il No (infatti stravinse il Sì). Sono fatti così, vanno capiti: non ne azzeccano una, però insistono. Ora pensano che agli elettori interessi qualcosa di casa Grillo o della bottega Casaleggio. Dopo 12 anni, non hanno ancora capito perché molti guardano ancora ai 5Stelle: perché gli altri fanno mediamente o ribrezzo o pena. Chi combatte i vitalizi ai corrotti? Il M5S. Chi ha costretto ieri Draghi a rimangiarsi i tagli all'ecobonus 110%? Il M5S e un post di Conte su Facebook. Che poi chissà come farà Conte a postare tutta quella roba sui social, essendo morto ancor prima di nascere.

CDM IN NOTTURNA PREMIER STRETTO FRA IL M5S E L'EUROPA

Ora l'Italia ritarda: strigliata da Ursula



RECOVERY PLAN
IL BRACCIO DI FERRO COI 5S SULL'ECOBONUS E POI LA TELEFONATA CON VON DER LEYEN SUI DECRETI DI MAGGIO (GOVERNANCE E PA). SPARITI I FONDI ALLA RICERCA SCIENTIFICA

DELLA SALA, DI FOGGIA E PALOMBI A PAG. 2 - 3

FLAVIO INSINNA
"Proietti il maestro, le guerre in scena e la rinuncia ai figli"



FERRUCCI A PAG. 20 - 21

- LE NOSTRE FIRME**
- **Padellaro** Liberazione attualissima a pag. 12
 - **Colombo** Ricordare contro l'oblio a pag. 13
 - **Corrias** Il privé del feroce Agnellino a pag. 19
 - **Mercalli** Il black-out tecnologico a pag. 13
 - **Spadaro** Gesù cura senza profitti a pag. 13
 - **Luttazzi** Risate e giochi di parole a pag. 18

L'ADDIO A MILVA
Pantera "Rossa", Bella ciao: ora non canterà più



MANNUCCI A PAG. 22

La cattiveria
Salvini: "Il 25 aprile starò a casa". Per spiegare con un esempio pratico, agli italiani cosa sia la Liberazione



WWW.FORUM.SPINOZA.IT





il Giornale



DOMENICA 25 APRILE 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 98 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-3445 | Giornale (ed. notturna)

TRA PROCESSI E DIVORZI IL RICATTO DI GRILLO A DEMOCRATICI E GRILLINI

di Paolo Liguri

Soltanto un partito sfinito, logorato da un viaggio troppo lungo in sofferenza di nutrimento popolare e culturale, può fingere di credere che la vicenda dei 5 Stelle si concluderà con un divorzio chiaro e razionale. Non è così e lo dimostra l'atto drammatico e politico di Beppe Grillo. E non sarà certamente così, nell'immediato futuro. Il Partito di Conte e il Movimento di Casaleggio non sono due metà della stessa mela, sono il prodotto di un confronto e di uno scontro che va avanti sotterraneamente da almeno un anno. Ambedue le parti fanno riferimento ad una storia che è sembrata confusa fin dall'inizio, ma aveva una forza dirompente, che ha conquistato milioni di italiani stravolti da una politica che si era resa incomprensibile. Il video, molto violento, di Beppe Grillo non è stato affatto il ruggito di un padre ferito, in difesa del figlio, come sostengono alcuni, con ipocrisia (Marco Travaglio) o con ingenuità (Vittorio Feltri). Quel video è una mossa estrema di un politico che si accorge di essere stato raggruppato e si rivolge minacciosamente a quelli che forse lo avevano illuso di poter archiviare velocemente la tristissima vicenda che coinvolge il figlio Ciro. Il destinatario è soprattutto il suo Movimento, ma anche il Partito democratico che, dalla caduta del governo Conte, immagina e costruisce le premesse per costruire e sostenere un satellite dalle macerie dei 5 Stelle con cui affrontare e vincere le prossime elezioni amministrative. Grillo avverte e scoraggia: romani, non passerete sui resti di Cartagine senza danni. Soprattutto, Conte non farà la frittata della pasta della sera prima senza sacrificare molte uova sue e del Partito democratico. Enrico Letta, in questa settimana cruciale per una futura alleanza con i 5 stelle, è stato il Convitato di pietra: muto, estraneo, è stato probabilmente il più serio di tutti, mentre attorno a lui si cercavano le spiegazioni di comodo, l'emotività dell'attore consumato, il rigurgito maschilista della correttezza della vittima. Ma Letta aveva parlato molto prima, al momento della sua nomina: «Qui non si tratta di trovare un nuovo segretario, ma di trovare un nuovo partito», più chiaro di così. Ed era stata l'unica risposta possibile al «partito delle poltrone» del dimissionario Zingaretti. Per il nuovo segretario, strada (...)

segue a pagina 5

RECOVERY PLAN DRAGHI STOPPA I VETI EUROPEI

Premier-Von der Leyen: trattativa sulle riforme
Difesa, Leonardo fa shopping in Germania

Giuseppe Marino

■ Due intense telefonate ai massimi livelli per aprire un varco nel muro di Bruxelles, con Mario Draghi costretto a spendere il suo peso politico

per sbloccare una situazione precipitata nelle ultime ore e sbloccare l'euroburocrazia critica su «intere parti del Pnrr».

con De Francesco alle pagine 2-3
Zacché a pagina 20

EMERGENZA GIUSTIZIA

Sentenze a 30mila euro Beccato giudice corrotto

Massimo Malpica

■ «Che sputtanamento». Il commento è del gip barese Giuseppe De Benedictis, arrestato ieri insieme all'avvocato Giancarlo Chiariello con il quale aveva stretto un accordo corruttivo - soldi al giudice, libertà per i clienti del legale, anche malavitosi - ed è tratto da un'intercettazione di un paio di settimane fa. Di fatto una confessione per i pm, che a casa del giudice hanno trovato 1,2 milioni di euro nascosti in zainetti e finte prese elettriche.

a pagina 4

CASO PALAMARA

«Basta trojan arma affilata e senza regole»

Stefano Zurlo

■ «Trojan ingestibili», parla un giudice del tribunale di Roma.

a pagina 5

CONTROCULTURA

LA CANTANTE È MORTA A 81 ANNI A MILANO

Addio a Milva, pantera rossa tra Strehler e «Bella Ciao»

di Paolo Giordano, Antonio Lodetti e Stefania Vitulli
alle pagine 28-29

PASSIONE Il vero nome di Milva era Maria Iva Bioncati

CAOS RIAPERTURE

La rivolta dei baristi: vietato il caffè al banco

Daniela Uva

■ Dopo i ristoratori, gli operatori dello spettacolo e quelli del turismo, adesso è il turno dei baristi. A poche ore dalle tanto attese riaperture anche loro sono sul piede di guerra. Il dito è puntato contro il nuovo decreto che, in zona gialla, permette di consumare all'esterno ma non chiarisce se sia possibile farlo al bancone.

servizi da pagina 10 a pagina 12

IL FISICO Roberto Battiston

«La normalità? La ritroveremo tra 5 settimane»

Enza Cusmai

a pagina 11

L'articolo della domenica di Francesco Alberoni

Le regole necessarie di un amore felice

«Ho descritto i movimenti collettivi come processi sociali in cui la gente, in una situazione di disagio, di noia, di oppressione ma piena di vita, si ribella e, influenzata da una visione religiosa o da una ideologia, ha l'impressione che sia possibile un rinnovamento del mondo, l'accesso ad una nuova era di giustizia e di benessere. La nostra mente abitualmente pensa che il tempo scorra graduale e che il futuro si avvicini a piccoli passi. Invece, in questi casi, soffiata un vento di rinnovamento, di attesa di qualcosa di straordinario. A questa esperienza di rinnovamento ho dato il nome di stato nascente. Ora tutti coloro che la vivono si sentono fratelli, si vogliono bene e marciano uniti verso la meta, pronti a combattere ogni nemico. Ma il

movimento lasciato a sé tende a travolgere tutti nella bufera emozionale e produce dispotismo e tirannide. Ha sempre bisogno di istituzioni razionali correttive per costruire strutture democratiche. Io, poi, ho sostenuto che l'innamoramento sorge anch'esso dallo stato nascente ed è un movimento collettivo a due, ma la nuova comunità (la coppia) non ha bisogno di un nemico. Se non vengono ostacolati i due amanti sono felici di stare insieme e non attaccano nessuno, mentre al loro interno sviluppano una morale del dono e della dedizione. Ciascuno desidera che l'altro sia felice e opera per renderlo tale, ciascuno vuole anche lui stesso essere felice e l'altro opera per renderlo tale. E poiché ciascuno ha realmente dei mezzi potenti

per rendere felice l'altro, questo rapporto tende a stabilizzarsi. Inoltre gli innamorati vogliono un mondo sereno e diffondono l'idea di una morale della felicità e dell'amore. Nel film *Un anno dopo* la coppia felice e armoniosa esercita un'azione benefica sugli altri e crea incontri, comprensione e accordi. Dobbiamo allora concluderle che, mentre tutti i movimenti hanno bisogno di un intervento razionale che incanala o limita la spontaneità violenta e dispotica, l'amore non ne ha bisogno e dura armonicamente da solo? No, nel modo più assoluto, anche nella coppia la continuazione dell'amore e la convivenza armoniosa nel tempo ha sempre bisogno di una regolamentazione che viene periodicamente rivista, corretta e completata.

*IN ITALIA: FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA SPECIALE IN ALTO SINISTRA) IL SERVIZIO DI SPEDIZIONE IN ABONNAMENTO È GRATUITO PER I CLIENTI DEL TERRITORIO

Due amanti sviluppano una morale del dono e della dedizione



IL GIORNO

DOMENICA 25 aprile 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it


CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Lunga sequenza di episodi, scattano gli arresti

**Sui treni corre la paura
Baby gang e vandali
incubo a Varese e Pavia**

Giudici e Zanette in Lombardia



Milano, il delitto di Pietro Sanua

**Ambulante ucciso
per il no alla mafia
Vicini alla svolta**

Consani in Lombardia

ristora
INSTANT DRINKS

Recovery, Draghi sblocca i paletti Ue

Il premier chiama la presidente della Commissione e promette le riforme legate agli investimenti. Garanzie sul superbonus
Domani gran parte dell'Italia torna gialla: spostamenti liberi, riaprono bar e ristoranti. Le regole per fare sport e andare in spiaggia

Servizi
da pag. 3 a pag. 9

Milano e la vetrina del design

**Sì al Salone
come simbolo
di ripartenza**

Sandro Neri

Bastano due numeri per inquadrare immediatamente la portata della questione. Rinunciare al Salone del Mobile significa arrecare al sistema-Italia un danno compreso fra 1 e 1,3 miliardi di euro; per la sola Milano, di circa 350 milioni. E questo solo considerando il giro d'affari che la manifestazione legata al design assicurava all'indotto. L'annunciato ritorno del Salone del Mobile che, in programma a Milano dal 5 al 10 settembre, era già stato annullato l'anno scorso per l'emergenza pandemia, è ancora in forse. La mobilitazione, che ha coinvolto anche la politica, non ha sciolto dubbi e riserve di chi propende per un altro annullamento.

Segue a pagina 2

**CI LASCIA A 81 ANNI MARIA ILVA BIOLCATI, LA ROSSA DELLA CANZONE
CON MINA E VANONI UN'ICONA NAZIONALE. BAUDO: INARRIVABILE**



ERA MILVA

Cutò e Cumani
alle pagine 10 e 11

È morta a Milano
Milva, 81 anni,
cantante e attrice
detta la 'Pantera di Goro'

DALLE CITTÀ

Milano

**Coniugi uccisi
dalla frana
Il gip archivia
«Senza giustizia»**

Gianni nelle Cronache

Milano

**Ricercatore
col triplo lavoro
Risarcirà l'ateneo**

Palma nelle Cronache

Lodi

**Bivacchi
all'ex Macello
«Ora basta»**

D'Elia nelle Cronache



Il 25 aprile visto dal figlio di uno dei 7 fratelli Cervi

**«La libertà ha un prezzo
A me è stato tolto il papà»**

Nitrosi a pagina 15



Il sondaggio: contrari sei su dieci

**Tifo contro la Superlega
Gli italiani fanno muro**

Noto a pagina 13

IL CAMBIO DI STAGIONE TI BUTTA GIÙ?



PROVA SUSTENIUM PLUS.

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA,
EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.

SUSTENIUM

A. MENARINI



Oggi su Alias D

TRUMAN CAPOTE le lettere dell'autore americano ricalcano lo stile dei libri nei quali il narratore inesorabilmente trascina il lettore «in situazione»



Albania

ELEZIONI Si rinnova il Parlamento. Rischia il leader socialista Rama, incalzato dal centro-destra

Alessandra Briganti pagina 7



Culture

CHRIS KRAUS L'autore di «Figli della furia» indaga la continuità tra la Germania nazista e quella del dopoguerra

Guido Caldiron pagina 10

il manifesto quotidiano comunista oggi con ALIAS DOMENICA I NOSTRI PRIMI 50 ANNI -3-

DOMENICA 25 APRILE 2021 - ANNO LI - N° 98 www.ilmanifesto.it euro 1,50

SUL RECOVERY LE INSODDISFAZIONI DELLA MAGGIORANZA E DI BRUXELLES. CDM SLITTA NELLA NOTTE

Draghi in crisi tra due fuochi «amici»

■ C'è il fuoco interno ed è nutrito perché nella maggioranza di dubbi sul Pnrr che il cdm avrebbe dovuto varare ieri mattina ce ne sono parecchi. E c'è il fuoco esterno, quello di Bruxelles, che è più temibile. La speranza di riunire davvero il cdm ieri alle 10, come da agenda, era già svanita venerdì

sera: impossibile, non ritenendo la Commissione europea ancora risolti i dubbi sul testo. Riguardano le 4 riforme indispensabili per l'erogazione dei 192 mld del Recovery: in particolare la riforma della concorrenza e quella del fisco, che non soddisfa i requisiti sia nel merito e soprattutto nella tempistica. Inoltre nel

Pnrr ci sono troppe strade che non tengono conto dell'impatto ambientale. Il filo diretto di mediazione con von der Leyen.

Sul fronte interno scontro sia nel merito del Piano che nel metodo. Chi lo gestirà? Alta tensione superbonus. I nodi interni nel Cdm convocato nella notte.

COLOMBO, FRANCHI A PAGINA 4

Il Def del il governo Pandemia vs autonomia differenziata

MASSIMO VILLONE

Il Documento di economia e finanza (Def) da ultimo presentato dal governo di Mario Draghi include tra i col-

legati al bilancio un disegno di legge per l'attuazione dell'autonomia differenziata. — segue a pagina 4 —

Roma 25 Aprile 2017 foto Attilio Cristini

Il nostro 25 aprile L'invenzione di una società totalmente diversa

LUCIANA CASTELLANA

Mi domando se la Resistenza sarebbe stata ricordata, e se gli ormai tantissimi nati molto dopo il 1945 ne avrebbero avuto qualche cognizione, se ogni anno, da più di 70, non fosse stata puntualmente commemorata dalle associazioni partigiane e dalle istituzioni antifasciste. Mi pongo questo interrogativo ovvio per non lasciare spazio alcuno a chi - ce ne sono parecchi - considera gli anniversari stanche e retoriche ripetizioni. Sono invece importantissimi perché si tratta di momenti preziosi della vita di ciascuno: quando ci si sente parte di una memoria collettiva. Occasioni sempre più rare, perché di collettivo nelle nostre vite più recenti ce ne è sempre di meno.

Altro è il discorso sul come si usa la memoria, oggi che di partigiani ancora vivi ce ne sono pochissimi e perciò il succo che si trae dal loro vissuto è meno scontato e sempre più arbitrario. Sarebbe bello, per esempio, fare una volta un grande serio sondaggio, articolato per settori di opinione ma anche per generazione, per capire meglio cosa evoca in ciascuno questa data. Non solo per soddisfare una curiosità, ma perché ne potrebbe scaturire un interessante dibattito politico, fra posizioni anche molto diversificate pur emerse da un medesimo schieramento politico e sociale. Se si facesse un simile confronto spererei comunque non si finisse col fare l'elenco dei valori da riaffermare.

— segue a pagina 3 —



Oggi è il 76° della Liberazione. La memoria viva di quei giorni è la vera ripartenza, nel secondo anno di lotta alla crisi e alla pandemia. Le cento piazze dell'Anpi e un fiore per ogni partigiano ucciso lo testimoniano. Da Mattarella l'invito a «recuperare quella spinta propulsiva» pagina 2,3

Lele Corvi



Parlamento

Inchiesta toghe, un colpo a Montesquieu

PATRIZIO GONNELLA

Sono tanti i motivi per cui ritengo che il Parlamento non debba mettere sotto indagine la magistratura, si muovono su piani diversi pur essendo tra loro correlati in modo inestricabile. Motivi che attonano all'essenza della democrazia costituzionale.

— segue a pagina 6 —

MILVA

Ciao amica «Rossa», da Sanremo a Brecht



■ Morta a 81 anni la grande artista di Goro. Cantante, attrice e soubrette in tv: una carriera nel segno della curiosità e della sperimentazione. Voce possente dalle modalità infinite, capace di passare da Sanremo a Brecht, Battisti e Berio. Il sodalizio con Strehler.

CAPITTA E CRIPPA A PAGINA 11

all'interno

Naufragio Tripoli si difende Il triste silenzio dell'Ue

ALFREDO MARSALA PAGINA 6

Usa «Genocidio armeno» Biden rompe un tabù

MARINA CATUCCI PAGINA 9

Myanmar L'Asean chiede la fine delle violenze

EMANUELE GIORDANA PAGINA 9

ALBUM 1971-1979 il manifesto compie 50 anni dal 28 aprile in edicola un numero da collezione il manifesto

10475 9 770235 131000





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXX-N° 113 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/6, L. 662/96

Fondato nel 1892



Domenica 25 Aprile 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ISCHIA E PROCIDA: "IL MATTINO" - "IL BISOPPO", EURO L20

La Liberazione

Che bello il 25 aprile dell'unità nazionale niente liti sulla storia
Mario Ajello a pag. 46



Altro che Superlega

PlayStation serie A dove Ronaldo può giocare nel Benevento
Gennaro Arpaia a pag. 17



Cambiamenti e regole

IL LAVORO A DISTANZA UNA SVOLTA DA GESTIRE

Romano Prodi

Il lavoro a distanza che troppi, anche in Italia, chiamano "Smart Working" (come se tutti gli altri lavori non fossero intelligenti) era stato all'inizio pensato solo per particolarissime prestazioni. Con lo sviluppo del digitale, quest'innovazione si è progressivamente estesa e, dopo l'arrivo della pandemia, la sua diffusione è esplosa, fino a diventare abituale per una grande parte di coloro che non sono obbligati ad adempiere alle proprie funzioni nei tradizionali luoghi di lavoro, come gli operai o gli agricoltori. *Continua a pag. 47*

Il caso concorsi

IL RILANCIO DEL SUD PASSA SOLO DAL MERITO

Paola Severino

La sfida dell'Italia e in particolare quella del Sud per il post-pandemia si vince valorizzando il merito. Il merito, per noi del Sud, è stato sempre uno dei più efficaci ascensori sociali, soprattutto tra le famiglie meno abbienti. La mia famiglia di origine apparteneva a questa categoria: mio nonno, impiegato delle Poste, aveva sei figli, una moglie cattolicissima, che ospitava alla loro tavola già numerosa almeno un povero al giorno. *Continua a pag. 47*

Recovery, intesa con la Ue

Il Superbonus fino al 2023

►Prima lo scontro sulle riforme, poi Draghi convince von der Leyen Compromesso sulle agevolazioni edilizie: reinserite nella manovra

La ressa in attesa della zona gialla



L'illusione incosciente del liberi tutti

Giuseppe Crimaldi e Gennaro Di Biase in Cronaca

Amoruso e Conti, Bisozzi, Di Branco alle pagg. 2 e 3

L'intervista/1 Il garante

Stazione: privacy violata su pass e l'obbligo dei vaccini ai medici

Valentino Di Giacomo a pag. 9



L'intervista/2 Il ministro

Gelmini: nei ristoranti fino alle 22 nessuno rischia di essere multato

Marco Conti a pag. 7



L'intervista

Boccia: a Napoli laboratorio con M5S il candidato scelto insieme con De Luca



Primarie nel Dna del Pd ma si fanno dove servono come a Roma

Luigi Roano

«Napoli laboratorio italiano di un'alleanza con M5S. Occasione straordinaria. Non sprechiamola». L'invito di Francesco Boccia, responsabile Enti Locali del Pd che aggiunge: le Primarie si fanno dove servono come a Roma. E su De Luca: lo apprezzo, troveremo una soluzione sulla candidatura per salvare la città. *A pag. 11*

La follia La coppia arrestata puntava a eliminare anche madre e sorella

I fidanzati come Erika e Omar «Volevamo uccidere la famiglia»

Avellino, Giovanni aiutato da Elena ha accoltellato a morte il padre di lei

Gianni Colucci

Sono stati decisivi i messaggi contenuti nei telefonini dei due fidanzati per permettere agli investigatori di ricostruire il violento omicidio di Aldo Giota, 53enne ucciso nella sua abitazione ad Avellino dalla figlia 18enne Elena e da Giovanni Limata (insieme nella foto). Agghiacciante la rivelazione: volevano ammazzare anche mamma e sorella. *A pag. 13*



Le storie

In due contro tutti: rinchiusi da mesi in una bolla affettiva

Lei al quarto anno del liceo psicopedagogico, lui con problemi di droga: da un anno vivevano il loro amore malato come in una bolla che li aveva allontanati da tutti. *Colucci a pag. 13*

La scomparsa della grande cantante e attrice

Milva, l'amore per cantaNapoli di una scugnizza ad honorem



Federico Vacalebre servizi alle pagg. 14 e 15

1997, Milva al Borgo Marinaro di Castel dell'Ovo archivio Newfoto50

OTTURAZIONE SALTATA? CARIE? DENTE ROTTO?

NOCAVITY
KIT PER OTTURAZIONI DENTALI PROVVISORIE

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

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

NOCAVITY
KIT PER OTTURAZIONI DENTALI PROVVISORIE

OTTURAZIONE FACILE E VELOCE

PRONTO INTERVENTO DENTALE

LEGGERE ATTENTAMENTE LE ISTRUZIONI PRIMA DELL'USO E UN DISPOSITIVO MEDICO CE AUTMIN.SANITÀ DEL 29/04/2020





Il Messaggero



€ 1,40 ANNO 143-N° 113 ITALIA

NAZIONALE

10423

Domenica 25 Aprile 2021 • S. Marco Ev.-Anniv. Liberazione

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

11 VACCINI GIORNO PER GIORNO

Dosi somministrate ieri: **365.590**

Dosi somministrate in totale: **17.165.404**

Rapporto di crescita rispetto al giorno precedente: **+35,2%**

Rapporto di crescita rispetto alla settimana precedente: **+1,9%**



Ripartono gli eventi
Riapre la grande mostra dedicata ad Alberto Sordi
Entro l'anno Roma celebrerà anche Gassman e Dalla

Arnaldi a pag. 19



Il campionato
La Roma a Cagliari con la testa a Manchester
Lazio: Inzaghi torna in panchina e rinnova

Nello Sport



Rendimenti in calo
Il lavoro agile e i problemi da risolvere per il futuro

Romano Prodi

Il lavoro a distanza che troppi, anche in Italia, chiamano "Smart Working" (come se tutti gli altri lavori non fossero intelligenti) era stato all'inizio pensato solo per particolarissime prestazioni. Con lo sviluppo del digitale, quest'innovazione si è progressivamente estesa e, dopo l'arrivo della pandemia, la sua diffusione è esplosa, fino a diventare abituale per una grande parte di coloro che non sono obbligati ad adempiere alle proprie funzioni nei tradizionali luoghi di lavoro. (...)

Continua a pag. 18

«Nei locali fino alle 22, si può»

- **L'intervista** La ministra Gelmini: «Niente multe tornando a casa. Dal 15 maggio si cambia»
- **La promessa di Figliuolo**: 500mila vaccini al giorno entro il 29 aprile. Da domani Lazio in giallo

ROMA Domani gran parte dell'Italia torna in zona gialla. «Voglio chiarire un punto: chi andrà a cena fuori potrà stare tranquillamente seduto al tavolo fino alle 22 e poi, una volta uscito dal locale, far ritorno a casa senza alcun rischio di ricevere sanzioni». Così il ministro per gli Affari regionali Mariastella Gelmini, in una intervista a *Il Messaggero*, prova a spegnere le polemiche dei ristoratori che chiedono l'estensione del coprifuoco oltre le 22. Vaccini, il generale Figliuolo: entro il 29 aprile 500.000 dosi al giorno.

Conti, Evangelisti e Pirone alle pag. 6, 7 e 8

Intervista al ministro dell'Istruzione: «Più fondi per le mense»

Bianchi: «Tracciamento e trasporti per rientrare a scuola a settembre»

ROMA «Tracciamento e trasporti per tornare a scuola a settembre». Così il ministro dell'Istruzione Patrizio Bianchi in una intervista a *Il Messaggero*. «Il Recovery è un'occasione da non sprecare. Lo dobbiamo ai ragazzi». Il titolare della scuola

annuncia 4,5 miliardi per nuovi asili nido e 1,5 da impegnare per progetti contro la dispersione scolastica. E ancora. «Più investimenti su mense e palestre. Al Sud verrà rafforzato il tempo pieno».

Loiacono a pag. 5



Polemiche azzerate

Questo 25 aprile e il clima sereno da unità nazionale

Mario Ajello

Questo strano 25 aprile: con l'esecutivo di unità nazionale spariscono le accuse tra destra e sinistra.

A pag. 11

La spinta dei giovani
Il valore del merito per rilanciare il Paese

Paola Severino

La sfida dell'Italia e in particolare quella del Sud per il post-pandemia si vince valorizzando il merito. Il merito, per noi del Sud, è stato sempre uno dei più efficaci ascensori sociali, soprattutto tra le famiglie meno abbienti. La mia famiglia di origine apparteneva a questa categoria: mio nonno, impiegato delle Poste, aveva sei figli, una moglie cattolicissima, che ospitava alla loro tavola già numerosa almeno un povero al giorno. (...)

Continua a pag. 18

1939-2021 Addio a Milva: da Sanremo a Brecht, incantò l'Italia



L'ultimo assolo della Pantera rossa

Milva scomparsa all'età di 81 anni Alle pag. 20 e 21

Superbonus 110% proroga al 2023 con l'ok della Ue

► Nella notte in Cdm l'approvazione del Pnrr dopo i contatti tra Draghi e la von der Leyen

ROMA Superbonus 110% prorogato, senza eccezioni, fino al 2023. Con tanto di semplificazioni normative per rendere più semplice la fruizione dello strumento. Il premier Mario Draghi, dopo un vertice telefonico con la von der Leyen sulle riforme legate al Recovery, ha ottenuto l'ok dalla Ue. Nella notte il sì al Pnrr in Consiglio dei ministri.

Amoruso, Bisozzi Cifoni e Di Branco alle pag. 2, 3 e 4

Caso Civitavecchia

Il porto di Roma senza i fondi per i capitali

Andrea Bassi

Il caso del porto di Roma: non avrà i fondi degni di una capitale.

A pag. 4

Il bullismo a Roma

«Mia figlia e i pugni alla disabile, ora provo vergogna»

Raffaella Troili

«Mi vergogno di mia figlia chiedo scusa mille volte». Parla la mamma della ragazzina che ha aggredito la 12enne disabile a Roma, spalleggiata dalle amiche. «Non sono la classica madre che difende a prescindere. Se c'è da pagare si paga».



A pag. 15

BENVENUTI NEL FUTURO

PRIVATE & INVESTMENT BANKING

RENEWABLE ENERGY

DIGITAL & PERSONAL BANKING

Banca del Fucino
 Gruppo Bancario Igea Banca

www.bancafucino.it

BILANCIA OTTIMISTA

Buona domenica, Bilancia! Dean Martin, famoso attore, cantante, statunitense, disse una volta: "Io cerco di ridere una volta al giorno. È una gran cosa". In effetti, la situazione generale non è certo spensierata per voi della Bilancia, ma con il garbo, l'ironia e l'ottimismo di cui siete ampiamente dotati, sapete prendere lo stato di fatto con lo spirito giusto, mettendo da parte i vostri problemi personali. La ricchezza materiale è abbondante, i conti si possono pareggiare. Auguri.

L'oroscopo all'interno

* € 1,20 in Umbria. € 1,40 nelle altre regioni. Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nella provincia 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

DOMENICA 25 aprile 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it


CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Reggio, li ha scoperti il figlio

Trovato in casa ucciso a martellate, grave anche la moglie

Bonafini nel Fascicolo Regionale



L'intervista al medico di Cesena

«Così abbiamo curato Morandi dopo le ustioni»

Giordani nel Fascicolo Regionale

ristora
INSTANT DRINKS

Recovery, Draghi sblocca i paletti Ue

Il premier chiama la presidente della Commissione e promette le riforme legate agli investimenti. Garanzie sul superbonus. Domani gran parte dell'Italia torna gialla: spostamenti liberi, riaprono bar e ristoranti. Le regole per fare sport e andare in spiaggia

Servizi
da p. 3 a p. 9

Negazionisti e no vax

Nella testa di chi crede ai complotti

Michele Brambilla

Vorrei sapere che cosa c'è nella testa di chi crede sempre, in modo incondizionato, che tutto sia orchestrato da complotti. Vorrei sapere perché quando parla il rappresentante di un'istituzione - che sia di un governo, di un ministero, di un Istituto Superiore della Sanità o anche di un'azienda - certe persone pensano che «sicuramente» costui ci sta imbrogliando. Quando invece parla qualcuno su un sito sconosciuto - o su un social o su chat di Whatsapp coperte dall'anonimato - quelle stesse persone sono certe che «sicuramente» ci sta dicendo la verità. Una verità che «gli altri» ci vogliono nascondere.

Continua a pagina 2

CI LASCIA A 81 ANNI MARIA ILVA BIOLCATI, LA ROSSA DELLA CANZONE CON MINA E VANONI UN'ICONA NAZIONALE. BAUDO: INARRIVABILE



ERA MILVA

Cutò e Cumani
alle pagine 10 e 11

È morta a Milano Milva, 81 anni, cantante e attrice detta la 'Pantera di Goro'

DALLE CITTÀ

Bologna, verso il voto

Letta benedice le primarie ed elogia Lepore «Un protagonista»

Rosato in Cronaca

Bologna, Borgonzoni in campo

«Piano di eventi per i cento anni di Pasolini»

Servizio in Cronaca

Serie A, a Bergamo alle 20,45

Scoglio Atalanta e futuro di Sinisa Le sfide del Bologna

Vitali e commento di Caniato nel QS



Il 25 aprile visto dal figlio di uno dei 7 fratelli Cervi

«La libertà ha un prezzo A me è stato tolto il papà»

Nitrosi a pagina 15



Il sondaggio: contrari sei su dieci

Tifo contro la Superlega Gli italiani fanno muro

Nota a pagina 13

IL CAMBIO DI STAGIONE TI BUTTA GIÙ?



PROVA SUSTENIUM PLUS.

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.

SUSTENIUM

A. MENARINI

DOMENICA 25 APRILE 2021

IL SECOLO XIX

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "SPECCHIO" - Anno CXXXV - NUMERO 98, COMMA 20 - B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR 50 - MANZONI & C.S.P.A.: Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

Oggi, festa della Liberazione, è il compleanno del Secolo XIX: l'occasione per riflettere sul ruolo dell'informazione in questa stagione così difficile



La forza di una storia lunga 135 anni

IL RESPIRO DEI TEMPI CHE CAMBIANO

LUCA UBALDESCHI

Il Secolo XIX arriva oggi al traguardo dei 135 anni di vita ed è giusto celebrare il risultato con un numero speciale perché il compleanno di un giornale non è soltanto un fatto anagrafico. È come un certificato di qualità: si resiste nel tempo perché si acquisiscono principi e metodi di lavoro che garantiscono di essere credibili.

Non è però un certificato che si ottiene una volta per tutte, va conquistato e difeso ogni giorno, attraverso un dialogo onesto: si ascolta la voce di chi legge e di chi vive intorno a noi, per capirne le esigenze, e poi si cerca, si scava, si indaga per fornire le risposte che possono aiutarci a decrittare un mondo che cambia sempre più velocemente e spesso con traiettorie confuse.

Capita di sbagliare - e allora si chiede scusa - ma lo spirito di fondo è davvero di servizio. Perché un giornale deve sintonizzare il proprio respiro con quello che anima la comunità cui si rivolge. Lo abbiamo capito molto bene durante questa terribile stagione della pandemia, quando sono aumentate, e di molto, le richieste arrivate alla redazione: per avere informazioni, per denunciare un disservizio, per essere guidati a risolvere un problema.

Segnalazioni che hanno per noi un significato enorme: se in un momento di grande difficoltà ci si rivolge a un giornale, significa sentirlo parte della propria vita, percepirlo come un alleato, riconoscergli un valore. Perché certo, tutti noi viaggiamo sui social, ma quando servono notizie certe e verificate, c'è ancora bisogno di buon giornalismo.

Oggi la tecnologia ci permette di alimentare il dialogo attraverso molti più canali rispetto al passato, il digitale si è sommato alla carta e ci sfida a imparare nuove competenze, ma l'approccio non cambia: lavoriamo per rinnovare ogni giorno il patto di fiducia con i lettori. È l'impegno che anima Il Secolo XIX da 135 anni e che vogliamo ribadire oggi. Convinti che un'informazione seria sia ancora un presupposto irrinunciabile per riuscire a essere più attrezzati a padroneggiare questi tempi complicati. In qualche modo, a essere più liberi. E non è banale dirlo oggi, nel giorno in cui l'Italia celebra la Festa della Liberazione. Auguri a tutti. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DISEGNO DI ANDREA BOZZO





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Imprenditrice.
Diana Bracco



A tavola con
Diana Bracco
Ricerca,
transizione
ecologica
e ruolo delle donne:
così riparte l'Italia

di **Paolo Bricco**
— a pagina 9

varco
DAL 1965 UN RIFERIMENTO SICURO

MUSTANG MACH-E ALL ELECTRIC

100% ELETTRICA. 100% MUSTANG.

Ford

Varco FordStore Milano - fordvarco.it

Domenica

DEBUSSY
LETTERE
A SUON
DI MUSICA

di **Enzo Restagno**
— a pagina 1



25 APRILE
IL GIORNO
DI TUTTI, CHE
SEGNO LA
RINASCITA
DELL'ITALIA

di **Emilio Gentile**
— a pag. 17



Tech 24

Nuovi televisori
Schermi cognitivi
nel salotto di casa

di **Gianni Rusconi**
— a pagina 19



Lunedì

L'esperto risponde
Sconti fiscali,
oltre 50 casi risolti

— domani in edicola

Recovery: frenata Ue, interviene Draghi Superbonus, proroga in manovra

Consiglio dei ministri

Una telefonata con Ursula von der Leyen sblocca il piano da 221 miliardi

Una telefonata tra il premier Draghi e la presidente della Commissione Ue von der Leyen ha sbloccato l'impasse sul testo del Recovery plan italiano. Da Bruxelles erano arrivati alcuni rilievi in materia di riforme, in particolare su quella fiscale. Nella notte il Consiglio dei ministri ha varato il documento. Anche sul fronte interno sbloccata la proroga al 2023 del superbonus edilizio. Sarà rifinanziato dalla legge di Bilancio.

— Servizi da pagina 2 a pagina 5

L'inchiesta



IL DECLINO DELLA CDU, DOPO MERKEL, ORA RISCHIA LA SCONFITTA

di **Isabella Bufacchi**
— a pagina 10

OCCUPAZIONE

Agricoltura, lo sfruttamento ha messo radici anche al Nord

di **Nino Amadore** — a pagina 11

L'ANALISI

Chernobyl, dopo 35 anni le strategie di Italia e Usa

di **Davide Tabarelli** — a pagina 10

CONFINDUSTRIA

«Economia del mare priorità del piano Ue, il settore è strategico»

Potina, Picchio e Santilli — alle pag. 6 e 7

«Strategico», il porto di Gioia Tauro, in Calabria

Leonardo acquista il 25% di Hensoldt

Cyber security

Operazione strategica, la società in Germania è leader nei sensori

Il gruppo Leonardo rileva il 25,1% della società per l'elettronica nella difesa tedesca Hensoldt al prezzo di

circa 606 milioni (23 euro per azione). L'accordo è con Square Lux Holding II, indirettamente di Kkr. Hensoldt è la società leader in Germania nel campo dei sensori per applicazioni in ambito difesa e sicurezza, con un portafoglio in continua espansione nella cybersecurity, gestione dei dati e robotica. Chiusa l'operazione, nella seconda metà del 2021, Leonardo diventerà il maggior azionista di Hensoldt.

di **Gianni Dragoni** — a pag. 12

ASSICURAZIONI

Generali ai soci: «Resta l'interesse per la Russia. Il gruppo è solido»

di **Laura Galvagni**
— a pagina 12

LETTERA AL RISPARMIATORE

Doppio focus per Generali: efficienza e diversificazione

di **Vittorio Carlini**
— a pagina 13

QUALE LEADERSHIP

VOTO TEDESCO E NUOVI EQUILIBRI IN EUROPA

di **Sergio Fabbrini**

Il prossimo 26 settembre si terranno le elezioni federali in Germania. Si tratta di elezioni importanti perché ciò che avviene in quel Paese ha conseguenze inevitabili sugli altri Paesi e soprattutto sull'Unione europea. Ma sono importanti anche perché Angela Merkel ha deciso di non ricandidarsi al ruolo di cancelliera, ruolo che ha assolto per ben quattro mandati consecutivi (dal 2005). Di qui, l'incertezza su come la nuova leadership intenderà esercitare il potere tedesco in Europa. Meno incertezza c'è invece su come quel potere è stato esercitato finora. Non vi è nessuno che possa mettere in discussione la statuta e l'integrità di Angela Merkel. In passaggi cruciali e critici della recente storia tedesca ed europea, Angela Merkel ha esercitato un ruolo fondamentale. Si deve alla sua leadership l'entrata in vigore del Trattato di Lisbona nel 2009, dopo la bocciatura del Trattato costituzionale nel referendum francese e olandese del 2005.

— Continua a pagina 8

COVID E ANALISI DEI FLUSSI

CAPITALI IN FUGA DA ITALIA E SPAGNA

di **Marcello Minenna**

Nel 2020 Italia e Spagna hanno visto defluire verso l'estero 76 e 107 miliardi di euro rispettivamente per via della crisi pandemica, esplosa in entrambi i Paesi precocemente a marzo 2020. Si è trattato di un mix tossico di minori afflussi e maggiori deflussi di liquidità da/verso tutti i settori dell'economia. Ovviamente la pandemia ha colpito in maniera differente, in ragione delle differenze strutturali tra le due economie. L'Italia ha registrato in termini assoluti maggiori deflussi nei settori finanziari, pagando la fragilità storica in tema di debito pubblico, ma anche afflussi più consistenti lato economia reale che hanno in parte compensato gli effetti negativi della fuga di liquidità.

— Continua a pagina 13

Ambrosiano
Valutiamo & Acquistiamo I Tuoi Preziosi

OREFICERIA
51,90 €/GR.

STERLINE
340,00 €

OROLOGI
MODERNI & VINTAGE

DIAMANTI

SIAMO APERTI

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

PROVA IL NUOVO SOLE 24 ORE
3 mesi a 1 €. Per info:
ilssole24ore.com/abbonamenti
Servizio Clienti 02.30.300.600



UniCo
SEDE OPERATIVA
VIA NICOLÒ PORPORA, 12
00198 - ROMA
CELLULARE +39 340 58 22 765
E-MAIL: INFO@UNICO SERVIZI.IT

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

CERCHI UN CORSO DI FORMAZIONE SU MISURA PER IL TUO PERSONALE?
Affidati al nostro team. Scoprire di più Franco per ogni tua esigenza!
UniCo www.unico.it

Domenica 25 aprile 2021
Anno LXXVII - Numero 113 - € 1,20
San Marco evangelista

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

MARIO HA PERSO I SUPERPOTERI

Draghi ridotto a fare il Conte

Estenuanti trattative con l'Europa e i partiti per chiudere il Recovery plan

Il Cdm decisivo per l'intesa rinviato in tarda serata come quelli di Giuseppe

E nel piano di rilancio mancano grandi progetti e sopravvivono vecchi bonus

Il Tempo di Osho

Lotito ha vinto il seggio ma il Senato non glielo dà



"Aspetta e entrà che sto pe creà 'n SuperSenato tutto pe noi"

Alcamo a pagina 8

... Alla fine è stato l'intervento di Draghi in prima persona, con una telefonata alla presidente della commissione Ue Von der Leyen a sciogliere l'impasse sul Recovery, dopo ore di trattative tra Roma e Bruxelles. Per Palazzo Chigi è stata una giornata convulsa, con il Cdm convocato alle 10 e slittato fino alle 22. Estenuanti mediazioni con i partiti su misure e governance.

Gasbarri, Mineo e Scutiero alle pagine 2 e 3

Il retroscena

Le nomine del premier fanno infuriare i ministri

Bisignani a pagina 3

Il doppio gioco del governatore

Se vuole correre per Roma Zingaretti lasci la Regione

DI FRANCESCO STORACE

Stavolta Nicola Zingaretti deve manifestare quell'onestà che non deve dimostrare davanti a un giudice. Ma deve essere onesto con il popolo. Perché se le voci che girano sono vere, neanche lui ha il diritto di prendere per i fondelli i cittadini. (...)

Segue a pagina 9

La cantante è morta a 81 anni

Addio a Milva Una vita passata tra musica e teatro



Antini a pagina 26

Migliaia di famiglie romane continuano a subire ritardi per operazioni funebri già pagate Troppi disservizi: Ama rischia la class action

Le nuove regole

Bancone ancora vietato Protestano i baristi

Verucci a pagina 17

... L'azienda municipalizzata dei rifiuti, che nella Capitale gestisce pure i servizi cimiteriali, rischia di pagare molti risarcimenti. Tra urne cinerarie «abbandonate», salme destinate alla cremazione che restano in stand-by oltre un mese, feretri stipati nelle camere mortuarie, sono tante le famiglie che potrebbero fare causa ad Ama.

Di Corrado a pagina 15

Non sono considerati «fragili»

Nel Lazio gli invalidi aspettano il vaccino

Sbraga a pagina 16



TORCIATA
Prima il Covid, ora nuova quarantena. D'Amato "salva tutti" tranne Zingaretti. L'assessore porta jella

avvocatocristinadimassimo.it

Avvocato Cristina Di Massimo

- Diritto di famiglia
- Diritto Amministrativo
- Diritto Del Lavoro
- Recupero Crediti
- Cause Condominiali

Avvocato Cristina Di Massimo
Via A. Pisano, 3 - 04019 Terracina (LT) Telefono: 335.6511360

Il diario
di Maurizio Costanzo

Si è soliti ripetere che in Italia, Salla Camera dei Deputati, succede "la qualunquè". A dir la verità, in Canada, il deputato William Amos è finito su Zoom durante una seduta del Parlamento completamente nudo. Ha detto "Chiedo scusa, mi stavo cambiando, vengo dal jogging". Ma non aveva un altro luogo più riservato per cambiarsi? Noi ci lamentiamo sempre, ma poi basta guardarsi intorno e ci troviamo deputati nudi. Sbaglierò, ma mi sembra veramente incredibile. A mia memoria, al Parlamento italiano, c'è stato giusto qualche errore di un deputato che è entrato nel bagno delle deputate e viceversa.

LA NAZIONE

DOMENICA 25 aprile 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it


CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

La segretaria dem e l'inchiesta in Toscana

Bonafè: «Sui rifiuti adesso il Pd chiede un piano rigoroso»

Caroppo nel Fascicolo Regionale



Firenze, la stima dell'Antimafia

Quei 24 milioni alla gang dei veleni

Brogioni nel Fascicolo Regionale

ristora
INSTANT DRINKS

Recovery, Draghi sblocca i paletti Ue

Il premier chiama la presidente della Commissione e promette le riforme legate agli investimenti. Garanzie sul superbonus. Domani gran parte dell'Italia torna gialla: spostamenti liberi, riaprono bar e ristoranti. Le regole per fare sport e andare in spiaggia

Servizi
da p. 3 a p. 9

Il governo, Salvini e il virus

La sindrome del logoramento perenne

Agnese Pini

La politica a passo di danza. Un piede dentro, due fuori, piroetta, mezzo piede dentro, mezzo fuori. Il ritmo del consenso richiede prestanza fisica e allenamento: lo sanno bene Matteo Renzi e Matteo Salvini. Come il suo omonimo ai tempi del Conte Bis, anche il Salvini del governo Draghi non ha deciso da che parte vuole stare. Così le battaglie salviniane di questi ultimi giorni (contro Speranza prima e sulle riaperture poi) se possono essere legittime nella sostanza, risultano contraddittorie nella forma: un piede dentro, due fuori, e poi si ricomincia.

Continua a pagina 2

CI LASCIA A 81 ANNI MARIA ILVA BIOLCATI, LA ROSSA DELLA CANZONE CON MINA E VANONI UN'ICONA NAZIONALE. BAUDO: INARRIVABILE



ERA MILVA

Cutò e Cumani
alle pagine 10 e 11

È morta a Milano
Milva, 81 anni,
cantante e attrice
detta la 'Pantera di Goro'

DALLE CITTÀ

Fiorentina: speciale di 12 pagine

**Viola al bivio
Oggi c'è la Juve
Sale la tensione**

Servizi nel Qs

Firenze

**Il piano vaccini
A giugno i 60enni
Ecco il calendario**

Ulivelli in Cronaca

Posto di blocco

All'interno
il racconto
di Marco Vichi



Il 25 aprile visto dal figlio di uno dei 7 fratelli Cervi

**«La libertà ha un prezzo
A me è stato tolto il papà»**

Nitrosi a pagina 15



Il sondaggio: contrari sei su dieci

**Tifo contro la Superlega
Gli italiani fanno muro**

Noto a pagina 13

IL CAMBIO DI STAGIONE TI BUTTA GIÙ?



PROVA SUSTENIUM PLUS.

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA,
EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.

SUSTENIUM

A. MENARINI



la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari*

L'Espresso

Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 46 - N° 98

Domenica 25 aprile 2021

MISS MARPLE

Oggi con L'Espresso e in regalo il libro *Miss Marple*

In Italia € 2,50

Recovery, i dubbi della Ue Ma Draghi: garantisco io

Paletti di Bruxelles su fisco e concorrenza, il via libera solo dopo un lungo confronto tra premier e Von der Leyen. In serata il Consiglio dei ministri approva il piano da 191 miliardi, per superbonus e Quota 100 si decide in autunno

Domani l'Italia riapre, ora preoccupa la variante indiana del virus

Primo via libera al Recovery plan, approvato nella notte in Consiglio dei ministri, dopo un braccio di ferro con l'Europa e con i partiti. Il premier Mario Draghi chiama Von der Leyen: sulle riforme garantisco io. Intanto, domani quasi tutta l'Italia torna in zona gialla.

I servizi da pagina 2 a pagina 8

Il commento

La zona grigia venuta da lontano

di **Claudio Tito**

Un certo pregiudizio anti-italiano riaffiora con regolarità in Europa. C'è una domanda che tutti - o quasi - i nostri partner dell'Unione si pongono e ci pongono: ce la farete? Rispetterete gli impegni presi? Si tratta di un sospetto che viene da lontano. Sono i dubbi che hanno accompagnato la nostra - e la loro - storia recente. E spesso prende la forma di un riflesso condizionato a cui l'Italia stessa ha contribuito, per così dire, fattivamente. Circa due secoli fa Camillo Benso di Cavour ammetteva senza troppi fronzoli: «Siamo una nazione di secondo ordine». Riferendosi in particolare al nostro peso politico nel Continente.

● continua a pagina 24

Oggi la festa della Liberazione



▲ Milano I partigiani sfilano per le strade della città il 25 aprile 1945

25 aprile, il secondo Risorgimento

di **Maurizio Molinari**

Il 25 aprile del 1945 la liberazione dell'Italia dal nazifascismo fu possibile grazie alla scelta di coloro che si unirono alle forze partigiane a fianco degli alleati contro gli eserciti di Hitler e Mussolini. A 76 anni da allora storie, volti e aneddoti di quella sollevazione ci aiutano a comprendere come si trattò di un momento della storia nazionale ancora oggi fonte di insegnamento per tutti noi. Come scrisse nel 1961 Carlo

Tre pagine in Cultura

Resistenza, all'origine di un nome. E il coraggio del bambino partigiano

di **Umberto Gentiloni, Brunella Giovara, Giacomo Papi** con una lettera di **Elisabetta Casellati**

● alle pagine 27, 28 e 29

Casalegno, il vicedirettore de *La Stampa* che sarebbe stato assassinato dalle Brigate Rosse, la "lotta di liberazione dal nazifascismo" è stata un "secondo Risorgimento" perché ha visto una moltitudine di singoli che, portatori di valori diversi, si sono ritrovati uniti nell'intento di risollevarla la nazione occupata dallo straniero, oppressa nei suoi diritti e aggredita nella sua identità.

● continua a pagina 25

Le idee

Voltaire tra lo stile e la morale

di **Eugenio Scalfari**

Una volta, molto tempo fa, feci un sogno assai strano, il sogno che ancora ricordo dopo tanti anni. Di tanto in tanto ricompare nella mia mente non più come sogno ma come ricordo e mi affascina e mi impaurisce insieme. L'io contenuto nella mia sfera non voleva né svegliarsi né alzarsi da quel letto dove stava sognando un paesaggio di lontane colline azzurro-viola. Infine, accadde qualche cosa: nel mio corpo entrò un gran diavolo bianco. Io lo vidi salire su dal fiume che rise al vento freddo delle stelle, che pianse al vento oscuro dei pantani, che fuggì tra i canneti lungo il mare. Stavo sempre addossato alla porta immobile guardando il me stesso steso sul letto e combattuto tra la febrilità di quel corpo carnale e la muta e liscia carezza della sfera d'argento. In quel punto mi svegliai. Le persone veramente colte la questione della morale l'hanno esaminata.

● continua a pagina 25

Mappamondi

Il vice di Navalnyj: l'Europa indagherà sui soldi di Putin

di **Gianni Vernetti**

Vi chiediamo di seguire i soldi di Putin». Così Leonid Volkov, 41 anni, *chief of staff* di Aleksej Navalnyj che da due anni dirige le sue campagne.

● a pagina 17

Così la Cina si è comprata il Montenegro

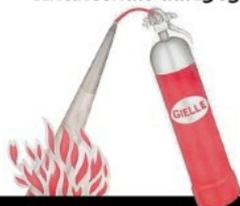
dal nostro inviato
Vincenzo Nigro

MATESEVO
Le pietre del Montenegro sono dure come l'acciaio, taglienti come il vetro. È proprio qui che i cinesi sono venuti.

● alle pagine 14 e 15

GIELLE™

Antincendio dal 1965



Vigilanza Antincendio | Collaudi Tped-Ispesl

PREMIATA AZIENDA STORICA DEL COMM. LUIGI GALANTUCCI
www.gielle.it - www.f-gas.it

Longform



Università, il viaggio di Agnese nel Paese dei baroni

di **Bonini, Franchilla, Pertici Serranò e Zunino** ● a pagina 37

Addio a 81 anni



Milva, la ragazza di campagna dalla voce magica

di **Aspesi, Assante, Bandettini e Serra** ● alle pagine 24, 30 e 31

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

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

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

NZ

LA STAMPA

DOMENICA 25 APRILE 2021

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (1,50 € QUOTIDIANO + 0,50 € SPECCHIO ABBINAMENTO OBBLIGATORIO) | ANNO 155 | N. 113 | IN ITALIA | SPEDIZIONE ABB. POSTALE | DL 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) | ART. 1 COMMA 1, DCB-TO | www.lastampa.it GNN

IL 25 APRILE, LA RESISTENZA, LA SCONFITTA DELLA DITTATURA FASCISTA. MATTARELLA: UNITÀ E COESIONE PER USCIRE DALLA CRISI

Nel nome della LIBERTÀ



© PUBLIFOTO-LAPRESSE

PERCHÉ ABBIAMO SMESSO DI ASCOLTARE LO SPIRITO DELLA COSTITUZIONE

MASSIMO CACCIARI

Quale vittoria si celebra il 25 aprile? Non solo quella contro «invasori» che avevano scatenato una guerra che si potrebbe definire «ingiusta», secondo tutti i parametri dello *ius belli* fino ad allora, almeno a parole, condiviso. È anche la vittoria in una guerra civile, la più tremenda delle guerre e anche quella che più profondamente ne esprime l'essenza, quel-



la in cui «si sa perché si uccide e chi si uccide: il lupo divora l'agnello, ma non lo odia; ma il lupo odia il lupo» (Henry de Montherlant). Si celebra la vittoria in una guerra come questa a due condizioni – se queste non vengono comprese e rispettate non varrà il motto «guai ai vinti, *vae victis*», bensì il suo opposto: guai ai vincitori, «*vae victoribus*».

CONTINUA ALL'INTERNO

QUEI CAMPITALIANI DI RACCOLTA CON CUI NON ABBIAMO ANCORA FATTO I CONTI

DACIA MARAINI

Purtroppo in Giappone, dove mi trovavo nell'aprile del 1945, eravamo ancora in piena guerra. Le due bombe atomiche che porteranno alla resa saranno gettate su Nagasaki e Hiroshima il 6 e il 9 agosto. Il 25 aprile mi trovavo con le mie due sorelle, Yuki e Toni, con mio padre Fosco e mia madre Topazia nel campo di concentramento per antifascisti, tormentati dalla fa-



me, dalle bombe, dai parassiti e dai terremoti. Ero una bambina di otto anni, terrorizzata, convinta ogni giorno che sarebbe stato l'ultimo della mia vita, fra le minacce dei guardiani che ci volevano morti, i morsi della fame che ci avevano tolto tutte le forze, il timore delle bombe che cadevano mattina e sera e le scosse dei continui terremoti.

CONTINUA ALL'INTERNO



1103425

1711316174133

1711316174133

1711316174133

1711316174133

1711316174133

1711316174133

1711316174133

1711316174133

1711316174133

1711316174133

1711316174133

1711316174133

1711316174133

1711316174133

1711316174133

1711316174133

1711316174133

1711316174133

1711316174133

1711316174133

1711316174133

1711316174133

1711316174133

1711316174133

1711316174133

1711316174133

1711316174133

1711316174133

erogazione più cospicua è rappresentata dai 40 milioni per Torviscosa, ma ce ne sono anche 6 per dotare i comuni montani di sportelli in vista del Festival invernale dei giochi olimpici della gioventù europea che si terrà nel 2023.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porti: Trieste, rafforzato il collegamento con Norimberga

D' Agostino, con ferrovia movimentazione triplicherà in 2025

(ANSA) - TRIESTE, 24 APR - Si rafforza il collegamento ferroviario tra il Porto di Trieste e Norimberga. Il servizio partito lo scorso novembre, che congiunge il Terminal Samer Seaport del Porto di Trieste e il terminal intermodale Tricon di Norimberga, gestito dal Gruppo Bayernhafen, lungo un corridoio ferroviario di oltre 680 km, si consolida raddoppiando le sue frequenze di circolazione, che passano da 1 a 2 per settimana. Lo rende noto l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**. Da novembre ad aprile, le unità movimentate sono state 1.400, con un risparmio di circa 1.200 ton di CO2 e di 3.266 kg di ossidi di azoto. "Fattore chiave di questa crescita", spiega l' Authority, è la collaborazione consolidata tra Alpe Adria, società che si occupa dello sviluppo dei servizi di trasporto intermodale del **sistema** logistico dello scalo giuliano, e DFDS, gruppo danese leader del trasporto Ro-Ro. Con il servizio vengono movimentate unità intermodali con merce time-sensitive che, una volta sbarcata a Trieste dalla Turchia, necessitano di arrivare a destinazione nei tempi più brevi possibili. Prossimo step, annuncia l' Authority, sarà attirare e gestire sul corridoio volumi di container che sbarcano a Trieste con le navi delle principali shipping lines provenienti dal Far East. "Il nostro **sistema** logistico - afferma Zeno D' Agostino, presidente dell' **Autorità** - è in grado di rispondere alla domanda, attraverso il costante sviluppo del network intermodale. Con l' aumento della capacità ferroviaria, nel 2025 potremo garantire la movimentazione di quasi tre volte quella attuale grazie al potenziamento dell' impianto ferroviario". (ANSA).

The screenshot shows a news article from ANSA. The main headline is "Porti: Trieste, rafforzato collegamento con Norimberga". Below the headline is a sub-headline: "D' Agostino, con ferrovia movimentazione triplicherà in 2025". The article text discusses the strengthening of the railway connection between the Porto di Trieste and Norimberga, mentioning the Terminal Samer Seaport and the Terminal Tricon. It notes that the service frequency will double from 1 to 2 per week, and that the movement of units will increase significantly by 2025. The article also mentions the collaboration between Alpe Adria and DFDS. The right sidebar contains several widgets, including "ANSA2030", "UIM", "PREVISIONI METEO - MARINE", and a list of partner websites.

IL PORTO DI TRIESTE SVILUPPA LA SUA RETE INTERMODALE PER COMPETERE VIA MARE E VIA TERRA, SI RAFFORZA IL COLLEGAMENTO FERROVIARIO CON NORIMBERGA

Redazione

D' Agostino: con l' aumento della capacità ferroviaria, nel 2025 potremo garantire la movimentazione di quasi tre volte quella attuale grazie al potenziamento dell' impianto ferroviario Trieste- Lo scorso 5 Novembre 2020, in controtendenza rispetto al momento in cui l' Europa e l' Italia erano interessate dalle misure di lockdown, partiva il primo treno intermodale da Trieste per Norimberga, lungo un corridoio ferroviario di oltre 680 km al fine di garantire la connettività con le aree industriali europee e di consumo di riferimento. Ora il servizio che collega il Terminal Samer Seaport del porto di Trieste e il terminal intermodale Tricon di Norimberga, gestito dal Gruppo Bayernhafen, si consolida raddoppiando le sue frequenze di circolazione, che passano da 1 a 2 per settimana. Da Novembre 2020 ad Aprile 2021, le unità movimentate sono state 1400, con un risparmio nel periodo di circa 1200 ton di CO2 e di 3266 kg di ossidi di azoto. Fattore chiave di questa crescita è la collaborazione consolidata tra Alpe Adria, società che si occupa dello sviluppo dei servizi di trasporto intermodale del **sistema** logistico dello scalo giuliano, e DFDS, gruppo danese leader del trasporto Ro-Ro. Il collegamento mira a definire performance efficienti attraverso un modello di produzione ferroviaria flessibile implementato in cooperazione con Mercitalia Rail, principale impresa ferroviaria nazionale. Con il servizio infatti, vengono movimentate unità intermodali con merce time-sensitive che, una volta sbarcata a Trieste dalla Turchia, necessitano di arrivare a destino nei tempi più brevi possibili. Prossimo step sarà quello di attirare e gestire sul corridoio volumi di container che sbarcano a Trieste con le mega navi delle principali shipping lines provenienti dal Far East. La capacità di soddisfare in tempo le esigenze richieste dalle nuove catene logistiche e di produzione, anche a seguito degli effetti del Covid, sarà dunque la sfida che interesserà sempre di più il porto di Trieste. 'Il nostro **sistema** logistico - afferma Zeno D' Agostino, presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** - è in grado di rispondere alla domanda, attraverso il costante sviluppo del network intermodale. Con l' aumento della capacità ferroviaria, nel 2025 potremo garantire la movimentazione di quasi tre volte quella attuale grazie al potenziamento dell' impianto ferroviario'. Short URL : <https://www.ilnautilus.it/?p=82883>.



Trieste: raddoppia il collegamento intermodale con Norimberga. In 6 mesi risparmiate 1.200 tonnellate di CO2

Trieste Lo scorso 5 novembre 2020 è partito il primo treno intermodale da Trieste per Norimberga, lungo un corridoio ferroviario di oltre 680 km al fine di garantire la connettività con le aree industriali europee e di consumo di riferimento. Ora il servizio che collega il Terminal Samer Seaport del porto di Trieste e il terminal intermodale Tricon di Norimberga, gestito dal gruppo Bayernhafen, si consolida raddoppiando le sue frequenze di circolazione, che passano da 1 a 2 per settimana. Da novembre 2020 ad aprile 2021, le unità movimentate sono state 1400, con un risparmio nel periodo di circa 1200 tonnellate di CO2 e di 3266 kg di ossidi di azoto. Fattore chiave di questa crescita è la collaborazione consolidata tra Alpe Adria, società che si occupa dello sviluppo dei servizi di trasporto intermodale del sistema logistico dello scalo giuliano, e DFDS, gruppo danese leader del trasporto Ro-Ro. Il collegamento mira a definire performance efficienti attraverso un modello di produzione ferroviaria flessibile implementato in cooperazione con Merci Italia Rail, principale impresa ferroviaria nazionale. Con il servizio infatti, vengono movimentate unità intermodali con merce time-sensitive che, una volta sbarcata a Trieste dalla Turchia, necessitano di arrivare a destino nei tempi più brevi possibili. Prossimo step sarà quello di attirare e gestire sul corridoio volumi di container che sbarcano a Trieste con le mega navi delle principali shipping lines provenienti dal Far East. La capacità di soddisfare in tempo le esigenze richieste dalle nuove catene logistiche e di produzione, anche a seguito degli effetti del Covid, sarà dunque la sfida che interesserà sempre di più il porto di Trieste. Il nostro sistema logistico afferma Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale è in grado di rispondere alla domanda, attraverso il costante sviluppo del network intermodale. Con l'aumento della capacità ferroviaria, nel 2025 potremo garantire la movimentazione di quasi tre volte quella attuale grazie al potenziamento dell'impianto ferroviario.



«Scavare il Vittorio Emanuele per salvare S. Marco dalle navi»

Alessandro Santi (Port Community) difende la scelta dell'adeguamento «Se fosse il canale stato profondo 10-11 metri come da Prg, i problemi non ci sarebbero»

ELISIO TREVISAN

CROCIERE MESTRE Il canale Vittorio Emanuele III è l' unica via praticabile per evitare che le navi da crociera passino per il bacino di San Marco.

Lo afferma Alessandro Santi, coordinatore della Venezia Port Community, l' associazione che vive di **porto** e sostiene che il Vittorio Emanuele III, anche se scavato tra il 1920 e il 1925, è tutt' altro che inutile. «È un canale di grande navigazione, codificato nel vigente regolamento del **porto** (ordinanza 175 del 2009). Svolge la funzione di collegamento tra le due bocche di **porto**, permette cioè, in casi di necessità o emergenza, di far transitare da e per gli ormeggi di Marghera navi che utilizzino la bocca del Lido, e viceversa alle navi transitanti da e per Marittima di usare la bocca di Malamocco» dice Santi che ricorda il Redentore del 2017 quando in bacino di San Marco affondò una barca da trasporto: l' incidente costrinse 3 navi passeggeri a rimanere fuori in mare per ore con migliaia di passeggeri a bordo: «Se fosse stato funzionante quel canale (e cioè, invece di avere gli attuali 5 o 7 metri di profondità, avesse i 10 o 11 previsti dal Piano regolatore portuale), quel caos si sarebbe potuto evitare. D'

accordo, ma riprendere a scavare quel canale equivale a creare un unico grande fiume che parte dalle bocche di **porto** di Malamocco, prosegue per il canale dei Petroli, per il Vittorio Emanuele e per il canale della Giudecca, sconvolgendo l' equilibrio della laguna. Questo, almeno, sostengono gli ambientalisti. «Non vi è nulla di più idrodinamicamente fantasioso, visto che la laguna si divide in tre bacini autonomi con due spartiacque virtuali a cui il Vittorio Emanuele III è parallelo, e rappresenta il canale principale più prossimo e spesso assimilabile alla linea spartiacque più a nord - sostiene il coordinatore della Comunità portuale veneziana -. Peraltro anche uno degli esperti più citati dagli ambientalisti, il professor D' Alpaos (nel suo libro SOS Laguna), afferma che ha determinato nella sua configurazione originaria a 11 metri di profondità conseguenze morfologiche non rilevanti. E lo stesso risulta da recentissime analisi fatte dallo studio Rinaldo».

LA BARRIERA DEL MOSE Scavare anche il Vittorio Emanuele, oltre al canale dei Petroli, che senso ha se il Mose bloccherà sempre più spesso il **porto**? «Il Mose è un' altra questione che stiamo affrontando. E ad ogni modo il Vittorio Emanuele è la sola via d' acqua che permetterà di collegare la bocca di **porto** di Malamocco, l' unica predisposta all' accesso permanente con la parte del **porto** di Marittima, San Basilio e ormeggi nella città storica per navi passeggeri, yacht, catamarani e navi fluviali durante le chiusure delle barriere del MoSE alla bocca di Lido». Per renderlo nuovamente navigabile bisogna scavare milioni di metri cubi di fanghi che si sono depositati nel corso di decenni di mancate manutenzioni, com' è avvenuto nel canale dei Petroli e negli altri canali portuali.

«È chiaro, e mi stupisco che ci sia chi lo mette in dubbio trasformando attività normali di manutenzione di un **porto** in eventi eccezionali - conclude Santi -. Come tutti i porti, anche quello di Venezia si insabbia inesorabilmente.

Per garantirgli di continuare ad essere **porto** e quindi di assicurare il lavoro a migliaia di famiglie, c' è bisogno di portare avanti la millenaria opera di escavo manutentivo dei canali. Non prevederlo in maniera strutturale, supportati da scienza e coscienza, significa, nei fatti, voler decretare la morte del **porto**, magari cercando, a parole, di





Il Gazzettino

Venezia

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Indignazione nel quartiere per l'operazione edilizia al posto della Playa «Noi sempre ignorati dal Comune, tranne quando c'è da costruire»

«Basta con il cemento, stavolta ci ribelliamo» La rabbia di Zinola contro le case sul mare

SILVIA CAMPESE

savona «Sto contattando, una a una, le persone che ormai due anni fa avevano firmato la petizione contro il progetto delle villette. Eravamo stati duecento. Siamo tutti sul piede di guerra, pronti a metterci in gioco per fermare questa scelleratezza». Giovanni Quaglino che, a Zinola, abita proprio nei palazzi davanti all'ex Playa, dove dovrebbe sorgere la nuova struttura residenziale sul terreno della famiglia Gavotti, è furente.

La notizia e le immagini, pubblicate dal Secolo XIX, relative al progetto residenziale che potrebbe nascere al posto dell'ex Playa, una volta che lo stabilimento verrà trasferito alle Fornaci, ha funzionato come un detonatore. Ha, cioè, fatto riemergere ed esplodere la rabbia di un quartiere che, da anni, si sente abbandonato dall'amministrazione comunale.

«Tante promesse, tante parole e poi non si è visto più nessuno dal Comune. Si torna a parlare di noi solo per costruire e portarci via un altro pezzo di spiaggia», dice un residente, mentre esce dall'edicola di Marco Cancellara, in via Nizza, punto di ritrovo del quartiere.

Nella rivendita di giornali, ieri mattina, non si parlava d'altro. «Farò sentire la voce del quartiere», è il commento del consigliere comunale Giancarlo Bertolazzi, di passaggio dall'edicola, pronto a votare contro la sua stessa maggioranza pur di fermare l'operazione immobiliare.

La rabbia, nel quartiere, è tanta. Ciascuno ha i propri mugugni, le rivendicazioni personali, che sono tornate, prepotenti, nelle parole di ciascuno, come fosse la naturale reazione alla notizia delle villette. «Basta fare due passi per capire com'è ridotto il quartiere - dice Cancellara- Qui, davanti alla chiesa, non è chiaro se realizzeranno una rotonda, che andrebbe solo a creare problemi alla viabilità e che nessun commerciante vuole. Sulla spiaggia, l'**Autorità portuale** sta costruendo dei "casermoni", un bar e i servizi per la balneazione, che portano via altra spiaggia senza rispondere alle esigenze dei residenti, che avevamo più volte sollecitato. Ora vogliono autorizzare altro cemento? Siamo veramente stufi». Il concetto, sulla bocca di tutti, è lo stesso: "Zinola torna di moda se c'è da costruire, non per ascoltare i cittadini".

È il pensiero di Andrea Castellotti, che, da tempo, porta avanti una campagna per la realizzazione di una spiaggia attrezzata e accessibile ai disabili. «Quando ho presentato il mio progetto al Comune e all'**Autorità portuale** - dice - mi è stato risposto che non era fattibile. Invece, è sempre possibile costruire e portare via ai cittadini altra porzione di litorale per accontentare un soggetto privato. L'ennesima delusione».

Un pensiero condiviso da Vito Zirano, il barbiere del quartiere. «Nessuno qui vuole che si costruisca ancora. In compenso, abbiamo un lungo elenco di servizi che ci manca: a partire dalla pulizia più accurata, dall'inserimento di nuove strisce pedonali, degli scivoli per disabili nel sottopasso per attraversare l'Aurelia. L'elenco è lungo». C'è anche chi rimpiange gli anni gloriosi della "vecchia" Playa, quando lo stabilimento e il ristorante erano in auge. Una signora si lamenta dello stato di abbandono della spiaggia, rifugio per i barboni, che lasciano solo spazzatura abbandonata.



«Erano anni belli, quelli della Playa, per il nostro quartiere - dice Marinella Delfino, del Blu bar- Così com' è, oggi, la struttura abbandonata è uno scempio. Sarebbe bello risistemare lo stabilimento, magari creare un nuovo ristorante o comunque privilegiare le opportunità turistiche. Lo spazio c' è e le possibilità non mancano. Al contrario, sarebbe stupido perdere un altro pezzo di litorale, il nostro



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

bene più prezioso, per autorizzare un privato a costruire». Quaglino ricorda anche che aveva proposto ai residenti del quartiere, ciascuno mettendo una quota, di acquistare il tratto di litorale della Playa per realizzare una spiaggia attrezzata e pubblica. «Se ci mettessimo tutti insieme, potremmo farlo. Sarò anche un sognatore - dice il promotore della petizione- ma sarebbe il modo per "salvare", in modo definitivo, la nostra spiaggia, il nostro bene più prezioso».

--

Il progetto

Dall' expò al waterfront lettera-sigillo di Piano sulla "new Genova"

di Massimo Minella C'è un filo invisibile ed essenziale che lega il nuovo disegno del waterfront di levante al Porto Antico. Perché dove quest'ultimo finisce, inizia il nuovo cammino sul filo di costa della città. Se l'Expò nel '92 aveva segnato l'avvio di una Genova non più solo portuale o industriale, ma votata ai servizi e al turismo, adesso il waterfront di levante ne ripercorre le mosse. Identica la firma del progetto, quella dell'architetto Renzo Piano, che per completare la "new Genova" suggerisce di compiere dieci passi, tutti quelli necessari a rendere concreto un disegno urbano che dalla testata dei Magazzini del Cotone, dove nel '92 si era fermato l'Expò, corre fino a piazzale Kennedy, destinato a ospitare una spiaggia urbana, e oltre.

Piano ha sintetizzato il suo "decalogo" in una lunga lettera al sindaco Marco Bucci. Un'analisi che da tecnica si fa urbanistica fino a chiudere con le linee guida di una svolta che dovrà fare leva sulla transizione ecologica ed energetica che sembra ormai attraversare le scelte del Paese. Tutto questo dovrà avvenire anche a Genova, restituendo alla città una parte preziosa e confusa, dove convivono spesso faticosamente industria e nautica, dove ampi porzioni di territorio vivono solo poche settimane all'anno. È possibile fare ordine in tutto questo? Piano offre alla città strumenti tecnici molto chiari, ma spetta poi a chi amministra il territorio completare l'opera. Certo, il lavoro da compiere non è semplice, soprattutto se non si tratta solo di abbattere strutture ormai fatiscenti, come i vecchi padiglioni della Fiera (il C sta già cadendo), ma di far nascere un canale navigabile in grado di arrivare fino alla calata Gadda, e quindi di lambire l'accosto dei Magazzini del Cotone, un Parco Urbano e una darsena che trova il suo fulcro negli spazi un tempo occupati dal palazzo ex Nira demolito due anni fa.

«L'arredo urbano - scrive Piano - rappresenta un elemento unificante del Waterfront di Levante; pertanto, benché realizzabile in fasi o da soggetti diversi, dovrà presentare le stesse caratteristiche tipologiche e gli stessi elementi in ogni lotto. Come nel Porto Antico, la pavimentazione dei moli dovrà contribuire alla definizione di uno spazio portuale e urbano insieme».

Città e porto quindi che provano ancora una volta a convivere per fare di Genova quello che ancora non è, cioè una città portuale. Fondamentale che si colgano quindi anche visivamente quelle caratteristiche comuni che dal Porto Antico si allungano fino a piazzale Kenendy e da qui consentono di arrivare fino a Boccadasse con percorsi ciclopedonali.

«Sia la pavimentazione, sia i bordi delle banchine saranno realizzati in pietra naturale - continua Piano - L'illuminazione, i lampioni, la segnaletica, i corrimani, le sedute e tutto l'arredo urbano dovranno essere disegnati con la stessa immagine coordinata, come già avvenuto per il Porto Antico, con lo stesso livello qualitativo».

Centrale in questo percorso di città portuale è il progetto del "Parco Darsena" contraddistinto dal verde, l'elemento connettivo tra la città e il porto, tra le mura storiche e la nuova Darsena.

«Un filtro vegetale - prosegue Piano - mitigherà la presenza della sopraelevata e della viabilità portuale, che deve avere caratteristiche urbane e non infrastrutturali.

Un giardino continuo tra la viabilità portuale e le mura storiche. Particolare cura sarà messa nel rendere questi luoghi



sicuri, senza barriere o recinzioni ma con adeguati sistemi di sicurezza attivi».

Poi la lunga passeggiata a mare, attraverso il parco urbano che unità Boccadasse al Porto Antico con



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

un percorso ciclo- pedonale che sarà la continuazione ideale di corso Italia. « Articolandosi nel verde, questo percorso sarà caratterizzato dalla vista verso la Darsena - spiega ancora l' architetto nella sua lettera - Per restituire alla città le aree urbane prominenti sul mare, con una maggior vocazione pedonale, la passeggiata dovrà essere connessa con Corso Aurelio Saffi, tramite un collegamento verticale costituito da un ascensore panoramico a ridosso delle mura storiche davanti all' ospedale Galliera, in continuità con Villa Croce, via Vannucci e corso Mentana».

Altrettanto innovative le linee progettuali pensate per alimentare dal punto di vista dei consumi energetici l' intero impianto, con un ricorso predominante alle fonti rinnovabili, sole, vento, mare secondo l' approccio "Nzeb Nearly Zero Energy Building". «Dalle componenti naturali che caratterizzano il litorale l' intervento deve trarre energia e garantire il comfort riducendo al minimo l' impatto ambientale - scrive Piano - Occorrerà impostare la strategia energetica sul vettore elettrico, senza ricorso a sistemi di generazione a fonti fossili, privilegiando le fonti rinnovabili. Occorrerà prevedere l' adozione di una generazione energetica a pompa di calore e a fonti rinnovabili solari, assieme al recupero energetico, sistemi impiantistici a bassa temperatura, smart metering e controlli evoluti.

Dovranno essere previste colonnine di ricarica di veicoli terrestri e marini alimentate da fonti rinnovabili solari».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La mamma, l'avvocata e la giudice. Tre donne in lotta per la verità sulla strage della Torre Piloti

Adele Chiello ha ottenuto una sentenza per la morte del figlio, una delle 9 vittime della collisione nel porto del 2013. Ma la battaglia continua. Ora nel mirino ci sono il sistema di certificazione delle navi e la sicurezza dell'approdo

SARA LUCARONI

Guardi che non è coraggio, è amore per mio figlio. Io allo Stato gliel' ho consegnato per la manina, me lo ha restituito dentro una cassetta di legno stipata nella stiva di un aereo». Adele Chiello Tusa parla per cinque ore di fila al telefono. Vuole spiegare quel che ha fatto per rompere "il sistema", le poche lacrime e le tante urla, le camminate al Molo Giano, le facce alle udienze, le lampadine che le si sono accese, l'Italia che uccide sul posto di lavoro. Ci mescola «la musica che ti salva sempre», la morte del marito e Giuseppe che da piccolo le diceva: «Se non mangi, non mangio neanche io, se piangi piango anche io», e allora bisognava essere ancora più forti. E poi la rabbia nel vedere le divise alla camera ardente, il codice civile e il manuale di procedura penale piazzati sul tavolo di cucina.

«Lo scriva, lo scriva. Ho preso a bastonate le persone, ho alzato le mani, ho messo sottosopra scrivanie alla Capitaneria, ho urlato "ti ammazzo".

A un altro ho detto: "Ti conviene che ti fai condannare perché alla fine ti strozzo". Prima ero calma, questo non era il mio temperamento». Il

"prima" per lei finisce alle 23,05 del 7 maggio 2013, quando la motonave Jolly Nero della Ignazio Messina & C., durante la manovra per uscire dal porto, ha un' avaria al motore e dopo una serie di errori urta la banchina causando il crollo della torre piloti.

In quattro vengono estratti vivi dalle macerie finite in mare. Tra le nove vittime c'è il figlio di Adele, il trentenne sottocapo di seconda classe Giuseppe Tusa. Era nell' ascensore.

Verrà estratto alle 14,45 il giorno dopo, proprio mentre sua madre, che lo credeva ricoverato per un incidente, arriva a Genova. «Quando lo vidi, coperto dal lenzuolo all' obitorio spuntava solo il viso, sembrava dormisse. Aveva i capelli bagnati, urlai che volevo un phon per asciugarli.

Mi dettero un asciugamano», dice la donna. Aveva le mani rotte e le ossa fuori per aver scavato tra le macerie in acqua, lo vide solo quando riuscì a leggere l' autopsia e vedere i filmati del recupero. Mentre ancora lo cercavano, lo aveva chiamato al cellulare immaginandolo da solo in ospedale: «Lei ha mai sturato un lavandino?»

Io al telefono ho sentito quel rumore lì. Lo giuro e ce l' ho ancora dentro le orecchie». Le sue intuizioni e la sua tenacia portano la Procura di Genova ad aprire un nuovo processo, dopo le condanne definitive di tre membri dell' equipaggio e l' assoluzione della Messina, condannata a una sanzione amministrativa di un milione e mezzo di euro. Lo scorso 15 settembre il giudice Paolo Lepri ha condannato altre sette persone perché l' urto di una nave con la banchina era un «rischio che gli imputati dovevano e potevano prevedere»: sono l' ammiraglio ex comandante della Capitaneria di Genova Felicio Angrisano, l' ex commissario del Comitato autonomo portuale Fabio Capocacciano, l' ex presidente della sezione del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici Ugo Tomasicchio, gli strutturisti Angelo Spaggiari e Mario Como, l' ingegnere Paolo Grimaldi e Giovanni Lettich della Corporazione Piloti. Mentre sono arrivati gli atti di appello, la sentenza ha "gemmato", perché nel mirino ora ci sono il sistema di certificazioni delle navi e la si

Battaglie civili

GENOVA

La mamma, l'avvocata e la giudice. Tre donne in lotta per la verità sulla strage della Torre Piloti

Adele Chiello ha ottenuto una sentenza per la morte del figlio, una delle 9 vittime della collisione nel porto del 2013. Ma la battaglia continua. Ora nel mirino ci sono il sistema di certificazione delle navi e la sicurezza dell'approdo

di Sara Lucaroni

Guardi che non è coraggio, è amore per mio figlio. Io allo Stato gliel' ho consegnato per la manina, me lo ha restituito dentro una cassetta di legno stipata nella stiva di un aereo». Adele Chiello Tusa parla per cinque ore di fila al telefono. Vuole spiegare quel che ha fatto per rompere "il sistema", le poche lacrime e le tante urla, le camminate al Molo Giano, le facce alle udienze, le lampadine che le si sono accese, l'Italia che uccide sul posto di lavoro. Ci mescola «la musica che ti salva sempre», la morte del marito e Giuseppe che da piccolo le diceva: «Se non mangi, non mangio neanche io, se piangi piango anche io», e allora bisognava essere ancora più forti. E poi la rabbia nel vedere le divise alla camera ardente, il codice civile e il manuale di procedura penale piazzati sul tavolo di cucina.



Adele Chiello, madre di Giuseppe Tusa, vive dalla vitrina della torre della Torre Piloti dal porto di Genova, dopo la caduta della sentenza di primo grado, il 17 maggio 2017. Il tribunale ha fatto il sistema tra le macerie

una serie di servizi urta la banchina e assente il cordolo della torre piloti. In quattro vengono estratti vivi dalle macerie finite in mare. Tra le nove vittime c'è il figlio di Adele, il trentenne sottocapo di seconda classe Giuseppe Tusa. Era nell' ascensore. Verrà estratto alle 14,45 il giorno dopo, proprio mentre sua madre, che lo credeva ricoverato per un incidente, arriva a Genova. «Quando lo vidi, coperto dal lenzuolo all' obitorio spuntava solo il viso, sembrava dormisse. Aveva i capelli bagnati, urlai che volevo un phon per asciugarli. Mi dettero un asciugamano, dice la donna. Aveva le mani rotte e le ossa fuori per aver scavato tra le macerie in acqua, lo vide solo quando riuscì a leggere l' autopsia e vedere i filmati del recupero. Mentre ancora lo cercavano, lo aveva chiamato al cellulare immaginandolo da solo in ospedale: «Lei ha mai sturato un lavandino?»

30 settembre 2021

curezza di tutto il porto di Genova. A dele ha seguito tutte le udienze con la foto di Giuseppe in mano o prendendo appunti. Ma ha fa

tto scoppiare anche diverse bagarre. Come quando ha sentito l' autodifesa di Angrisano. «Se mi avessero



detto che erano in pericolo, non li avrei fatti scendere immediatamente quei ragazzi?», ha sostenuto col giudice. «A quel punto mi sono alzata: Indegno! Non nominare più i figli nostri morti. La colpa è dei morti?». Al numero di Giuseppe risponde lei, ha fatto recuperare la memoria dal telefono finito in acqua. Dice che è stato lui a "svegliarla". Il vecchio pc, che lei non sapeva usare, l' ha acceso una notte e ha visto le immagini del crollo su YouTube, a un mese dalla tragedia: «Non mi avevano detto nulla per proteggermi. Ma io ho buttato le medicine e ho iniziato a vedere e leggere tutto perché mentre noi eravamo chiusi in Capitaneria, loro rilasciavano interviste ma si contraddicevano. Sentivo puzza». Va subito a **Genova** per trovare una cartina del **porto** da studiare. A settembre rifiuta il modulo con la cifra in bianco con cui gli armatori propongono risarcimenti. Coinvolge i giornalisti. Chiede ai legali di inviarle ogni documento: ne leggerà più di duemila. È sfogliando le perizie sulla Jolly, il Registro Navale Italiano (Rina), e le certificazioni di sicurezza e nota che a firmare la classificazione della nave sia sempre la stessa persona. Piomba nell' ufficio del procuratore e quel nome finirà nelle indagini. Studia diritto della navigazione e il Testo unico per la sicurezza nel lavoro. Nel 2015, durante una puntata di Uno Mattina, intervistano Leopoldo Franco, un ingegnere e docente all' Università Roma Tre: dice che non esiste al mondo una torretta costruita sull' acqua, alta 54 metri e spessa 20 centimetri, con un cono interno per l' ascensore.

Lo pensa anche Adele che lo cerca per conferirgli l' incarico di consulente. Per avere le carte necessarie alla sua relazione fa due esposti in procura e due diffide all' Autorità portuale. Sul suo telefono Giuseppe aveva il video di una nave da crociera che quella torretta la sfiorava: mancava una barriera di protezione. Lei deposita memorie e denunce: ci sono anche i nomi e i cognomi di chi aveva permesso si lavorasse in quella costruzione. «Il pubblico ministero mi diceva che la torre era irrilevante ai fini processuali. Ricordo che scesi piangendo, ma non mi sono arresa e sugli scalini del Palazzo di Giustizia chiamai un quotidiano chiedendo di mettere quei nomi. Angrisano poi mi inviò una lettera: mi scrisse che ero devastata e che mancavo di rispetto alla memoria di mio figlio, la inviò dal Comando generale della Capitaneria, si deve vergognare», racconta Adele. Ad agosto 2015 il gip Alessia Solombrino legge la sua opposizione alla richiesta di archiviazione avanzata dal pubblico ministero Walter Cotugno. A ottobre ordina un supplemento di indagini sulla torre, da effettuare entro otto mesi. A processo finiscono altri 12 imputati: progettisti, costruttori, i funzionari il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. La Capitaneria e i datori di lavoro delle vittime: la Corporazione Piloti, Società Rimorchiatori Riuniti, la Marina Militare. Il 26 novembre scorso la Cassazione rende definitive le condanne per l' equipaggio della Jolly Nero ma dispone un nuovo appello per rideterminarne le pene. I legali degli imputati lo spiegano sostenendo che è stata riconosciuta la "corresponsabilità" emersa nel processo bis. «Abbiamo processato il comandante del **porto** più famoso del Mediterraneo e l' ingegnere capo più importante del Mediterraneo», spiega Alessandra Guarini, parte civile con gli avvocati delle figlie di Adele, Massimiliano Gabrielli e Cesare Bulgheroni. «L' ho conosciuta in tribunale a fine 2014. Mi è piaciuta come si muoveva. E dissi: lei sarà il mio avvocato», spiega Adele. Alessandra Guarini, già impegnata a difendere i familiari delle vittime nel caso giudiziario della Costa Concordia e adesso nella tragedia dell' Hotel Rigopiano, il disastro del Norman Atlantic e la morte del nocchiere Alessandro Nasta sulla Amerigo Vespucci, è "l' avvocatina delle mamme": «Non ho mai impedito a Adele»

le di essere se stessa», dice: «Ci siamo intese, ci siamo sostenute e in aula eravamo spalla a spalla. Era preparatissima. Ed è stato un processo "altruista" perché non è servito a lei o al figlio, ma a mettere a posto tante cose». Come ad esempio ribadire che le norme nazionali in materia di sicurezza valgono non solo per i datori di lavoro privati, ma anche quelli pubblici e militari. Il giudice, nelle 343 pagine di motivazioni spiega che «una diversa ubicazione della torre avrebbe impedito l' urto e conseguentemente il crollo e le morti e i ferimenti», e sottolinea che «attitudine salvifica avrebbe potuto avere anche la realizzazione delle protezioni». Il pm Walter Cotugno aveva chiesto un' informativa



L'Espresso

Genova, Voltri

all' Autorità Portuale su altri edifici del porto antico costruiti sul ciglio delle banchine, la cui pericolosità è direttamente proporzionale alla grandezza di molte navi che attualmente transitano nel porto di Genova. L' Ammiraglio, «responsabile della sicurezza in porto e datore di lavoro», «avrebbe invece dovuto ricorrere alla più radicale misura consistente nell' immediato sgombero della Torre Piloti». «La difficoltà di questi due processi è stata riuscire a gestirli con addosso le critiche di chi ci diceva che stavamo mettendo in dubbio la sicurezza del porto di Genova e quindi addirittura compromettendo l' economia della Liguria», spiega Guarini, poi aggiun «Abbiamo aperto una riflessione sull' importanza di tutelare chi lavora, dai militar

i della Marina a chiunque si trovi ad operare nel porto, inclusi i passeggeri delle navi da crociera». I I pubblico ministero mi ha porto pubblicamente le sue scuse», racconta Adele. «Gli ho detto: non mi parli del passato, adesso siamo qua. Apra il cassetto dove ci sono tutte le mie d

enunce. Siamo solo al primo grado, sono passati sette anni, io voglio vedere qualcosa prima di morire. Si è dimenticato di quelle certificazioni false?». Ride, raccontando le lacrime che le si sono sciolte e l' abbraccio dell' avvocato dopo la sentenza: «Non ero pazza». C' è un video di quel momento. In questi anni ha avuto vicina l' associazione dei familiari della strage di Viareggio, "Il mondo che vorrei", e ha girato l' Italia: «Per parlare con le persone. Dal Vajont alla Costa Concordia, a Ustica. Io non ho colori politici, a me interessa che chi sta seduto in alto lavori nell' interesse del cittadino». Ha istituito il Trofeo Giuppy Black Dj, col nome d' arte di Giuseppe, militare ma anche noto dj. Dal suo computer ha estratto pezzi inediti con cui ha creato un disco. L' ha donato ai partecipanti di una delle tante manifestazioni per ricordarlo. «Questa sentenza non è una sentenza

sua o mia, perché i morti non hanno più bisogno di sentenze, è per i figli di questo Paese che crolla. Bisogna credere nella verità e non arrendersi mai. Dopo che ti ammazzano un figlio, di cosa devi avere

paura? Lo scriva, mi raccomando: lui era il sole e non ha sprecato neanche un istante della sua vita».n © riproduzione riservata

La Grimaldi potenzia il servizio Altre quattro linee per la Sicilia

RAVENNA Dallo scorso 21 aprile il Gruppo Grimaldi ha deciso di potenziare i collegamenti da Ravenna per Catania e viceversa, grazie all' impiego di una nave aggiuntiva, la motonave Valencia, riuscendo così ad aumentare l' offerta e a prevedere quattro partenze settimanali da Ravenna e altrettante da Catania, con approdo intermedio nel porto di Brindisi.

«Contale operazione-fa sapere Emanuele Grimaldi, amministratore delegato del gruppo - si aumenta la capacità totale di carico venendo incontro alle esi genze del mercato e contribuendo allo sviluppo sempre più efficiente ed ecosostenibile delle imprese logistiche e delle relative economie locali. L' impiego di un' unità addizionale testimonia la ferma volontà del Gruppo Grimaldi di investire ancora una volta nella continuità territoriale con la Sicilia andando a potenziare l' offerta già importante che la compagnia propone per collegare Ravenna con il porto di Catania ed in generale, con tutto il network del gruppo» L' Eurocargo Valencia è una ro-ro cargo ship costruita nel 1999, lunga 195 metri, con una capacità di carico di 160 semirimorchi, con disponibilità totale di 4.400 metri lineari. «Il traffico dei traghetti - afferma Daniele Rossi, presidente dell' **Autorità Portuale** di Ravenna-è tra quelli che meglio ha resistito alla crisi causata dalla pandemia e questo potenziamento deciso dal Gruppo Grimaldi testimonia la salute di un settore in continua crescita». Alberto Bissi, amministratore del terminal traghetti, ag giunge: «Siamo ovviamente soddisfatti della scelta della compagnia che già al 31 marzo ha incrementato il traffico dei rotabili di oltre il15% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, che dimostra la fiducia verso il terminal container ed il porto di Ravenna. Con l' incremento di un terzo traghetti la storica linea Ravenna -Catania è coperta quotidianamente ed è presumibile che alla fine dell' anno sarà coperto largamente il vuoto lasciato da Cin Tirrenia».

POTENZIAMENTO
Potenziamento della centrale elettrica L'Enel rassicura su odori e scarichi
Trascurabile il rischio di ammoniaca derivante dall'impianto di abbattimento emissioni. Per quanto riguarda l'acqua, per l'azienda non ci saranno aumenti significativi di temperatura

LA GRIMALDI POTENZIA IL SERVIZIO
Altre quattro linee per la Sicilia

«Aumentati i collegamenti fra Ravenna e Catania»

Il Gruppo Grimaldi intensifica la tratta con l'impiego della motonave Valencia

Dal 21 Aprile, il Gruppo Grimaldi ha deciso di potenziare i collegamenti da Ravenna per Catania e viceversa, grazie all' impiego di una nave aggiuntiva, la motonave Valencia, riuscendo così ad aumentare l' offerta e a prevedere 4 partenze settimanali da Ravenna e 4 partenze settimanali da Catania, con approdo intermedio nel porto di Brindisi.

«Con tale operazione - fa sapere Emanuele Grimaldi, Amministratore Delegato del Gruppo - si aumenta la capacità totale di carico venendo incontro alle esigenze del mercato e contribuendo allo sviluppo sempre più efficiente ed ecosostenibile delle imprese logistiche e delle relative economie locali. L' impiego di un' unità addizionale conferma la volontà del Gruppo Grimaldi di investire ancora una volta nella continuità territoriale con la Sicilia andando a potenziare l' offerta che la Compagnia già propone per collegare Ravenna con il porto di Catania ed in generale, con tutto il network del Gruppo».

L' Eurocargo Valencia è una ro-ro Cargo Ship costruita nel 1999, lunga 195 metri, con una capacità di carico di 160 semirimorchi, con disponibilità totale di 4.400 metri lineari. «Il traffico dei traghetti - afferma Daniele Rossi, Presidente dell' **Autorità Portuale** di Ravenna - è tra quelli che meglio ha resistito alla crisi causata dalla pandemia e questo potenziamento deciso dal Gruppo Grimaldi testimonia la salute di un settore in continua crescita. E questo è un dato importante anche alla luce del fatto il Terminal Traghetti occupa mediamente 70 addetti tra dipendenti e esterni ed è uno dei gate nazionali delle Autostrade del Mare che movimentata ogni anno circa 70.000 semirimorchi spostandoli dalle strade verso una modalità di trasporto sostenibile».

«Siamo ovviamente soddisfatti della scelta della Compagnia di Navigazione - dichiara Alberto Bissi, Amministratore Unico del Terminal Traghetti - che già al 31 di marzo ha incrementato il traffico dei rotabili di oltre il 15% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, che dimostra la fiducia verso T&C ed il porto di Ravenna. Con l' incremento di un terzo traghetto la storica linea Ravenna-Catania è coperta quotidianamente ed è presumibile che alla fine dell' anno sarà coperto largamente il vuoto lasciato da CIN Tirrenia».



Porto di Ravenna

Il progetto prende una direzione eco-sostenibile

Il progetto di riqualificazione del **porto** di **Ravenna** ci sembra si stia sviluppando secondo i principi di sostenibilità ambientale. Innovazioni come quella dell' elettrificazione delle banchine e dell' eco-dragaggio dei fondali vanno nella direzione per accompagnarne il **Porto** verso un' autentica transizione ecologica. Abbiamo voluto renderci conto di persona di quale fosse l' idea di sviluppo proposto dal progetto 'Ravenna Port Hub' e abbiamo potuto conoscere nel dettaglio quale sarà il nuovo volto del **porto** che deve diventare sempre di più nodo strategico. Con l' obiettivo di creare anche una reale e vantaggiosa alternativa al trasporto su gomma grazie ad una integrazione efficace con la nostra rete ferroviaria. Particolarmente apprezzate due novità, quella dell' elettrificazione delle banchine della nuova stazione marittima per le navi da crociera e la sperimentazione di un eco-dragaggio dei fondali. Da quello che abbiamo potuto vedere, il progetto della nuova area portuale partirà con una forte attenzione alla sostenibilità ambientale. Intanto lunedì (domani, ndr) alle 20.45 il progetto 'Ravenna Port Hub' sarà al centro della terza serata de 'La piazza delle idee', il ciclo di incontri online organizzato dagli attivisti del MoVimento 5 Stelle.

Marco Maiolini consigliere comunale Silvia Piccinini capogruppo regionale M5S.



Grimaldi potenzia la Ravenna-Catania

Quattro partenze settimanali con Eurocargo Valencia dal porto romagnolo

RAVENNA Grimaldi ha deciso di potenziare i collegamenti da Ravenna per Catania e viceversa, grazie all'impiego di una nave aggiuntiva, la motonave Eurocargo Valencia, riuscendo così ad aumentare l'offerta e a prevedere 4 partenze settimanali da Ravenna e 4 partenze settimanali da Catania, con approdo intermedio nel porto di Brindisi. Con tale operazione fa sapere Emanuele Grimaldi, amministratore delegato del Gruppo si aumenta la capacità totale di carico venendo incontro alle esigenze del mercato e contribuendo allo sviluppo sempre più efficiente ed ecosostenibile delle imprese logistiche e delle relative economie locali. L'impiego di un'unità addizionale testimonia la ferma volontà del Gruppo Grimaldi di investire ancora una volta nella continuità territoriale con la Sicilia andando a potenziare l'offerta già importante che la Compagnia propone per collegare Ravenna con il porto di Catania ed in generale, con tutto il network del Gruppo L'Eurocargo Valencia è una ro-ro cargo ship costruita nel 1999, lunga 195 metri, con una capacità di carico di 160 semirimorchi, con disponibilità totale di 4.400 metri lineari. Il traffico dei traghetti afferma Daniele Rossi, presidente dell'AdSp del mare Adriatico centrosettentrionale è tra quelli che meglio ha resistito alla crisi causata dalla pandemia e questo potenziamento deciso dal Gruppo Grimaldi testimonia la salute di un settore in continua crescita. E questo è un dato importante anche alla luce del fatto il terminal traghetti occupa mediamente 70 addetti tra dipendenti e esterni ed è uno dei gate nazionali delle Autostrade del Mare che movimentata ogni anno circa 70mila semirimorchi spostandoli dalle strade verso una modalità di trasporto sostenibile. Siamo ovviamente soddisfatti della scelta della Compagnia di Navigazione dichiara Alberto Bissi, amministratore unico del Terminal Traghetti che già al 31 di Marzo ha incrementato il traffico dei rotabili di oltre il 15% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, che dimostra la fiducia verso T&C ed il porto di Ravenna. Con l'incremento di un terzo traghetto la storica linea Ravenna-Catania è coperta quotidianamente ed è presumibile che alla fine dell'anno sarà coperto largamente il vuoto lasciato da Tirrenia.Cin

Vezio Benetti

The screenshot shows the website interface for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICCI RE'. The main headline is 'Grimaldi potenzia la Ravenna-Catania' with a sub-headline 'Quattro partenze settimanali con Eurocargo Valencia dal porto romagnolo'. Below the headline is a photo of a port terminal with a large blue ship. To the right of the photo is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. Below the photo is a social media sharing section with icons for Facebook, Twitter, and WhatsApp. At the bottom of the article preview, there are sections for 'ABBONATI O EFFETTUA IL LOGIN', 'ARGOMENTI CORRELATI', and 'DA NON PERDERE'.

Gruppo Grimaldi: potenziati i collegamenti con la motonave Eurocargo Valencia

Dal 21 Aprile 2021, il Gruppo Grimaldi ha deciso di potenziare i collegamenti da Ravenna per Catania e viceversa, grazie all' impiego di una nave aggiuntiva, la motonave VALENCIA, riuscendo così ad aumentare l' offerta e a prevedere 4 partenze settimanali da Ravenna e 4 partenze settimanali da Catania, con approdo intermedio nel porto di Brindisi. 'Con tale operazione - fa sapere Emanuele Grimaldi, Amministratore Delegato del Gruppo - si aumenta la capacità totale di carico venendo incontro alle esigenze del mercato e contribuendo allo sviluppo sempre più efficiente ed ecosostenibile delle imprese logistiche e delle relative economie locali. L' impiego di un' unità addizionale testimonia la ferma volontà del Gruppo Grimaldi di investire ancora una volta nella continuità territoriale con la Sicilia andando a potenziare l' offerta già importante che la Compagnia propone per collegare Ravenna con il porto di Catania ed in generale, con tutto il network del Gruppo' L' Eurocargo VALENCIA è una ro-ro Cargo Ship costruita nel 1999, lunga 195 metri, con una capacità di carico di 160 semirimorchi, con disponibilità totale di 4.400 metri lineari. 'Il traffico dei traghetti - afferma

Daniele Rossi, Presidente dell' **Autorità Portuale** di Ravenna - è tra quelli che meglio ha resistito alla crisi causata dalla pandemia e questo potenziamento deciso dal Gruppo Grimaldi testimonia la salute di un settore in continua crescita. E questo è un dato importante anche alla luce del fatto il Terminal Traghetti occupa mediamente 70 addetti tra dipendenti e esterni ed è uno dei gate nazionali delle Autostrade del Mare (traffico combinato mare-gomma) che movimentata ogni anno circa 70.000 semirimorchi spostandoli dalle strade verso una modalità di trasporto sostenibile'. 'Siamo ovviamente soddisfatti della scelta della Compagnia di Navigazione - dichiara Alberto Bissi, Amministratore Unico del Terminal Traghetti - che già al 31 di marzo ha incrementato il traffico dei rotabili di oltre il 15% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, che dimostra la fiducia verso T&C ed il porto di Ravenna. Con l' incremento di un terzo traghetti la storica linea Ravenna-Catania è coperta quotidianamente ed è presumibile che alla fine dell' anno sarà coperto largamente il vuoto lasciato da CIN Tirrenia'

The screenshot shows the website interface for RavennaWebTV. At the top, there's a navigation bar with categories like CRONACA, CULTURA, ECONOMIA, POLITICA, SCUOLA & UNIVERSITÀ, SOCIALI, SPORT, and TURISMO. The main headline reads 'Gruppo Grimaldi: potenziati i collegamenti con la motonave Eurocargo Valencia'. Below the headline is a large image of a port area with a ship docked. To the right of the image are several smaller thumbnail images with captions, including one about 'PERCHÉ SAMUELE SORRIDE?' and another about 'CLAI'. The article text is partially visible, starting with 'Dal 21 Aprile 2021, il Gruppo Grimaldi ha deciso di potenziare i collegamenti da Ravenna per Catania e viceversa...'.

Maiolini e Piccinini (M5S): Il porto prende una direzione ecologicamente sostenibile

'Il progetto di riqualificazione del porto di Ravenna ci sembra si stia sviluppando secondo i principi della sostenibilità ambientale e del contenimento delle fonti inquinanti. Innovazioni come quella dell'elettrificazione delle banchine e dell'eco-dragaggio dei fondali vanno nella direzione, da noi sempre auspicata, per accompagnare il Porto di Ravenna verso un'autentica transizione ecologica'. È quanto dichiarano il consigliere comunale Marco Maiolini e la capogruppo regionale del MoVimento 5 Stelle, Silvia Piccinini, al termine della visita al Porto di Ravenna che si è svolta nella giornata di ieri, venerdì 23 aprile. 'Abbiamo voluto renderci conto di persona quale fosse l'idea di sviluppo proposto dal progetto 'Ravenna Port Hub' - spiegano Silvia Piccinini e Marco Maiolini - Grazie alla disponibilità del presidente Daniele Rossi e del suo staff, abbiamo potuto conoscere nel dettaglio quale sarà il nuovo volto del porto che deve diventare sempre di più un nodo strategico per quanto riguarda la movimentazione delle merci, non solo per l'Emilia-Romagna. Con l'obiettivo di creare anche una reale e vantaggiosa alternativa al trasporto su gomma grazie proprio ad una integrazione finalmente efficace con la nostra rete ferroviaria'. Particolarmente apprezzate due delle novità introdotte dal progetto dell'hub portuale: quella dell'elettrificazione della banchine della nuova stazione marittima destinata alle navi da crociera, che permetterà ai natanti in sosta di poter spegnere i motori e quindi di non bruciare gasolio per poter alimentare le proprie strutture, e la sperimentazione di un eco-dragaggio dei fondali (che parteciperà all'escavo fino a 12,5 metri in una prima fase) e che permetterà di riutilizzare quasi totalmente il materiale prelevato in un'ottica di economia circolare. 'Si tratta di due proposte che avevamo avanzato in Consiglio comunale e siamo davvero soddisfatti che l'autorità portuale le stia facendo proprie - aggiunge Marco Maiolini - segnale questo di una chiara volontà di dare al nuovo progetto una connotazione ambientale importante. Il presidente Rossi, ci ha rassicurato anche sull'impegno da parte dell'**ADSP** di lavorare per la futura realizzazione di un impianto di trattamento dei sedimenti, vera svolta per la sostenibilità, nonché il mantenimento dei fondali del canale Candiano'. 'Da quello che abbiamo potuto vedere - conclude Silvia Piccinini - il progetto della nuova area portuale partirà con una forte attenzione alla sostenibilità ambientale, aspetto che, fino ad oggi forse, non aveva avuto la centralità che meritava. Segnale questo che ci fa ben sperare per il futuro, non solo di Ravenna, ma di tutte le infrastrutture dell'Emilia-Romagna'. Intanto lunedì 26 aprile alle 20.45 il progetto 'Ravenna Port Hub' sarà al centro della terza serata de 'La piazza delle idee', il ciclo di incontri online organizzato dagli attivisti del MoVimento 5 Stelle di Ravenna.



Si è aperta la gara per la progettazione

Nuove fogne bianche a Marina

MARINA DI CARRARA Fogne bianche a Marina, importanti novità in arrivo.

E' stata aperta, infatti, la gara per l' affidamento della progettazione legata all' intervento di risistemazione delle fognature bianche nell' area del Carrione in prossimità dello sbocco a mare.

«Tra i lavori previsti in gara - scrive l' assessore ai Lavori pubblici Andrea Raggi sui suoi canali social - c' è la progettazione di un impianto di collettamento delle acque bianche delle condutture fognarie di quel tratto di Marina soggetto al rischio di allagamento.

Quest' intervento - spiega l' assessore Raggi - va a sostituire quello approvato dalla precedente amministrazione che prevedeva la costruzione di una grande condotta che sarebbe sfociata nel porto.

Un progetto che non aveva ricevuto il parere favorevole dell' **Autorità Portuale**.

Ci siamo aggiudicati le risorse per la progettazione, complessivamente circa 270mila euro, attraverso un bando ad hoc contenuto nel decreto agosto 2020 del Governo Conte». Una buona notizia per Marina che spera di non finire più sott' acqua al primo acquazzone.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

12 | DOMENICA 25 APRILE 2021 | L'ESPRESSO

Carrara **La protesta**

Fontia devastata dagli incivili dei rifiuti

Peccati insistenti di fronte alle scorbaccie dei rifiuti che scartano l'immunità alle isole ecologiche in barba al porto a porta



Di Daniele Lanzetta
Carrara

Il Comune di Fontia ha investito 1,2 milioni di euro per la costruzione di un'isola ecologica. Ma i rifiuti continuano a essere scaricati in barba al porto a porta. I cittadini si sono mobilitati e hanno organizzato una manifestazione di protesta.

Una volta che il Comune di Carrara ha deciso di costruire un'isola ecologica, i cittadini si sono mobilitati e hanno organizzato una manifestazione di protesta. I rifiuti continuano a essere scaricati in barba al porto a porta.

Alle case popolari c'è il far west

Le case popolari di Carrara sono in stato di abbandono. I proprietari non pagano le tasse e le case sono vuote. Il Comune ha tentato di intervenire, ma senza successo.

Nuove fogne bianche a Marina

Il Comune di Carrara ha bandito una gara per la progettazione di un impianto di collettamento delle acque bianche delle condutture fognarie di quel tratto di Marina soggetto al rischio di allagamento.



La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Piombino, Isola d' Elba

Mare e porti, l' onore dei livornesi 'Il peggio suona il violino coi piedi'

Livorno, la conferma di Agostinelli al timone di Gioia Tauro dimostra la capacità di farsi strada Anche tanti imprenditori sono partiti dal nulla: Neri, D' Alesio, Lorenzini. E poi una donna: Edda Fagni

LIVORNO Sui porti e più in generale sul mare, i livornesi si sono fatti onore. E la prossima conferma alla guida di Gioia Tauro del contrammiraglio Andrea Agostinelli - commissario governativo nello stesso incarico da oltre un lustro - ne è la più recente conferma. Non occorre risalire al lontano passato: al garibaldino Banti, al Cappellini dello sfortunato scontro di Lissa, agli eroi di guerra- da Tesei a Ciano, da Visintini a Leonardo Cambini. Per alcuni sono state cantate lautamente tutte particolari. Ricordava Nino Bixio sulle disperate battaglie dopo lo sbarco di Marsala: "Quando c' era da sfidare la morte e gridavo ai miei: Avanti figli di puttana, i livornesi erano sempre i primi". Primi a combattere, o primi come figli di? Gli uomini di **porto** livornesi, con Garibaldi e Bixio, erano tanti. Oggi la conferma di Agostinelli, ufficiale livornese formatosi nella livornese Accademia Navale ma anche con tanti incarichi a Roma- è una soddisfazione: che ci ripaga dalla piccola mortificazione di aver avuto la nostra Autorità da quasi un decennio affidata a presidenti di foravia:

gente per bene, da Gallanti a Corsini, ma che il bagno alla Memoria non l' hanno mai fatto. Il primo presidente delle appena costituite Autorità portuali fu il livornese Nereo Marcucci. Che dopo due mandati è diventato anche presidente di Confetra ed oggi è a Roma nel board del prestigioso CNR. Vivo, vegeto e più che mai apprezzato.

E gli imprenditori? Gaetano D' Alesio, armatore diventato un big mondiale, come Tito Neri, che quasi dal niente ha creato l' impero oggi ancora più ingrandito e potenziato dall' erede cavaliere del lavoro Piero, sono solo i due esempi più significativi.

Altri due hanno sfondato nel campo del terminalismo: Ennio Lorenzini, insieme al compianto socio Ugo Grifoni (oggi con i figli di lui) anch' essi dal niente o quasi sono diventati soci del colosso armatoriale e terminalista Mediterranean Shipping Company, il secondo al mondo nel campo dei container.

Lo stesso che è successo della Giorgio Gori, creata con tanto impegno e volontà dal titolare insieme al socio Nino Caponi, oggi nella galassia del colosso tedesco DHL. C' è anche chi non ha creato imperi, ma ha costruito, tanto e bene, nel cuore della gente comune. Come Edda Fagni, parlamentare ma prima di tutto donna del popolo, che non si è mai tirata indietro nelle battaglie politiche per difendere Livorno. Ebbene, perché solo gli uomini del **porto**? Edda è stata alla loro pari, e a volte anche più aggressiva, più capace, più intelligente di molti. Oggi le hanno intitolato una stradina vicino al cantiere Benetti, ma meritava di più. E qualcuno di noi ricorda quando, a chi criticava i portuali, rispondeva ironica "Ma non lo sai che a Livorno il peggio portuale sa suonare il violino coi piedi?".



Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Contrordine: Msc inverte la rotta Estate salva, in arrivo la Splendida

Dopo il caso aperto dal Corriere Adriatico, la compagnia programma 14 toccate nel porto dorico

LA VICENDA ANCONA Il caso è (quasi) chiuso.

Manca solo l'ufficialità, ma sembra certo il dietrofront di Msc Crociere che, dopo mille sollecitudini, il pressing delle agenzie di viaggio e l'anticipazione del Corriere Adriatico, ha deciso di tornare sui suoi passi. Anche se ad oggi non sono previsti approdi nel capoluogo per l'estate 2021, la Compagnia, che aveva scelto per quest'anno di rinunciare alla tappa dorica, sta lavorando per salvarla e inserirla all'interno di un itinerario ad hoc sul Mediterraneo occidentale, che dovrebbe includere Trieste, Spalato, Corfù e il Montenegro.

Il colosso La Msc Splendida, colosso ecologico da 138mila tonnellate, 333 metri di lunghezza e una capienza di 4.300 passeggeri (da ridurre del 30% per le restrizioni dovute al Covid) sarebbe la nave deputata per fare scalo ad Ancona. Quando? Nella settimana successiva al 13 giugno, fino a metà settembre, con una toccata ogni 7 giorni, dunque 13-14 nell'arco dell'estate 2021. Vanno definite date, tempi e prezzi, ma la rotta è stata tracciata.

La decisione Determinante è stata la decisione dell'ormai ex presidente dell'**Autorità portuale**, Rodolfo Giampieri, di mettere a disposizione di Msc le banchine 19, 20 e 21, dal momento che il progetto da 22 milioni per il banchinamento del Molo Clementino resta intrappolato dalla burocrazia ministeriale e gli attuali spazi a disposizione non sono sufficienti per accogliere navi di maggiore stazza, come appunto la Splendida. Anche per questo Msc aveva deciso di rinunciare allo scalo dorico.

Il pressing Fondamentale il pressing del Maavi, il Movimento autonomo delle agenzie di viaggio italiane, che con il vicepresidente nazionale (e delegato regionale) Antonio Recchi, titolare della Criluma Viaggi, ha organizzato una petizione in tutto il centro Italia per chiedere alla Msc di trovare una soluzione.

«Ancona non figura ancora in nessun itinerario - spiega Recchi - ma ci sono ottime chance che la compagnia ci ripensi. Da una sconfitta clamorosa per la città si sta passando ad una vittoria importante che salverà il settore turistico e l'immagine del capoluogo. Devo ringraziare la Regione, il presidente Acquaroli e l'assessore Baldelli che hanno avuto il ruolo principale in questa vicenda e ci hanno dato ascolto, oltre alla famiglia Vago e al Ceo Gianni Onorato che hanno dimostrato un grande legame con la città.

Uscire dal giro delle crociere per il secondo anno di fila sarebbe stato drammatico, vista la concorrenza di porti come Ravenna e Pescara. Dal canto nostro - conclude Recchi - ci impegneremo per far sì che la destinazione di Ancona faccia sempre il full booked».

Stefano Rispoli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il traghetto fermo alla banchina 19

Sbarcati i tre marittimi positivi al Covid La Cruise Bonaria presto potrà salpare

ANCONA Sono stati sbarcati a bordo di mezzi sterilizzati e ricondotti alle loro residenze i tre membri dell' equipaggio della Cruise Bonaria risultati positivi al Covid. Le operazioni di sbarco sono avvenute ieri.

Ora si attende l' arrivo di tre nuovi componenti dell' equipaggio, dopodiché la nave della Grimaldi Lines, in servizio sulla linea per la Grecia, potrà salpare alla volta di Patrasso dalla banchina 19, dove da martedì scorso è sottoposta al provvedimento di fermo deciso con un' ordinanza ad hoc dall' autorità sanitaria marittima. I tre positivi erano stati collocati in cabine separate che ieri hanno lasciato e che sono state già sanificate, come anche tutti gli altri locali della nave, come prevede il piano anti-Covid elaborato dalla compagnia.

Un nuovo tampone per gli altri membri dell' equipaggio è stato fissato per l' inizio della prossima settimana, quando si prevede l' arrivo dei nuovi marittimi, anche se ancora la compagnia non ha comunicato date precise. Solo a quel punto, a pieno organico, la Cruise Bonaria potrà lasciare il porto di **Ancona**.

s. r.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Ancona
www.corriereadriatico.it

Contrordine: Msc inverte la rotta Estate salva, in arrivo la Splendida

Dopo il caso aperto dal Corriere Adriatico, la compagnia programma 14 toccate nel porto dorico

LA FICINA
La nostra anticipazione

Il traghetto fermo alla banchina 19

Sbarcati i tre marittimi positivi al Covid La Cruise Bonaria presto potrà salpare

Bobcat
IMPORTATORE ESCLUSIVO CENTRO ITALIA

Bobcat
Accesso alla agenziazione online

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto, intesa tra Authority e Abruzzo: è bufera

I sindacati chiedono un incontro urgente con il presidente Giampieri mentre nel Pd sale la rabbia: «Nessuno ci aveva mai avvisato»

Quell' accordo non si doveva fare. Il mondo politico, economico e sindacale delle Marche e di Ancona è in fibrillazione per l' intesa, svelata dal Carlino, raggiunta a dicembre del 2019 tra la Regione Abruzzo e l' **Autorità portuale** per allargare, il corridoio trasversale che collega Barcellona ai Balcani passando per Civitavecchia e Ancona, anche ai porti di Ortona e Pescara.

Una decisione che l' **Autorità portuale** con sede ad Ancona non avrebbe condiviso con nessuno. Tanto che i sindacati dei trasporti ieri hanno chiesto un incontro urgente col presidente dell' **Authority** Rodolfo Giampieri in programma per domani.

E la politica? Il Pd, che era al governo della Regione in quel periodo, cade dalle nuvole: «Nessuno ci ha mai interpellato - dice l' ex assessore regionale al porto Anna Casini attuale consigliera regionale dem - su questa intesa. Ho sempre difeso lo scalo anconetano da qualsiasi possibile interferenza per farlo restare centrale nel panorama italiano e, quindi, non avremmo mai dato l' ok a questa intesa». I dem, quindi, cercano di defilarsi ammettendo che quel documento non fa bene al porto.

E a testimoniare che l' Abruzzo fa festa arrivano, proprio ieri, le dichiarazioni del capogruppo in Regione Abruzzo di Forza Italia che risponde a una polemica con il Pd: «Gli atti ufficiali e gli accordi sottoscritti fino a oggi - dice Mauro Febbo - tracciano in maniera chiara e inequivocabile la strada da perseguire e che stiamo perseguendo. Oggi abbiamo un ruolo ben rafforzato dell' Abruzzo nella programmazione strategica delle infrastrutture con l' **Autorità portuale** di Ancona. Il recente protocollo di fine 2019 Regione Abruzzo-**Autorità Portuale** (quello riportato dal Carlino, ndr), sottoposto al Governo nazionale e alle istituzioni comunitarie, pone l' Abruzzo al centro rispetto all' attivazione dei due nuovi corridoi TEN-T, quello adriatico e quello tirrenico, che interessa la direttrice Pescara-Roma. Questo significa unire Roma a Pescara e i porti di Civitavecchia e Ortona e questo passaggio è fondamentale per rafforzare l' ambizione dell' Abruzzo a entrare nel sistema delle infrastrutture della mobilità europea. In questa prospettiva e programmazione è indiscutibile il ruolo fondamentale che riveste l' infrastruttura **portuale** ortonese».

Il Partito Socialista anconetano passa all' attacco: «Sconcertati ed esterrefatti da quanto abbiamo appreso rispetto all' esistenza di un protocollo d' intesa che metterebbe su un piatto d' argento le risposte politiche alle ambizioni abruzzesi di egemonizzare ancora di più il sistema infrastrutturale del centro adriatico a discapito delle Marche.

Un accordo per portare all' attenzione dei livelli nazionali ed europei l' estensione ai porti abruzzesi dei corridoi della mobilità europea e il conseguente spostamento di una parte consistente di traffici e interessi economici in quei porti (Ortona) a discapito di Ancona e delle Marche. La cosa sospetta è che di questo accordo nessuno sapeva nulla. Di fronte a tutto ciò viene da chiedersi se il Pd, che esprimeva il presidente della Regione e dell' **Authority** uscente sapeva del protocollo: se sapeva è gravissimo, se invece non sapeva sarebbe altrettanto grave perché dimostra il disinteresse verso il territorio marchigiano».

Alfredo Quarta.



Febbo, Abruzzo a pieno titolo nel sistema infrastrutture

(ANSA) - PESCARA, 24 APR - "Il governo regionale ha idee ben chiare di come collocare l' Abruzzo nella rete dei Corridoi europei del trasporto intermodale (mare, terra e gomma) a differenza del Pd abruzzese (e dei 5stelle) che continua ad assumere una posizione imbarazzante e diametralmente opposta a quella dello stesso Pd della regione Marche, dimostrando confusione e, ancora peggio, malafede nei confronti degli Abruzzesi". A dichiararlo è il capogruppo di Forza Italia in Consiglio regionale d' Abruzzo Mauro Febbo sottolineando che "gli atti ufficiali e gli accordi sottoscritti fino ad oggi tracciano in maniera chiara e inequivocabile la strada da perseguire e che stiamo perseguendo. "A differenza da quanto affermano alcuni esponenti del Pd, del Movimento5Stelle e di qualche Organizzazione di parte - prosegue Febbo in una nota - oggi abbiamo un ruolo ben rafforzato dell' Abruzzo nella programmazione strategica delle infrastrutture con l' **Autorità portuale** di Ancona. Il recente protocollo di fine 2019 Regione Abruzzo-**Autorità Portuale**, sottoposto al Governo nazionale e alle istituzioni comunitarie, pone l' Abruzzo al centro rispetto all' attivazione dei due nuovi corridoi TEN-T, quello adriatico e quello tirrenico, che interessa la direttrice Pescara-Roma. Questo significa unire Roma a Pescara e i porti di Civitavecchia e Ortona e questo passaggio è fondamentale per rafforzare l' ambizione dell' Abruzzo a entrare nel sistema delle infrastrutture della mobilità europea. In questa prospettiva e programmazione è indiscutibile il ruolo fondamentale che riveste l' infrastruttura **portuale** ortonese". "Questi accordi hanno aperto le porte all' istituzione della Zes, la Zona Economica Speciale, trainante per le misure finalizzate ad attrarre nuovi investimenti nel Mezzogiorno permettendo così alle attività economiche e imprenditoriali già operative e a quelle che si insedieranno di beneficiare di speciali condizioni. Pertanto il negoziato che portiamo avanti convintamente nelle sedi opportune è in pieno svolgimento, con idee ben chiare, progetti condivisi tra Regioni confinanti e a livello nazionale. Infine - conclude Febbo - voglio tranquillizzare il Pd abruzzese che con l' **autorità** portuale, anche con il nuovo presidente, c' è perfetta sintonia tanto da aver rappresentato la strategia della Regione Abruzzo al governo che poi è l' attore principale di questa partita". (ANSA).



Il caso del porto di Roma senza i fondi per le capitali

Lo scalo di Civitavecchia primo nelle crociere fatica nelle merci per l'identità non valorizzata I 160 milioni del fondone non basteranno a trasformarlo in terminale macroregionale URGENTE AVVIARE L' ELETTRIFICAZIONE DELLE BANCHINE PER CONSENTIRE ALLE NAVI DI RIFORNIRSI SENZA INQUINARE Lo scalo di Civitavecchia primo nelle crociere I 160 milioni del "fondone" non basteranno

LA SFIDA ROMA I soldi sono usciti dalla porta, ma rientrati dalla finestra. Un ingresso secondario che, però, non fa dormire sonni completamente tranquilli. Nei rivoli dei 237 miliardi del Recovery e del fondone nazionale da 30 miliardi, ci sono anche 160 milioni destinati al **Porto** di **Civitavecchia**. Cifra non modesta, ma bel lungi dalle risorse sulle quali possono contare le capitali portuali europee. Anche perché si chiama **Porto** di **Civitavecchia** ma nei fatti è da sempre il **Porto** di Roma, sebbene fino ad oggi - forse anche a causa di una comunicazione inadeguata dei vertici - così non era mai stato considerato dalle amministrazioni centrali.

LE RISORSE In ogni caso, i primi 80 milioni provenienti dal fondone nazionale serviranno al cosiddetto cold ironing, l' elettrificazione delle banchine. È uno di quei progetti green che sono nel dna del piano di ripresa e resilienza europeo. Le navi da crociera che attraccheranno a **Civitavecchia**, non dovranno tenere più i motori accesi, ma potranno attaccarsi direttamente a un cavo elettrico che alimenterà la nave. L' impatto sull' ambiente è evidente. L' inquinamento dei motori in funzione è un problema irrisolto da anni (ogni nave inquina come una piccola centrale termica). Altri 80 milioni serviranno per le infrastrutture: il completamento dell' ultimo miglio dei collegamenti ferroviari. Insomma, apparentemente una buona notizia, ma con una criticità. Nelle precedenti bozze del Recovery, questi fondi erano finanziati direttamente con risorse europee. Soldi blindati ma anche tempi certi, visto che tutti gli investimenti devono concludersi entro il 2026. Ora, invece, sono finiti nel fondone nazionale, e ogni anno dovranno essere confermati dai documenti di finanza pubblica. Il timore, insomma, è che restino scritti sulla sabbia, soggetti alla sensibilità politica del momento. Eppure il Recovery, per il **porto** di **Civitavecchia**, o meglio per il **porto** di Roma, è un' occasione da non perdere. Oggi è il primo scalo europeo (ogni anno si contende il gradino più alto del podio con Barcellona) per le crociere; invece sul traffico delle merci è in fondo alle classifiche (quattordicesimo **porto** in Italia). Non riesce ad attrarre merci, pur avendo enormi potenzialità. Non solo la sua posizione che lo colloca al centro del Mediterraneo. Ma soprattutto il fatto di avere un vantaggio fisico che aveva visto già duemila anni fa l' imperatore Traiano. Ossia fondali naturali sassosi profondi 16 metri e quindi non soggetti a dragaggi continui. Senza bisogno di investimenti, nel **porto** di **Civitavecchia** possono attraccare le navi più grandi che circolando nel Mediterraneo. Decine di migliaia di cargo che oggi sono indirizzati per esempio verso Livorno, ma ci vanno più per ragioni storiche, non per un deficit infrastrutturale dello scalo romano.

IL FUTURO Uno sviluppo maggiore del **Porto** di Roma - meglio chiamarlo così d' ora in poi - garantirebbe una crescita maggiore e più equilibrata al Lazio, all' Abruzzo, all' Umbria e alle Marche di cui è il terminale ideale. Ma perché questo accada, servono molte più risorse e quelle «connessioni diagonali» a cui il Recovery italiano ha destinato solo 1,58 miliardi. Risorse che al momento non coprirebbero tutta la tratta ferroviaria Roma-Ancona, ma solo la parte Orte-Falconara: facile capire che ciò penalizzerà la connessione Tirreno-Adriatico. Di nuovo, insomma, ci si è preoccupati più dei collegamenti di Genova e Trieste, lasciando un buco nel Centro Italia.





Il Messaggero

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

C'è poi il tema dei ristori. Proprio il peso rilevante delle crociere ha messo in difficoltà **Civitavecchia**, che ha perso oltre il 90% del traffico durante la pandemia.

Nei giorni scorsi il presidente del sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, Pino Musolino, ha ricordato come i soldi, i finanziamenti previsti nelle prime misure «Cura Italia» approvate ormai 13 mesi fa non siano ancora arrivati. «Tali misure - ha spiegato Musolino - sono ancora in itinere e queste forme di aiuto sono assolutamente necessarie, in particolare per un **porto**, quello di Roma-**Civitavecchia**, pesantemente colpito dalla pandemia a causa della grave crisi del settore crocieristico».

Andrea Bassi © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porti, l'esperienza finlandese in un evento virtuale

Grande partecipazione all'evento virtuale Smart, efficient and green ports - Finland's experiences organizzato dall'ambasciata di Finlandia a Roma in collaborazione con l'AdSP del Mar Tirreno centro settentrionale. Soddisfatto il presidente dell'Authority Pino Musolino per il quale l'evento ha rappresentato «un punto di partenza per una potenziale collaborazione tra la realtà portuale italiana, in primis con il porto di Roma, e quella finlandese, all'avanguardia nello sviluppo di tecnologie digitali efficienti e sicure, intelligenti e sostenibili».



«Il Sud si metta in rete e punti a un ruolo chiave nel Mediterraneo»

Mazzuca e Grassi: progetto unitario di tutti i territori, decisive le infrastrutture

Nicoletta Picchio

Economia e geopolitica: «Un progetto trasversale strategico che coinvolge tutto il paese. Le nostre coste e l' economia del mare sono una risorsa da cui partire per mettere in connessione i territori, rendendoli competitivi e attraendo investimenti», esordisce Natale Mazzuca, vice presidente di Confindustria per l' Economia del mare.

E il Mezzogiorno è protagonista: «se non cresce il Sud non cresce l' Italia. Investire nelle aree meridionali e nella risorsa mare è fondamentale per un progetto unitario di ripresa del paese. Le otto Confindustrie regionali del Sud si sono messe insieme per la prima volta, decise a integrare i sistemi portuali, tra di loro e con il Centro-Nord, e a ragionare in una visione di sistema paese e di coesione nazionale», continua Vito Grassi, presidente del Consiglio delle Rappresentanze regionali e per le Politiche di coesione territoriale e vice presidente confederale.

Si muovono all' unisono Mazzuca e Grassi in questa sfida che punta a far decollare il Sud e il paese, con le Zes e una rete di infrastrutture integrate. «L' economia del mare è un cluster che ha potenzialità enormi.

La logistica e i trasporti sono vitali per l' economia e determinanti nei processi produttivi. Non a caso si parla di secolo della logistica, l' industria delle industrie, sottolineandone la valenza strategica in un mondo ormai globalizzato, che ha spostato i confini economici dei paesi ben oltre quelli geografici. L' Italia rispetto alla Germania, che a fine anno recupererà il pil perso a causa del Covid, è indietro di 20 punti. È paradossale essere come paese al 19° posto nella logistica», dice Mazzuca. Il Mezzogiorno è protagonista: «È un hub naturale, un' area proiettata nel Mediterraneo, capace di assumere, nuovamente, un ruolo di leadership economico-territoriale, trattenere le sue risorse umane ed economiche, attrarre quelle esterne, tutelare e valorizzare l' ambiente, generare conoscenza e innovazione», continua Grassi.

Il progetto "Costruire il Mediterraneo" proposto dalle Confindustrie meridionali è un pilastro fondamentale di questo piano. «È una grande armatura infrastrutturale che integra le aree interne, in cui ogni intervento è funzionale all' aumento della competitività. Inoltre ha un valore geopolitico: l' Europa grazie alla posizione strategica dell' Italia può recuperare un ruolo decisivo nel Mediterraneo, dove oggi sono forti le influenze di Cina, Russia e Turchia. Il sistema portuale italiano ha potenzialità uniche ma manca ancora una politica unitaria. Resta ancorato a logiche localistiche che bisogna superare. La portualità deve essere l' asset per generare efficienza e forza competitiva», continua Mazzuca.

Quella del Sud è una realtà che conosce bene, come ex presidente degli industriali calabresi. Così come Grassi, attuale presidente degli industriali campani: «La Campania è carente nella manutenzione ed efficienza delle reti ferroviarie urbane e regionali. Sono scarse ed incomplete le connessioni ferroviarie e stradali di ultimo miglio con porti, retroporti e aeroporti, come ad esempio il collegamento della metropolitana di **Napoli** con Capodichino. Va completata l' Av ferroviaria **Napoli**-Bari, implementate le fermate intermedie, l' Av fino a Reggio Calabria, la nuova pista dell' aeroporto di Salerno, il collegamento autostradale Salerno nord/A3, il progetto Waterfront del **porto** di



Napoli e l'intermodalità ferroviaria per il trasporto merci verso Roma e Bari. Serve la visione espressa ne "Il coraggio del futuro"- continua Grassi - occorrono più industria e più infrastrutture per combattere disoccupazione, la fuga dei cervelli e malaffare».

Per Mazzuca «non bisogna andare in ordine sparso, ma avere un' idea integrata di sviluppo. Le potenzialità



Il Sole 24 Ore

Napoli

sono enormi, il commercio mondiale sta crescendo, le catene del valore si accorciano, le Zes possono diventare calamite per riportare le industrie in Italia.

Dal Canale di Suez passa il 10% del traffico mondiale di merci che può essere intercettato dai nostri porti del Sud; nel mare Nostro si incrociano i 15mila miliardi del pil europeo che, con quello dei paesi del Medio Oriente, arriva a 18mila miliardi. Serve agire su questo tema con una regia unica per interloquire più incisivamente con le istituzioni».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Sud, Manageritalia: "Ecco perché le zes non hanno funzionato"

(Adnkronos) - L'attivazione delle Zes (Zone Economiche Speciali) nel Meridione non ha funzionato perché la legge che le ha istituite è molto complicata, ma lo strumento rimane valido e si è rivelato sinora un'ottima opportunità di sviluppo nei territori in cui è stato inserito, in altre parti del mondo: il sud ha grandi potenzialità per attrarre investimenti industriali, purché ci sia una regia comune di attrazione degli investimenti. Queste le conclusioni del webinar su "Zes Zone Economiche Speciali. Opportunità e sfide per il rilancio dell'economia del Mezzogiorno" organizzato dalle tre Associazioni Manageritalia del Sud che ha coinvolto istituzioni e business community. Una sorta di Superlega nata non certo per dividere, ma anzi per unire e dare a tutto il Mezzogiorno, e certo anche il Paese, un'opportunità vera e definitiva di sviluppo. Questo il senso della rafforzata azione delle tre Associazioni di Manageritalia che operano nel Sud Italia. Nelle parole degli organizzatori lo scopo di un'azione che riparte oggi ma vuole e deve sfondare. Per Carmine Pallante, presidente Manageritalia Sicilia "la stagione dei rinvii si è chiusa. È ora di mettere in campo le migliori energie manageriali. Lo dobbiamo alle generazioni future". "Le Zes: se non ora quando! Abbiamo bisogno nelle nostre regioni di opportunità di sviluppo per un territorio che serve allo sviluppo dell'intero Paese", ha detto Pino Monti, presidente Manageritalia Puglia, Calabria e Basilicata. "Il Presidente del Consiglio ci ha invitato a lavorare per affrontare una sfida sistemica. Questo di oggi è un primo confronto di natura tecnica avviato con le altre Aatt del Sud, nei prossimi mesi vorremmo coinvolgere interlocutori politici e passare all'azione", ha detto Ciro Turiello, presidente di Manageritalia Campania. Per Ivano Russo, direttore generale Confetra le Zes non hanno funzionato "non per i pochi soldi messi in campo o per la nota burocrazia, ma per le forti deroghe ambientali, appalti, lavoro ecc. che altrove hanno attratto e da noi se non messe in campo non fanno spostare i campioni mondiali dei grandi business, perché resta solo un po' di credito d'imposta". Roberto Beccari, vicepresidente nazionale Manageritalia ha concluso: "Ho sentito negli interventi tanta stanchezza rispetto alle procedure, serve più rispetto tra i diversi interlocutori decisori, serve un coinvolgimento reciproco. Stiamo spingendo sul coinvolgimento dei manager, non solo privati ma anche pubblici con la Cida, quindi persone che hanno capacità progettuale e volontà realizzativa. Cercheremo di dare un supporto per fare presto. Cercheremo anche di essere costanti. Tutti i modelli economici stanno cambiando. Oggi i percorsi economici più virtuosi e sostenibili si stanno facendo strada, anche il mondo finanziario con i criteri Esg spinge per questa linea di sviluppo. E la sostenibilità vera quella economica, sociale, e ambientale ha le sue premesse in quella del sistema e dei sistemi e quindi di tutti gli attori, ancor più se protagonisti come acceleratori o freni dello sviluppo", ha concluso Roberto Beccari, vicepresidente nazionale Manageritalia. All'incontro hanno partecipato anche Ugo Patroni Griffi presidente AdSPMam, **Andrea Annunziata**, presidente Adsp e Luigi Bosco già Assessore Infrastrutture e Mobilità Regione Sicilia. Ha moderato Alfonso Ruffo, direttore de Il Denaro.



24 aprile 2021 - 18:31

Sud, Manageritalia: "Ecco perché le zes non hanno funzionato"

MANAGERITALIA | L'attivazione delle Zes (Zone Economiche Speciali) nel Meridione non ha funzionato perché la legge che le ha istituite è molto complicata, ma lo strumento rimane valido e si è rivelato essere un'ottima opportunità di sviluppo nei territori in cui è stato inserito, in altre parti del mondo: il sud ha grandi potenzialità per attrarre investimenti industriali, purché ci sia una regia comune di attrazione degli investimenti. Queste le conclusioni del webinar su "Zes Zone Economiche Speciali. Opportunità e sfide per il rilancio dell'economia del Mezzogiorno" organizzato dalle tre Associazioni Manageritalia del Sud che ha coinvolto istituzioni e business community. Una sorta di Superlega nata non certo per dividere, ma anzi per unire e dare a tutto il Mezzogiorno, e certo anche il Paese, un'opportunità vera e definitiva di sviluppo. Questo il senso della rafforzata azione delle tre Associazioni di Manageritalia che operano nel Sud Italia. Nelle parole degli organizzatori lo scopo di un'azione che riparte oggi ma vuole e deve sfondare. Per Carmine Pallante, presidente Manageritalia Sicilia "la stagione dei rinvii si è chiusa. È ora di mettere in campo le migliori energie manageriali. Lo dobbiamo alle generazioni future". "Le Zes: se non ora quando! Abbiamo bisogno nelle nostre regioni di opportunità di sviluppo per un territorio che serve allo sviluppo dell'intero Paese", ha detto Pino Monti, presidente Manageritalia Puglia, Calabria e Basilicata. "Il Presidente del Consiglio ci ha invitato a lavorare per affrontare una sfida sistemica. Questo di oggi è un primo confronto di natura tecnica avviato con le altre Aatt del Sud, nei prossimi mesi vorremmo coinvolgere interlocutori politici e passare all'azione", ha detto Ciro Turiello, presidente di Manageritalia Campania. Per Ivano Russo, direttore generale Confetra le Zes non hanno funzionato "non per i pochi soldi messi in campo o per la nota burocrazia, ma per le forti deroghe ambientali, appalti, lavoro ecc. che altrove hanno attratto e da noi se non messe in campo non fanno spostare i campioni mondiali dei grandi business, perché resta solo un po' di credito d'imposta". Roberto Beccari, vicepresidente nazionale Manageritalia ha concluso: "Ho sentito negli interventi tanta stanchezza rispetto alle procedure, serve più rispetto tra i diversi interlocutori decisori, serve un coinvolgimento reciproco. Stiamo spingendo sul coinvolgimento dei manager, non solo privati ma anche pubblici con la Cida, quindi persone che hanno capacità progettuale e volontà realizzativa. Cercheremo di dare un supporto per fare presto. Cercheremo anche di essere costanti. Tutti i modelli economici stanno cambiando. Oggi i percorsi economici più virtuosi e sostenibili si stanno facendo strada, anche il mondo finanziario con i criteri Esg spinge per questa linea di sviluppo. E la sostenibilità vera quella economica, sociale, e ambientale ha le sue premesse in quella del sistema e dei sistemi e quindi di tutti gli attori, ancor più se protagonisti come acceleratori o freni dello sviluppo", ha concluso Roberto Beccari, vicepresidente nazionale Manageritalia. All'incontro hanno partecipato anche Ugo Patroni Griffi presidente AdSPMam, **Andrea Annunziata**, presidente Adsp e Luigi Bosco già Assessore Infrastrutture e Mobilità Regione Sicilia. Ha moderato Alfonso Ruffo, direttore de Il Denaro.

nTV

BRINDISI MISSIVA A CINGOLANI (TRANSIZIONE) E GIORGETTI (MISE)

Opere portuali e gas la lettera di Legambiente «Procedure anomale»

COSTA MORENA Una panoramica dell' area su cui dovrebbe essere realizzato il deposito costiero di gas naturale liquefatto di Edison IBRINDISI. «Procedure anomale», nell' ambito dei procedimenti di Valutazione di impatto ambientale (Via) per le opere portuali e per quello del deposito costiero di gas a **Brindisi** targato «Edison». I dubbi di Legambiente sono contenuti in una lettera -«diffida» indirizzata ai ministri per la Transizione Ecologica Roberto Cingolani e per lo Sviluppo economico Giancarlo Giorgetti ed al presidente della Commissione VIA -VAS Massimiliano Atelli. Nella dettagliatissima missiva - che entra nel merito di tutte le questioni in corso Legambiente rivendica «garanzie sulla trasparenza e sulla partecipazione degli aventi diritto», vale a dire tutti gli «attori» coinvolti.

Una delle criticità riguarda il Sito di interesse nazionale (Sin) di **Brindisi** su cui l' associazione rileva evidenti paradossi. «Purtroppo, il bilancio dei piani e dei progetti di bonifica nell' area Sin di **Brindisi** è assolutamente sconcertante. Da un report del 2020 del Ministero dell' Ambiente (oggi della Transizione ecologica) risulta che la percentuale delle bonifiche portate a termine non raggiunge il 10%. Paradossale è il caso della discarica Micorosa (44 ettari in cui sono stati scaricati per anni rifiuti altamente pericolosi del petrolchimico), in quanto è stato assegnato un appalto per la bonifica con un incredibile ribasso del 74% per poi dover riassegnare l' incarico, vista l' inadempienza della società affidataria, per quello che alla fine sarà soltanto un intervento di messa in sicurezza. È in questa area SIN (Sito di interesse nazionale) che si dovrebbero andare a inserire due progetti, uno inerente la realizzazione di opere portuali, l' altro invece la realizzazione di un deposito costiero di GNL (gas naturale liquefatto)». È solo uno dei tanti rilievi mossi e contenuti in 5 cartelle fitte di osservazioni sottoscritte dai maggiori esponenti dell' associazione dal livello nazionale a quello locale ed è vergata dal Responsabile scientifico Legambiente nazionale Andrea Minutolo, dal Direttore regionale Legambiente Puglia Ruggero Ronzulli e dal presidente di Legambiente **Brindisi** Teodoro Marinazzo.

L' altro «fronte» riguarda la realizzazione di un deposito costiero di GNL nel **porto** di **Brindisi**, nell' area di Costa Morena. Legambiente non mette in discussione la dichiarata strategicità dell' impianto, ma «evidenti limiti o "forzature" in merito alle procedure adottate». Perché «la scelta del sito per la realizzazione di un impianto del genere dovrebbe tener conto dei necessari principi di precauzione nel localizzare un impianto ad elevato rischio di incidente rilevante sulla base dell' analisi del contesto, ma soprattutto la scelta dovrebbe derivare da uno studio di fattibilità».



«Per le opere portuali e il deposito del gas procedure anomale»

Vizi procedurali e dubbi sul procedimento di Valutazione di impatto ambientale (Via) per le opere portuali e per quello del deposito costiero di gas a **Brindisi**. È una lettera -«diffida» - dal momento che contiene anche una esplicita richiesta di garanzie sulla trasparenza e sulla partecipazione degli aventi diritto - quella indirizzata da Legambiente ai ministri per la Transizione Ecologica Roberto Cingolani e per lo Sviluppo economico Giancarlo Giorgetti ed al presidente della Commissione VIA -VAS Massimiliano Atelli. La missiva è sottoscritta dai maggiori esponenti dell' associazione dal livello nazionale a quello locale ed è vergata dal Responsabile scientifico Legambiente nazionale Andrea Minutolo, dal Direttore regionale Legambiente Puglia Ruggero Ronzulli e dal presidente di Legambiente **Brindisi** Teodoro Marinazzo.

Cinque cartelle fitte per spiegare tutte le criticità rilevate dall' associazione in ordine ai procedimenti in corso.

Legambiente ha più volte sottolineato la centralità, nell' ambito delle politiche di transizione ecologica, di un focus particolare sui Siti di Interesse Nazionale da bonificare. All' interno dei SIN Legambiente ha individuato i siti di **Brindisi** e Taranto come emblematici di una situazione gravemente impattante sul territorio e sulla salute pubblica e, allo stesso tempo, come luoghi sensibili in cui sperimentare ed attuare i programmi inseriti nella propria proposta del piano Nazionale di Ripresa e Resilienza presentata nelle settimane passate.

«Purtroppo, il bilancio dei piani e dei progetti di bonifica nell' area Sin di **Brindisi** è assolutamente sconcertante. Da un report del 2020 del Ministero dell' Ambiente (oggi della Transizione ecologica) risulta che la percentuale delle bonifiche portate a termine non raggiunge il 10%. Paradossale è il caso della discarica Micorosa (44 ettari in cui sono stati scaricati per anni rifiuti altamente pericolosi del petrolchimico), in quanto è stato assegnato un appalto per la bonifica con un incredibile ribasso del 74% per poi dover riassegnare l' incarico, vista l' inadempienza della società affidataria, per quello che alla fine sarà soltanto un intervento di messa in sicurezza. È in questa area SIN (Sito di interesse nazionale) che si dovrebbero andare a inserire due progetti, uno inerente la realizzazione di opere portuali, l' altro invece la realizzazione di un deposito costiero di GNL (gas naturale liquefatto). Progetti in merito ai quali l' Associazione richiama ancora una volta l' attenzione di tutti i soggetti coinvolti, affinché siano garantiti nei procedimenti in corso l' effettivo diritto alla partecipazione, la trasparenza e il rispetto delle leggi», dice Legambiente.

In particolare «Legambiente chiede la sospensione dei procedimenti autorizzativi e degli atti endoprocedimentali relativi alla realizzazione di dragaggi, di una colmata e connessi banchinamenti e di un deposito costiero: nel primo caso, infatti, si fa notare come l' unico atto ufficiale pubblicato sul sito del Ministero della Transizione Ecologica è il giudizio negativo di compatibilità ambientale (di seguito puntualmente riportato). Nel secondo caso è invece necessario predisporre uno studio di fattibilità che eventualmente giustifichi tecnicamente la scelta di un sito e comportamenti, di conseguenza, l' avvio di una procedura di valutazione di impatto ambientale». Legambiente ha inviato osservazioni nell' ambito del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (codice procedura 3870) avente per oggetto «Lavori per il completamento dell' infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il Pontile Petrolchimico e Costa Morena Est».

Il 2 agosto 2019 la Commissione VIA - VAS ha emesso il parere n. 3109 esprimendo un giudizio di compatibilità



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Brindisi

ambientale negativo, respingendo l' istanza e sottolineando che la documentazione presentata non prevede né la caratterizzazione dei sedimenti di dragaggio dei fondali inclusi nell' area SIN, né la loro gestione. Ma nessuna comunicazione è arrivata «agli aventi diritto» tra cui Legambiente. Una «anomalia» segnalata anche da altre associazioni ambientaliste.

Per quanto riguarda la realizzazione di un deposito costiero di GNL nel porto di Brindisi, nell' area di Costa Morena, Legambiente non mette in discussione la dichiarata strategicità dell' impianto o l' effettiva utenza in gran parte individuata nel rifornimento di autocisterne (a quanto sembra pari al 75% della capacità stoccata) rispetto a navi alimentate da GNL. Ma secondo Legambiente ci sono «evidenti limiti o "forzature" in merito alle procedure adottate». Perché «la scelta del sito per la realizzazione di un impianto del genere dovrebbe tener conto dei necessari principi di precauzione nel localizzare un impianto ad elevato rischio di incidente rilevante sulla base dell' analisi del contesto, ma soprattutto la scelta dovrebbe derivare da uno studio di fattibilità in cui esaminare diversi tipi, analizzando di essi caratteristiche geomorfologiche, rischi idrogeologici, vincoli paesaggistici ed ambientali, destinazioni d' uso urbanistiche, commerciali ed industriali, presenza antropica e correlazione tra le attività in zona presenti, vulnerabilità e criticità individuate ed esaminate».

Msc promuove il mar Ionio Ai turisti spiagge riservate

Il 5 maggio arriva la Seaside e per i crocieristi a disposizione i lidi per garantire bolla anti Covid La compagnia sponsorizza le bellezze di Taranto: «Acque cristalline: la limpidezza qui è incredibile»

Alessio PIGNATELLI «Gli ospiti di Msc potranno trascorrere una giornata di relax su una spiaggia Bandiera Blu che offre sabbia fine e una leggera brezza meridionale sul bordo delle limpide acque blu del Mar Ionio, un rivale per qualsiasi spiaggia caraibica».

Come presentazione per il mare di Taranto, niente male.

Ancor di più se l'annuncio arriva della compagnia Msc che ai propri clienti comunica la novità: l'approdo a Taranto della gigantesca Seaside il 5 maggio, con sosta di circa 8 ore, non offrirà ai crocieristi solo escursioni a terra - sia nella città, sia nei dintorni - ma anche la possibilità di relax in spiaggia, totalmente al sicuro in una sorta di bolla anti Covid. Ai crocieristi che sbarcheranno a Taranto, saranno destinate alcune spiagge protette. Una di queste dovrebbe essere quasi certamente a Castellaneta Marina ma si sta lavorando ad altre due opzioni comprendenti anche il versante orientale della litoranea.

Per ogni dettaglio, ci sarà una conferenza la prossima settimana. Al momento, la prestigiosa compagnia ha spiegato che sostanzialmente replicherà quanto già succede in altre parti del mondo. Diversi armatori hanno addirittura comprato delle isole nei Caraibi per poi offrire servizi dedicati ai propri clienti. Paragone non caso con le cristalline acque caraibiche perché Msc anticipa che «tre spiagge della Marina di Taranto saranno a disposizione esclusivamente degli ospiti di Msc Crociere il giorno in cui la nave fa scalo».

Saranno attivati trasferimenti in sicurezza per accompagnare gli ospiti in spiaggia e poi di nuovo sulla nave ad orari prestabiliti durante la giornata. I lidi sono dotati di stabilimenti balneari equipaggiati per una giornata al mare con ombrelloni, lettini, bar e ristorante oltre a servizi igienici, docce e spogliatoi. «Tutto sarà curato per i passeggeri: l'unica cosa che devono fare è rilassarsi e godersi il sole, la sabbia e il mare. La limpidezza del mare qui è incredibile. Il fondale digrada dolcemente, le acque cristalline possono essere facilmente godute da tutti sia che si tratti di un tuffo che di una nuotata» così viene descritto lo splendido paesaggio marino di Taranto.

Un'opportunità da sfruttare al meglio per mostrare le bellezze naturali. Il presidente dell'**Autorità portuale** Sergio Prete spiega le potenzialità del progetto: «La notizia è importante perché l'offerta turistica di Taranto si conferma ampia e variegata. Oltre alle bellezze artistiche e paesaggistiche, si dà la possibilità di svago e di usufruire del meraviglioso mare di Taranto. Anche in prospettiva, si aprono scenari ancora più interessanti».

Dopo un anno di forzato blocco causa Covid, con l'annullamento della intera programmazione 2020 che si presentava in crescita rispetto al 2019, Msc aprirà la stagione 2021 delle crociere nel porto di Taranto con l'attracco della Seaside il cui arrivo nel porto pugliese è calendarizzato per il 5 maggio. Quello che parte il 1 maggio con arrivo a Taranto il 5 è un nuovo itinerario Mediterraneo. Riguarda il Sud Italia e la crociera, oltre Taranto, fa scalo anche a Genova, La Valletta e Civitavecchia, Siracusa, con possibilità d'imbarco in tutti i porti italiani.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



L'ANNUNCIO DEL VICEPRESIDENTE DELLA REGIONE PUGLIA, RAFFAELE PIEMONTESE, INSIEME AL CONSORZIO ASI DI FOGGIA E ALL' AUTORITÀ PORTUALE BASSO ADRIATICO

Porto alti fondali, ok al cantiere

Dopo 40 anni il sì del Consiglio superiore dei lavori pubblici, pronti 120 milioni

MANFREDONIA. Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso parere favorevole con prescrizioni al progetto di fattibilità tecnico -economica per la riqualificazione del Porto Alti Fondali di Manfredonia.

"Un via libera molto incoraggiante per le strategie dell' intera Puglia che, con il ripristino di un' infrastruttura che, nel 1970, era considerata tra le migliori in Europa, riconquisterebbe una dotazione decisiva per la logistica integrata tra mare e terra", ha detto il vicepresidente della Regione Puglia e assessore alla Programmazione unitaria e alle Infrastrutture, Raffaele Piemontese, commentando gli esiti dell' adunanza in cui, stamattina, sono stati discussi gli ultimi elementi tecnici di un intervento incluso tra i progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza che attiva le risorse del Recovery Plan.

Il progetto di fattibilità tecnico -economica, come il Nuovo Codice degli Appalti ridefinisce l' ex progetto preliminare, stima in 120 milioni di euro le risorse necessarie per la profonda riqualificazione necessaria a un' infrastruttura che si snoda nel Golfo Manfredonia per due chilometri e si articola in cinque banchine.

"Insieme al presidente dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, e al presidente del Consorzio per l' Area di Sviluppo Industriale di Foggia, Agostino De Paolis, stiamo lavorando con pragmatismo e attenzione a un potenziale che è tornato a manifestarsi promettente proprio durante l' esplosione, l' anno scorso, dell' emergenza COVID-19, che ha generato più traffico sui porti minori", spiega il vicepresidente della Regione Puglia, sottolineando "quale rilievo anche simbolico abbia il porto industriale di Manfredonia nella storia economica della provincia di Foggia il cui **sistema** istituzionale e economico -sociale, non a caso, lo ha costantemente indicato tra gli obiettivi di sviluppo definendolo 'porto della Ca pitanata'; oggi abbiamo gettato le fondamenta perché recuperi un ruolo forte nell' Adriatico".

Dopo oltre 40 anni di manutenzione pressoché nulla, al Bacino Alti Fondali serve un profondo consolidamento della struttura in modo da conservare l' opera e conferirle una maggiore capacità di utilizzo. In particolare i lavori si preoccupano di risanare le opere in calcestruzzo armato e di migliorare il comportamento dell' infrastruttura in caso di terremoti.

La realizzazione del porto industriale, a servizio dell' Area di Sviluppo Industriale di Foggia, ebbe inizio nel 1971 sulla scorta del progetto voluto dalla Cassa del Mezzogiorno e si protrasse sino al 1978. Tra il 2002 e il 2009 fu elaborato un progetto definitivo che non passò al vaglio del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il nuovo progetto esaminato nell' adunanza di stamattina, in cui erano presenti il dirigente Raffaele Landinetti e i tecnici della Sezione Lavori Pubblici della Regione Puglia, è il frutto di un' attività svolta tra il 2019 e il 2020, a partire dallo studio del progetto originario del 1970 e di una nuova campagna di indagini realizzata sempre tra il 2019 e 2020. Tutti gli interventi proposti mirano principalmente all' obiettivo di incrementare la "capacità" delle strutture esistenti su tutti i corpi del Bacino Alti Fondali, in termini di resistenza, rigidità e durabilità. La nuova carreggiata è dimensionata in



modo da essere in grado di portare carichi anche maggiori di quelli previsti nel progetto originario, potendo quindi essere utilizzata per il transito di trasporti eccezionali ed evitando conflitti fra traffico



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Nord Barese)

Manfredonia

in entrata e traffico in uscita.

L'analisi dell'intervento sul porto industriale di Manfredonia è stata anche l'occasione in cui, per la prima volta, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici si è espresso su un progetto di fattibilità tecnica ed economica e non su un progetto definitivo, come ha stabilito il cosiddetto Decreto Semplificazioni del 2020.

"Anche per questo aspetto legato alla semplificazione delle procedure degli investimenti su grandi infrastrutture pubbliche - conclude Piemontese - questo sul Porto Alti Fondali di Manfredonia è un banco di prova interessante in vista della stagione che sta per aprirsi con il Piano Nazionale di Resistenza e Resilienza e con la nuova programmazione dei fondi europei 2021-2027".

MANFREDONIA Il porto industriale con il molo alti fondali, il più lungo d'Europa.

Il Sole 24 Ore

Gioia Tauro Crotona Corigliano Palmi

Calabria

«Gioia Tauro strategico, serve una connessione con l'alta velocità»

Ottocento chilometri di costa, un **porto** del peso di **Gioia Tauro**. Cita questi due elementi Aldo Ferrara, presidente di Unindustria Calabria, per far capire come sia importante il progetto dell'economia del mare per la sua regione, oltre che per il Mezzogiorno. Le aree Zes non sono ancora decollate, con le semplificazioni e le agevolazioni che comportano, dice Ferrara. C'è bisogno di interventi urgenti: il **porto** di **Gioia Tauro** è strategico per intercettare il traffico del canale di Suez, ma anche di Gibilterra e dello Stretto dei Dardanelli. Occorre collegarlo con le aree retrostanti, con linee ferroviarie di alta velocità o alta capacità. Rendere più agevole il collegamento con l'aeroporto di Lamezia Terme e, nella stessa dorsale, con l'area ex Siri, la più grande area industriale del Sud dopo Bagnoli. Sulla parte ionica ci sono Crotona e Corigliano. Ma la logistica difetta: «la linea ferroviaria è a un solo binario e non elettrificata». E i problemi si allungano: «In alcune aree industriali ci sono vincoli paesaggistici, che vanno rimossi», dice Ferrara. Bisogna agire con rapidità, insiste, per crescere e attrarre investimenti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Avvenire (Diocesane)

Gioia Tauro Crotonese Corigliano Palmi

Agostinelli guiderà ancora il Porto

Autorità Portuale di Gioia Tauro, Agostinelli ancora presidente. La designazione arriva dal ministro dei Trasporti e delle mobilità sostenibili, Enrico Giovannini. È da 6 anni che Agostinelli guida da commissario l' **Autorità Portuale** di Gioia Tauro.

Andrea Agostinelli.



Dibattito sul futuro del porto di Schiavonea

Investimenti per il porto di Corigliano. Sempre più centrale per il territorio lo sviluppo della struttura **portuale** di Schiavonea, verso il quale gli amministratori chiedono investimenti, che possano essere consoni allo sviluppo della struttura e di conseguenza del territorio. Mentre si aspetta il piano regolatore della struttura, atto fondamentale anche per proseguire con la realizzazione della banchina crocieristica, inserita a pieno titolo nel piano delle opere triennali di recente redazione da parte dell' **Autorità portuale** di Gioia Tauro. Di questo e di altro si è parlato nel corso di un incontro voluto dall' assessore regionale Catalfamo insieme alla stessa **autorità portuale** e a cui hanno preso parte anche il sindaco di Corigliano Rossano Flavio Stasi con l' assessore e vicesindaco Claudio Malavolta. Entrambi gli amministratori del comune unico hanno ribadito l' importanza del porto, snodo strategico verso il Mediterraneo. «Sono state espresse le varie posizioni - scrivono dalla regione - che negli ultimi anni avevano anche comportato alcune significative divergenze fra l' **Autorità portuale** e gli enti locali. È stata rivendicata inoltre la necessità di significativi investimenti sui porti di Corigliano». Lo sguardo resta fisso sulla banchina crocieristica, sulla cui realizzazione lo stesso neo presidente dell' **Autorità portuale**, appena lo scorso gennaio aveva presentato, in variante all' attuale pianificazione, una proposta di redistribuzione di tutte le banchine, al fine di migliorare la funzionalità dell' intera infrastruttura **portuale**.

Una predisposizione delle diverse aree che terrà conto, anche, dell' attività della pesca, a cui saranno destinate banchine dedicate, e del diporto nautico, settore a cui si intende dare un significativo sviluppo, da inserire in un complessivo progetto di maggiore sviluppo integrato dei diversi settori economici portuali. Non scema neanche l' attenzione della Cgil comprensoriale Pollino-Sibaritide-Tirreno che per il prossimo ventisette aprile ha organizzato uno specifico incontro, in remoto naturalmente, per affrontare le tematiche relative allo sviluppo della struttura. Un carnet lungo e di pregio per parlare del "futuro del porto", con amministratori locali, parlamentari, vertici dell' **Autorità portuale**.a.bal. Si punta a sviluppare la struttura pure sul fronte crocieristico.



La Nuova Sardegna

Cagliari

La Turismar punta al servizio antinquinamento

La società che gestisce i porti di Arbatax e Porto Corallo, mira ad allargare le sue attività a Cagliari

DI LAMBERTO CUGUDDA

Non solo il porto turistico di Arbatax a cui diede vita 24 anni fa, ma anche la gestione di quello di Porto Corallo a Villaputzu.

La Turismar srl con sede nella zona industriale di Baccasara, punta ad allargare la propria attività anche a Cagliari (opera già a Sarroch ndr) con il servizio antinquinamento negli specchi acquei dei porti di Cagliari e Arbatax. La società il cui amministratore è Luca Ammendola, si occupa anche di ponteggi industriali e civili, ponteggi offshore, strutture grandi eventi, movimentazione con mezzi terrestri e navali, coibentazione industriale e civile, prefabbricazione e installazione dei capannoni, motopontone Sardegna, divisione sommozzatori, recupero mezzi navali.

In totale, allo stato attuale, la Turismar ha circa 125 dipendenti nelle varie attività, ma è arrivata ad averne anche oltre 180, con cantieri non solo in tutta l'isola, ma anche a Ravenna, nella metalmeccanica pesante.

Se riuscirà a ottenere il servizio antinquinamento nelle acque portuali di Arbatax e del capoluogo regionale, assumerà altri nove dipendenti. Nell'Albo pretorio del Comune di Tortolì, venerdì è stata pubblicata «l'istanza intesa a ottenere una concessione, di anni quattro, per il servizio antinquinamento negli specchi acquei dei porti di Cagliari ed Arbatax da parte della società Turismar srl». La richiesta di pubblicazione è giunta dalla Capitaneria di porto-Direzione marittima di Cagliari.

Nell'avviso della Capitaneria di porto del capoluogo regionale viene reso noto della sopracitata istanza presentata lo scorso 18 febbraio dalla società titolare del Marina di Arbatax e gestore di quello di Porto Corallo a Villaputzu.

Nell'avviso firmato dal capo di compartimento marittimo di Cagliari, in applicazione al contenuto all'articolo 18 del regolamento di esecuzione del codice della navigazione, si invitano «tutti coloro che possono avervi interesse, a presentare per iscritto, alla Capitaneria di porto di Cagliari, entro il perentorio termine di 20 giorni dal presente avviso, le osservazioni che ritengono opportune a tutela dei loro eventuali diritti». Alla Turismar srl, nella sede in zona industriale a Baccasara si dicono tranquilli sull'esito dell'istanza presentata, anche perché hanno già due grandi pontoni da 40 metri, due mezzi antinquinamento da 30 e 35 metri e altri mezzi da potere impiegare per il servizio antinquinamento negli specchi acquei dei porti di Cagliari e di Arbatax.



Il Secolo XIX

Focus

Intervento in corner del ministro Giovannini. Gariglio (Pd): «Rimane un passaggio generico»

Porti, salta la liberalizzazione Via il testo dal Recovery Plan

FRANCESCO MARGIOCCO

genova La maxi-liberalizzazione dei porti ha avuto vita breve. Una mano invisibile, si dice proveniente dal ministero dello Sviluppo economico, aveva cercato d'innestarla nell'ultima bozza del Recovery Plan, prima della sua discussione in Consiglio dei ministri. Il ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini, non ha gradito la sorpresa, e l'ha fatta rimuovere.

Le due norme, sull'autoproduzione e sulle concessioni dei terminalisti, che avrebbero cambiato le regole nei porti, sono così sparite. La ricostruzione è del deputato torinese del Pd Davide Gariglio, che due giorni fa si era subito attivato per fermare il provvedimento e che ieri sera confermava: «Ho parlato con Palazzo Chigi.

Hanno tolto le modifiche. Resta un passaggio sulla necessità di intervenire sulle concessioni per dare più efficienza ai porti. Ma è molto generico». Per la Compagnia unica, il «superamento del vincolo di autoproduzione» inserito l'altroieri nell'ultima bozza del Recovery Plan, avrebbe avuto un effetto nefasto. «Una perdita del 30% del nostro lavoro», dice il console della Culmv, Antonio Benvenuti. «Tutte le leggi possono essere ritoccate, ma prima di mettere mano alle leggi sul lavoro occorre fare molta attenzione».

Natale Colombo, segretario nazionale Filt-Cgil con delega ai porti, si preparava già ad annunciare battaglia «contro questo tentativo della lobby degli armatori di impadronirsi di tutta la filiera, dal mare al porto».

L'autoproduzione è l'obbligo, nei porti, di affidare i lavori di «carico, scarico, trasbordo, deposito, movimento merci», come recita il Pnrr o Recovery Plan, ai lavoratori delle banchine, camalli variamente organizzati, come i soci della Culmv, o dipendenti diretti dei terminalisti, le aziende che gestiscono su concessione dello Stato le banchine portuali.

Gli armatori, per queste mansioni, vorrebbero usare gli equipaggi delle loro navi.

Il lavoro in porto può essere molto pericoloso, le cronache non smettono di ricordarlo. A Genova, l'ultimo incidente in ordine di tempo, per fortuna senza conseguenze gravi, è accaduto venerdì quando un rimorchiatore ha sbagliato manovra finendo contro un pontile. «In porto convivono due professionalità. I marittimi, che navigano, e i portuali, che lavorano in banchina. Sono persone qualificate, formate, che svolgono compiti delicati.

Se liberalizziamo tutto, che ne sarà della sicurezza?», si chiede Mauro Scognamiglio, segretario generale della Fit-Cisl ligure.

La modifiche inserite due giorni fa nel Recovery Plan parlavano anche di «superamento nei porti di medie e grandi dimensioni del cumulo di concessioni». Per Roberto Gulli e Danilo Falvo, segretari di Uiltrasporti, rispettivamente, in Liguria e a Genova, avrebbe significato «consegnare i porti a grandi gruppi stranieri, o con sede all'estero: Msc, Psa, Cosco, Maersk».

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



«L' economia del mare nel Pnrr, progetto strategico per il Paese»

La proposta di Confindustria. Nel Recovery un primo intervento di politica industriale ma servono anche infrastrutture, riforme e fiscalità per attrarre investimenti. «Un coordinamento fra le Zes del Sud»

Giorgio Santilli

Il Pnrr è l' occasione per avviare il primo pezzo di una politica organica nazionale per l' economia del mare che finora è mancata, nonostante il peso economico del settore allargato (34,3 miliardi di valore aggiunto e 185mila unità lavorative dirette nell' ultimo Rapporto del mare del 2019) e l' idea più volte riproposta dell' Italia «piattaforma logistica del Mediterraneo». A scommettere su un progetto strategico complessivo per valorizzare al meglio la «risorsa mare» in tutte le sue articolazioni economiche e tradurla in una occasione di sviluppo per il Paese e per il Sud è Confindustria che, con la presidenza di Carlo Bonomi, ha affidato sul tema una delega specifica a un vicepresidente, Natale Mazzuca, e ha avviato dal giugno 2020 un lavoro che sta coinvolgendo le rappresentanze settoriali e territoriali. Il progetto - che ha prodotto una prima proposta in occasione del Pnrr e sarà completato entro il 2021 - vuole affermare l' importanza strategica dell' economia del mare e mettere in fila politiche e misure necessarie per dare concretezza al disegno.

Il Piano strategico nazionale di Confindustria affronterà, in una visione organica, le criticità che frenano lo sviluppo del mare e proverà a piantare i pilastri di una politica di settore: la pianificazione infrastrutturale (scali marittimi, retroporti, aree logistiche collegate, Zone economiche speciali, collegamenti stradali e ferroviari, piattaforme digitali di funzionamento e gestione); le riforme istituzionali (concessioni demaniali, revisione della riforma della legge quadro sui porti, regolazione economica, disciplina delle Zes a partire dal ruolo dei commissari e delle strutture); una politica industriale che dia prospettiva alla sostenibilità e all' innovazione tecnologica; una fiscalità capace di attrarre e stimolare investimenti.

Il Pnrr può essere l' anticipazione di un programma lungo, puntando proprio a fondare una politica industriale per la sostenibilità e l' innovazione della navigazione e della logistica portuale. Il pacchetto di misure proposte prevede, in particolare: incentivi a investimenti di adeguamento e rinnovo delle unità di navigazione esistenti e delle dotazioni logistiche portuali; sostegno finanziario, con la creazione di un Fondo Economia del Mare per il credito a medio-lungo termine e interventi di garanzia, nell' ambito del Fondo dei Fondi previsto dal Pnrr; integrazione delle misure di ricerca, sviluppo e innovazione già previste nel Recovery con altre dedicate alla navigazione e alla movimentazione logistica nei porti; utilizzo della domanda pubblica per favorire l' innovazione (procurement strategico) per le forniture pubbliche di tecnologie e mezzi di trasporto marittimo; integrazione delle tecnologie digitali, già presenti nel Progetto Transizione 4.0, con altre dedicate alla navigazione e alla movimentazione logistica nei porti; coordinamento con gli interventi per la transizione energetica applicata alla sostenibilità della mobilità marittima e della movimentazione logistica come produzione di fonti alternative a più basse e a zero emissioni e infrastrutture di trasporto e distribuzione.

Il sostegno agli investimenti si dovrebbe concentrare sulle priorità coerenti con le strategie Ue: elettrificazione dei porti (Cold Ironing) e delle unità di navigazione esistenti più nuove dotazioni ad alimentazione elettrica per la movimentazione logistica; riduzione delle emissioni delle unità di navigazione esistenti, mediante adeguamenti



tecnologici disponibili; acquisto di nuove unità di navigazione, in sostituzione di quelle esistenti, alimentate da fonti alternative come Gnl, biocarburanti, elettricità, idrogeno. Il Recovery Plan di Draghi mostra qualche attenzione in più del progetto Conte, ma ci sono



Il Sole 24 Ore

Focus

marginari per rafforzare le misure inserite e collegarle in un disegno unitario.

Se queste sono le linee orizzontali del progetto confindustriale, un' attenzione territoriale specifica è riservata al Mezzogiorno, nella convinzione che «qualsiasi prospettiva di ripartenza per l' Italia passa attraverso la risoluzione dello storico divario fra il Sud e il resto del Paese e, sempre più, tra le diverse aree del Sud». La proposta è «un Southern Range logistico euromediterraneo competitivo, green, sostenibile e socialmente inclusivo». In sostanza è una messa in rete del Mezzogiorno partendo dall' integrazione delle Zone economiche speciali (Zes) e dei relativi porti che in questa chiave possono divenire «potenziali nodi territoriali di sviluppo anche per le aree interne».

«Costruire il Mediterraneo» è il progetto proposto dalle Confindustrie meridionali: fare del Sud un sistema unitario di promozione dello sviluppo, in una prospettiva di integrazione con il sistema logistico-portuale del centro-nord e proprio usando come perno l' economia del mare. Un piano di nuovi investimenti e nuove tecnologie, per centrare gli obiettivi europei della transizione energetica, digitale e della resilienza: una proposta per orientare verso un progetto di sviluppo la programmazione delle tre leve finanziarie date da Pnrr, Fondo sviluppo coesione e fondi strutturali europei 2021-27.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Zone speciali, con il Recovery più poteri ai commissari

Il piano Zes. Resta il nodo della integrazione tra i territori, ma nel Pnrr si annunciano misure di semplificazione e per favorire i collegamenti

Carmine Fotina

ROMA Riformare la riforma. Il Piano nazionale di ripresa e resilienza promette di riordinare (ancora una volta) la disciplina delle Zone economiche speciali, un'idea di sviluppo del Sud inserita nel decreto Mezzogiorno del 2017 ma finora rivelatasi un flop. Le indicazioni del Pnrr per un vero rafforzamento del potere dei commissari straordinari che dovrebbero sbloccare le Zone, in linea anche con le richieste giunte dal mondo confindustriale, potrebbero trovare spazio nel nuovo decreto semplificazioni. Di certo colpisce che si torni a modificare una normativa più volte corretta, in una sorta di gioco dell'oca, l'ultima volta con il Dl semplificazioni di un anno fa.

Ad oggi sono state istituite le Zes Campania; Calabria; Ionica Interregionale nelle regioni Puglia e Basilicata; Adriatica Interregionale nelle regioni Puglia e Molise; Sicilia occidentale; Sicilia orientale; Abruzzo. Ed è in fase finale l'istituzione della Zes Regione Sardegna. Le difficoltà amministrative di questo strumento hanno portato con la legge di bilancio 2020 alla scelta dei commissari straordinari a capo dei comitati di indirizzo delle singole Zone ma il processo di

nomina, costellato di problemi e liti politiche, si è concluso solo per la Ionica e per la Calabria (per l'Abruzzo procedura avviata). E a mancare all'appello negli altri casi sono gli stessi comitati di indirizzo.

Alle Zes, evidenziano le imprese ma ammettono gli stessi tecnici del governo impegnati sul dossier, continua a mancare una visione di insieme, una strategia di raccordo tra i vari territori anche per proporsi in modo più ordinato a potenziali investitori esteri.

Un intervento in questo senso, per mettere in relazione le varie Zone, è delineato dal Pnrr. Il Piano, più in generale, parla di «meccanismi in grado di garantire la cantierabilità degli interventi in tempi rapidi» e di correttivi per far sì che i commissari abbiano davvero «la titolarità del procedimento di autorizzazione unica e sarà l'interlocutore principale per gli attori economici interessati a investire sul territorio di riferimento». Con un decreto del direttore dell'Agenzia per la coesione del 1° febbraio era già stata costituita una Segreteria centrale di supporto ai commissari, operativa presso la stessa Agenzia. Ma ora il ministero punterebbe anche a dotare di strutture proprie ogni singolo Commissario, un altro punto debole messo in rilievo dalle imprese. Quanto alle agevolazioni fiscali, che insieme alle semplificazioni burocratiche rappresentano il vantaggio di investire nelle Zes, in un'intervista al Sole 24 Ore il ministro Mara Carfagna ha preannunciato l'innalzamento da 50 a 100 milioni del tetto per il credito di imposta per gli investimenti ampliandolo alle operazioni immobiliari.

Un ulteriore elemento che ha fin qui frenato l'attrattività di queste Zone è la debolezza dei collegamenti infrastrutturali. Su questo fronte, il Pnrr prevede l'impiego di 600 milioni. Il finanziamento dovrà consentire di realizzare collegamenti efficaci tra le aree industriali con porti, aeroporti e soprattutto con la rete nazionale e con le reti trans europee dei trasporti, per consentire «ai distretti produttivi tempi e costi ridotti nella logistica». Un'altra esigenza è la realizzazione delle urbanizzazioni primarie visto che in alcune aree i gli operatori economici pongono come condizione la dotazione di infrastrutture delle aree individuate.





Il rischio di smantellare la Legge 84/94 sui porti / L'intervento

Pubblichiamo l'articolo di Gaudenzio Parenti, consulente giuridico portuale, che interviene sulla vicenda che ha incendiato nelle ultime ore le banchine italiane dopo la pubblicazione di un testo del PNRR che, di fatto, avrebbe autorizzato l'autoproduzione nei porti italiani. Tralasciando la singolare esclusione degli stanziamenti per le opere infrastrutturali, precedentemente preventivati in oltre 3 miliardi di euro, che verranno finanziati da fondi collaterali, l'imminente approvazione in Consiglio dei Ministri dell'ultima stesura del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza avrà l'effetto di trasformare drasticamente l'attuale assetto giuridico ed amministrativo della portualità italiana. Un tentativo di cambiamento fulmineo, ma di certo prevedibile dagli addetti ai lavori. Negli ultimi tempi, infatti, la Legge speciale 28 gennaio 1994, n.84 che regola i porti e, inter alia, il mercato regolato del lavoro portuale ha subito continui attacchi. In prima istanza, infatti, i prodromi circa la volontà di modifica, ovvero abrogazione dell'articolo 18 comma 7 della legge suindicata, già c'erano tutti: dagli accordi di rete a Vado Ligure e Genova (fusione PSA-SECH) alla segnalazione dell'AGCOM in merito alle proposte di riforma concorrenziale, ai fini della Legge Annuale per il Mercato e la Concorrenza 2021. Traslata senza modifiche nel PNRR, questa proposta di superamento del divieto di cumulo di concessioni potrebbe creare situazioni di monopolio e cartelli tra imprese attraverso il controllo de facto dello stesso soggetto all'interno del porto e quindi del mercato rilevante. Risulta utile ricordare come la norma in argomento fu creata già dal 1994 per vietare appunto la cumulabilità delle concessioni in capo ad un medesimo soggetto, preservando quindi il principio della concorrenza ed evitare pratiche restrittive della stessa attraverso concentrazioni di imprese terminalistiche a discapito della competitività e dell'attrattività del porto. Per quanto concerne invece la proposta di superamento del vincolo di autoproduzione, questo intervento mira ad interferire nei poteri legislativi sovrani del Parlamento poiché avversa una norma che ha solo regolarizzato e non certo vietato la pratica dell'autoproduzione, tutelando la sicurezza dei lavoratori marittimi e portuali e precisando ulteriormente gli ambiti in cui tale pratica è ammissibile e le condizioni autorizzative per essere concessa dalle Autorità di Sistema Portuale o dalle Autorità marittime. Un'esecuzione della norma in esame che, inspiegabilmente, non è stata ancora declinata dal previsto Decreto Ministeriale attuativo. Nelle linee guida contenute nel PNRR alla sezione Le riforme abilitanti: semplificazione e concorrenza risulta pertanto evidente la volontà dell'estensore del documento di permettere a singoli soggetti di monopolizzare l'intera supply chain, partendo dalla completa integrazione verticale ed orizzontale del mercato portuale fino ad arrivare alla deregolamentazione dell'autoproduzione delle operazioni portuali. Queste poche righe creano infatti i presupposti, ovvero dei vulnus giuridici per il futuribile smantellamento della specialità del mercato regolato del lavoro portuale che apporterà grave nocumento soprattutto per le imprese portuali art.16 l.n.84/94 ormai a rischio estinzione, per il Pool di manodopera portuale art 17 e per quei terminalisti art.18 che non faranno parte delle concentrazioni. A questo caos giuridico bisogna, inoltre, contestualizzare ed ascrivere anche la gestione della Decisione della Commissione UE del 4.12.2020, relativa al regime di Aiuti Sa.38399 che ha investito le nostre Autorità di Sistema Portuale con potenziali conseguenze negative sull'attuale assetto pubblicistico del nostro asset strategico più importante. All'evidenza, se l'intenzione è quella di apportare modifiche, ovvero riformare le norme che regolano la portualità italiana non è certo attraverso questi strumenti che si può addivenire ad un'infrastruttura giuridica e regolamentaria che sia condivisa e sostenibile nel tempo. Per l'evoluzione e la crescita del nostro sistema logistico portuale, infatti, necessitiamo di una cabina di regia forte,



Ship Mag

Focus

efficiente e che si confronti con tutti gli attori del cluster in un approccio keynesiano, regolando i processi con lungimiranza ed equità ad esclusivo beneficio dello sviluppo sostenibile e del benessere economico-sociale diffuso.

Gaudenzio Parenti