



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 23 febbraio 2021**



Prime Pagine

23/02/2021	Corriere della Sera Prima pagina del 23/02/2021	7
23/02/2021	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 23/02/2021	8
23/02/2021	Il Foglio Prima pagina del 23/02/2021	9
23/02/2021	Il Giornale Prima pagina del 23/02/2021	10
23/02/2021	Il Giorno Prima pagina del 23/02/2021	11
23/02/2021	Il Manifesto Prima pagina del 23/02/2021	12
23/02/2021	Il Mattino Prima pagina del 23/02/2021	13
23/02/2021	Il Messaggero Prima pagina del 23/02/2021	14
23/02/2021	Il Resto del Carlino Prima pagina del 23/02/2021	15
23/02/2021	Il Secolo XIX Prima pagina del 23/02/2021	16
23/02/2021	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 23/02/2021	17
23/02/2021	Il Tempo Prima pagina del 23/02/2021	18
23/02/2021	Italia Oggi Prima pagina del 23/02/2021	19
23/02/2021	La Nazione Prima pagina del 23/02/2021	20
23/02/2021	La Repubblica Prima pagina del 23/02/2021	21
23/02/2021	La Stampa Prima pagina del 23/02/2021	22
23/02/2021	MF Prima pagina del 23/02/2021	23

Primo Piano

22/02/2021	Shipping Italy Break bulk in calo quasi del 30% in Italia: Ravenna al top, crollano Taranto e Trieste	24
22/02/2021	Messaggero Marittimo Intermodalità e competitività del sistema portuale italiano	Redazione 25

Trieste

23/02/2021	Il Piccolo Pagina 25 Accordo per il Porto vecchio: in giunta il via libera alla firma	GIOVANNI TOMASIN 26
------------	---	---------------------

Savona, Vado

23/02/2021	La Stampa (ed. Savona) Pagina 37		27
<hr/>			
Le aree ex Ocv utilizzate da Spinelli per la movimentazione dei container			

Genova, Voltri

23/02/2021	Il Secolo XIX Pagina 13	<i>SIMONE GALLOTTI</i>	28
<hr/>			
Scontro in porto a Genova dietrofront dei terminalisti Anche Msc lascia i falchi			
23/02/2021	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 9		29
<hr/>			
Burlando "Privati del porto basta guerre, guardate avanti"			
23/02/2021	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 15		31
<hr/>			
La ripartenza? Con il lavoro			
22/02/2021	BizJournal Liguria		32
<hr/>			
Genova, il 23 febbraio attivo unitario dei delegati del porto			
22/02/2021	Ship Mag		33
<hr/>			
Genova, i sindacati pronti allo sciopero di 24 ore: in porto monta la tensione			
22/02/2021	Ship Mag		34
<hr/>			
A Genova mancano i leader: bisogna trovarli velocemente per evitare lo scontro in porto / Il commento			
22/02/2021	(Sito) Adnkronos		35
<hr/>			
Infrastrutture, presentata relazione conclusiva diga foranea Genova			
22/02/2021	Corriere Marittimo		36
<hr/>			
Diga di Genova -Dopo il dibattito, all'Authority il progetto finale			
22/02/2021	Genova Today		37
<hr/>			
Nuova diga foranea, presentata la relazione conclusiva del dibattito pubblico			
22/02/2021	BizJournal Liguria		38
<hr/>			
Esselunga a San Benigno, Confesercenti: "Troppa fretta, vergogna"			
22/02/2021	Genova24		39
<hr/>			
Esselunga, sempre più vicino lo sbarco a San Benigno: la variante al Puc domani in consiglio comunale			
22/02/2021	PrimoCanale.it		41
<hr/>			
Esselunga verso la seconda apertura a Genova, domani discussione a Tursi			

La Spezia

23/02/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 21	<i>LAURA IVANI</i>	42
<hr/>			
Porto, un guardiano elettronico vigilerà sulla qualità del mare			
22/02/2021	Ansa		43
<hr/>			
Porti: Spezia, focus su caratteristiche correnti in porto			

Marina di Carrara

23/02/2021	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 46		44
<hr/>			
«Ogni ampliamento del porto sarà bocciato»			

Piombino, Isola d' Elba

23/02/2021	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 14	<i>MANOLO MORANDINI</i>	45
<hr/>			
Ex Irfid, l' impianto mai utilizzato ha i giorni contati Al via la demolizione			

23/02/2021	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 48	47
	«E' prematuro parlare del nuovo tracciato del secondo lotto 398»	
22/02/2021	Corriere Marittimo	48
	Piombino, II° lotto Strada Statale 398 ipotesi del tracciato	
23/02/2021	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 50	49
	Piombino, ecco cosa la rende unica	

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

23/02/2021	Corriere Adriatico Pagina 10	50
	Giro di vite sui locali L' aperitivo in porto solo per i viaggiatori	
23/02/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 37	51
	Movida al porto: arriva la stretta agli aperitivi «Nei locali solo se si ha il biglietto di imbarco»	
22/02/2021	Cronache Ancona	53
	Emergenza Covid, blindati i locali del porto: "Fruibili solo ai viaggiatori"	
22/02/2021	Ansa	54
	Covid, ad Ancona esercizi area porto riservati a viaggiatori	
23/02/2021	Corriere Adriatico Pagina 18	55
	Fiamme nella notte a Marina Dorica Bruciano quattro box vicino ai binari	
23/02/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 44	56
	Marina Dorica dopo l' ex Tubimar: ancora fiamme	
22/02/2021	Ansa	57
	Incendio al porto di Ancona	
23/02/2021	Corriere Adriatico (ed. Fermo) Pagina 26	58
	La spiaggetta del porto trasformata in bivacco per senzatetto e sbandati	

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

23/02/2021	Il Messaggero (ed. Rieti) Pagina 31	59
	Finanziate tre grandi opere per il rilancio del territorio	
22/02/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i> 60
	Continuità territoriale: pubblicate le gare	

Napoli

22/02/2021	Informazioni Marittime	61
	Porto di Napoli, Annunziata incontra i portuali della Culp	
22/02/2021	Primo Magazine	<i>Gam Editori</i> 62
	Il presidente Annunziata visita la Culp di Napoli	
22/02/2021	Ship Mag	63
	Napoli, Annunziata incontra i vertici della Compagnia	

Bari

23/02/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno Pagina 10	64
	«Infrastrutture e servizi per fare crescere i porti»	
23/02/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno Pagina 28	66
	Faro dell' Anac su Marisabella	

23/02/2021	Quotidiano di Puglia Pagina 9	68
<hr/>		
22/02/2021	Il Nautilus <i>Redazione</i>	70
<hr/>		
E' NATA LA O.P.A.M - OPERATORI PORTUALI ADRIATICO MERIDIONALE		
22/02/2021	Ship Mag	71
<hr/>		
Bari, costituita l'associazione Operatori Portuali dell'Adriatico Meridionale		
22/02/2021	Shipping Italy	72
<hr/>		
Morfini spiega le ragioni per cui è nata O.P.A.M. Operatori Portuali Dell'Adriatico Meridionale		
22/02/2021	Il Nautilus <i>Abele Carruezzo</i>	73
<hr/>		
Sistema Portuale del Mare Adriatico meridionale e il Cold Ironing		

Brindisi

23/02/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 25	77
<hr/>		
«Trasporti e logistica serve un impegno unitario senza connotazioni di parte»		
23/02/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 33	79
<hr/>		
Terminale Edison posizioni divise in Consiglio comunale		
22/02/2021	Brindisi Report	80
<hr/>		
Brindisi, deposito costiero Gnl: consiglio comunale diviso		
23/02/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 33	82
<hr/>		
Consorzio Asi, «trasferire le competenze»		
23/02/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 9	83
<hr/>		
L' Asi verso l' accorpamento Ma è scontro sulla riforma		
23/02/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 9	85
<hr/>		
Zes, cordata di imprese per lo scalo merci di Surbo		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

23/02/2021	Il Quotidiano della Calabria Pagina 20	86
<hr/>		
Una delegazione di "Città degli Ulivi" a confronto con l' ammiraglio Agostinelli		

Cagliari

23/02/2021	L'Unione Sarda Pagina 16	87
<hr/>		
Porto canale, la protesta non si ferma		
22/02/2021	Ansa	88
<hr/>		
Porti: Cagliari in crisi, Uil a Solinas "salvare i lavoratori"		
22/02/2021	AskaneWS	89
<hr/>		
Sardegna, Solinas: "Vicini ai lavoratori del Porto Canale"		
22/02/2021	Cagliari Live Magazine	90
<hr/>		
Porto Canale, Solinas: "vicini ai lavoratori, auspichiamo massima attenzione da parte dell' autorità e del ministero"		
22/02/2021	SardegnaLive	91
<hr/>		
Porto Canale, Solinas: "Vicini ai lavoratori"		
22/02/2021	Sardinia Post	92
<hr/>		
Porto canale in crisi, appello sindacati: "La banchina non venga frazionata"		
22/02/2021	Sardinia Post	93
<hr/>		
Porto Canale, lavoratori a Villa Devoto. Solinas: "Pronti a fare da facilitatori"		
22/02/2021	Ship Mag	94
<hr/>		
Cagliari, protesta dei lavoratori davanti alla sede della Regione: Subito l'Agenzia portuale per il transhipment		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

23/02/2021	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 25	95
Piace l' idea di waterfront dell' Autorità di Sistema		
23/02/2021	Gazzetta del Sud Pagina 18	96
Via libera al grande centro vaccinale A marzo in Fiera altre 44 postazioni		
22/02/2021	Messina Ora <i>Redazione sport</i>	98
Vaccini di massa a Messina, confermata la Fiera: sarà trasformata in un grande hub con 48 'box'		
22/02/2021	TempoStretto <i>Rosaria Brancato</i>	99
Covid Messina: ok per l' hub vaccini in Fiera. Previsti tempi rapidi		

Catania

23/02/2021	La Sicilia Pagina 17	100
I porti di Catania e Augusta in un viaggio-racconto tv		

Palermo, Termini Imerese

23/02/2021	Giornale di Sicilia Pagina 16	101
Minacce al manager del gruppo Grimaldi, inviato un proiettile		
23/02/2021	La Sicilia Pagina 6	102
Trovato un proiettile sulla scrivania di dirigente Grimaldi		
22/02/2021	Il Nautilus <i>Redazione</i>	103
Monti sull' intimidazione ad Alessandro Bisanti di Grimaldi		
22/02/2021	Messaggero Marittimo <i>Redazione</i>	104
Solidarietà di Monti ad Alessandro Bisanti		
22/02/2021	Shipping Italy	105
Un proiettile sulla scrivania di Alessandro Bisanti (Grimaldi Group) a Palermo		

Focus

22/02/2021	FerPress	106
Utilizzo improprio del trasporto in container per il commercio di prodotti contraffatti		
22/02/2021	Informare	108
Il 56% del valore totale delle merci contraffatte sequestrate viene trasportato da portacontainer		
22/02/2021	Informazioni Marittime	109
Più della metà del falso è trasportato nei container		
22/02/2021	Ship Mag	110
Allerta in Europa, merci contraffatte: il business viaggia nei container spediti via mare dalla Cina / Il rapporto		
22/02/2021	larepubblica.it <i>di Vito de Ceglia</i>	111
Haines (Nidec Asi): "Il futuro di porti, navi e auto sarà elettrico"		
22/02/2021	Port News <i>di Davide Maresca</i>	113
Tasse e porti, svista decisiva		
22/02/2021	Shipping Italy	114
Da Bruxelles via libera al finanziamento del Marebonus per il 2021		
22/02/2021	Notiziario Assoporti	115
Focus atti parlamentari		

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

LACALUT

www.naturwaren.it



Il campione al Festival
Il bra cantante in Riviera
e le paure del Milan
di **Carlos Pasterini**
alle pagine 42 e 43



Guadagni (e perdite)
Redditi più alti?
Così la politica aiuta
di **Gian Antonio Stella**
a pagina 17

LACALUT

Igiene orale, gengive protette.

In Farmacia e parafarmacia

Alleanze e progetti
QUEI DUBBI STRATEGICI A SINISTRA
di **Angelo Panebianco**

La tregua armata fra i partiti imposta dalla nascita del governo Draghi non durerà in eterno. Prima o poi (un anno? Due?) si tornerà alla dura conflittualità di sempre. Senza contare che siamo alla vigilia di una tornata di elezioni amministrative i cui risultati influenzeranno le fortune personali di diversi leader, nonché la futura navigazione del governo. I gruppi dirigenti dei partiti non sono caduti in letargo, affilano le armi attendendo la fine della tregua. I sondaggi indicano il centrodestra come vincitore più o meno trionfale delle prossime elezioni nazionali.

continua a pagina 30

Riforma e percorsi
LA SCUOLA CHE CERCA LA VISIONE
di **Gianna Fregonara**
e **Orsola Riva**

Difficile dire ora che cosa riuscirà a fare il governo del programma di riforma della scuola descritto dal presidente del Consiglio Mario Draghi nel discorso al Senato. Il progetto più immediato e semplice appare quello di riforma degli Istituti tecnici superiori per i quali già il governo precedente aveva immaginato di investire 1,5 miliardi del Next Generation EU. Sigla fino a tre giorni fa sconosciuta al più, gli Istituti non sono gli istituti tecnici industriali ma percorsi post diploma di maturità, paralleli alla laurea e ad essa alternativi.

continua a pagina 10

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

Non servirà più a trovare un lavoro ben remunerato, ma la cultura conserva ancora la fama di filtro delle passioni. Perciò ha fatto scalpore il professor Gozzini dell'università di Siena, che ha sfoderato l'intero bestiario delle volgarità per attaccare Giorgia Meloni. Gozzini intendeva rinfacciarle di non avere mai aperto un libro, ma con quell'eloquio da taverna social dimostra soltanto quanto poco giovamento abbia tratto lui nei leggerli.

Il prof si ritraeva in ottima compagnia. Anche nelle classi colte l'ironia è stata sostituita dalla comicità greve e l'umorismo dal sarcasmo. Per strappare l'applauso, o semplicemente per farsi capire, bisogna esibire un gestaccio, dire una parolaccia, storpiare in modo becerò il nome del

In Congo Attacco a un convoglio delle Nazioni unite senza scorta e senza blindati. Morto anche l'autista. «Tre rapiti»

«Portati nella foresta e uccisi»

Vittime l'ambasciatore italiano e un carabiniere. Roma: l'Onu ci dia un rapporto dettagliato



L'ambasciatore italiano in Congo, Luca Attanasio, 43 anni, e il carabiniere Vittorio Iacovacci (30) uccisi in un attacco a un convoglio umanitario. Roma chiede all'Onu una «relazione dettagliata».

ALL'INTERNO
IL RICORDO
«Addio, collega e amico Siamo orgogliosi di te»
di **Elisabetta Belloni***

«L'uccisa era una persona generosa che voleva fare del bene», alle pagine 4 e 5
*Segretario Generale del Ministero degli Affari esteri



LA ZONA DELL'AGGUATO
Quaranta gruppi armati nel parco dei gorilla
di **Michele Farina**

Un Parco Nazionale, il più antico d'Africa, dove vivono ancora i gorilla. In questa zona, con quaranta gruppi armati attivi, è scattato l'agguato.

a pagina 5

ALLA CAMERA
Prescrizione, la maggioranza vota divisa
di **Virginia Piccolillo**

La riforma Bonafede che congela la prescrizione dopo il primo grado di giudizio non è stata bloccata. Almeno per ora. La maggioranza si è spaccata e ha votato divisa sull'emendamento di Fratelli d'Italia che chiedeva lo stop del provvedimento fino al 31 dicembre del 2023. M5S e Pd contrari, si sono astenuti FI, Lega e i renziani.

a pagina 15

GIANNELLI

IMMAGINI DA MARTE E FASCE DI COLORE PER COVID

NESSUN SEGNO DI VITA ATTUALE
E' IL PIANETA ROSSO!

L'EMERGENZA IN LIGURIA NUOVE RESTRIZIONI A VENTIMIGLIA E A SANREMO
Gite e visite, così si cambia Stretta su parenti e amici

IL PIANO DEL PREMIER BRITANNICO
Johnson: torniamo normali
di **Luigi Ippolito**

a pagina 11

DIARIO DA NEW YORK
Il mio vaccino alle 2 di notte
di **Massimo Gaggi**

a pagina 11

di **Monica Guerzoni**
e **Florenza Sarzanini**

Fino al 27 marzo stop agli spostamenti tra le regioni, anche in zona gialla. Vietate le visite nelle case private in zona rossa ed è stretta su parenti e amici. Queste le decisioni del Consiglio dei ministri sull'emergenza Covid. In Liguria imposte restrizioni a Ventimiglia e a Sanremo.

da pagina 6 a pagina 13
Galluzzo

Gozzini e i senza filtro

bersaglio dialettico. La pelle dei cosiddetti intellettuali si è talmente inspessita che, se ti azzardi a usare il fioretto al posto della più comoda clava, rischi di non lasciare il segno. La mitezza è sinonimo di debolezza, quando non di connivenza. Ricordate il Veltroni che si rifiutava di nominare Berlusconi nei comizi? Passò per ipocrita. L'avversario va aggredito e dilagato, mescolando il disprezzo alla violenza verbale. Chissà che cosa si direbbe oggi del feroce ma elegantissimo scambio tra lady Astor e Churchill: «Se io fossi vostra moglie, vi avvelenerei il caffè». «E se io fossi vostro marito, lo berei». Dal momento che non le diede della vacca, siamo sicuri che al vecchio Winston la signora stesse davvero sullo stomaco?

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ansia ingigantisce le tue preoccupazioni?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA

80 mg capsule rosse (contenuto di Silexan®)

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

Più spazio alla vita.

Chiedi consiglio al tuo farmacista

CATTIVO UMORE
SONNO DISTURBATO
PENSIERI COSTANTI

Leggere attentamente il foglio illustrativo. LAILA è un medicinale con controindicazioni e precauzioni d'uso. Leggere attentamente il foglio illustrativo. LAILA è un medicinale con controindicazioni e precauzioni d'uso. Leggere attentamente il foglio illustrativo. LAILA è un medicinale con controindicazioni e precauzioni d'uso.

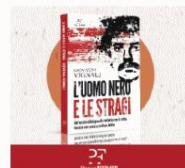


Ieri sera 500 teatri illuminati, oggi gli artisti e i tecnici in piazza per chiedere di riaprire le sale. Ma per ora l'unica in attività è quella del Festival di Sanremo



L'UOMO NERO E LE STRAGI
di Giovanni Vignali
In libreria e in edicola

il Fatto Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO



Martedì 23 febbraio 2021 - Anno 13 - n° 53
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 14 con il libro "L'uomo nero e le stragi"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

AMBASCIATORE UCCISO
Attanasio senza scorta nel Congo degli anti-italiani

ALBERIZZI E CITATI
A PAG. 14 - 15

INTERVISTA A TAVERNA
"Rifondare M5S e regole, Conte può fare il capo"

DE CAROLIS A PAG. 9

MR.PD HA CONFESSATO
Gentiloni lascia le sue impronte sul "ribaltone"

MARRA E PALOMBI A PAG. 7

VAL SERIANA 1 ANNO FA
Alzano, chiamate al 112 con gli Sos per chiudere tutto

BARBACETTO E NAVA
A PAG. 4 - 5

BABY CONFORMISTA
Esther la Peste, bimba di destra e famiglia hippy

Camilla Tagliabue

Di progressisti simpatici ne esistono pochi, soprattutto in letteratura: sulla pagina funzionano meglio i misantropi, i misogini, le bisbetiche domate e no... I conservatori - almeno sulla carta - fanno morir dal ridere. È il caso anche di Esther Dahan, l'ultima enfant terrible della narrativa francese, protagonista di *La piccola conformista*.

A PAG. 18

RINO MARIANO

IL CORO DELLE VOCI BANCHE

FLOP VACCINI L'annuncio: "Saranno 720mila entro marzo" Lombardia, la doppia dose a meno di un over 80 su 10

Guido Bertolaso aveva promesso iniezioni "7 giorni su 7, 24 ore su 24". La realtà dice che su 473.212 ultratrantenni prenotati pochissimi hanno l'appuntamento

SPARACIARI A PAG. 3

Mario Transformer

Marco Travaglio

DOV'È LA SVOLTA? DPCM, SERVIZI, ATLANTIA, SOTTOSEGRETARI

Draghi, un Conte-3 senza opposizione

TUTTO COME PRIMA
AL PREMIER LA DELEGA SUGLI 007. CONFERMATE (E INASPITE) LE ZONE A COLORI. NUOVO RINVIO SUI "VICE". CDP OFFRE 9 MILIARDI AD ASPI. MA ORA NESSUNO PROTESTA

DI FOGGIA, GIARELLI, MANTOVANI, SALVINI
A PAG. 2 - 3 - 6 E 7

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro Salvini lupo nel pollaio a pag. 8
- De Masi Draghi sul lavoro a pag. 11
- Settis Giovannini, e il Tav? a pag. 17
- Scanzi Crimi si crede Maradona a pag. 11

SMENTITO DAL CONTABILE
Centemero, i soldi di Parnasi a Più Voci erano per la Lega

VERGINE A PAG. 13

CORRUZIONE GIUDIZIARIA
Palamara, la nuova accusa: "Tangenti per fughe di notizie"

MASSARI A PAG. 16

La cattiveria
Ultim'ora: la Repubblica Democratica del Congo si candida a nuova culla del Rinascimento

WWW.SPINOZA.IT

L'Ottavo nano, il mitico programma della Rai2 di Freccero, partiva ogni tanto lo spot del Berlusconi Transformer, il simpatico pupazzo di B. nei suoi più riusciti travestimenti: "Lo vuoi operaio? Lo preferisci imprenditore? È il tuo nuovo amico. Cercalo nei migliori negozi. Cardinale, comunista, extracomunitario, dottore, giudice... Basta che lo voti e diventa quello che vuoi!". Nella sua incontinenza verbale, il Cainano si dipinge ogni giorno per una cosa diversa, inventandosi un'autobiografia *prêt-à-porter* per piacere a tutti. Mario Draghi ottiene lo stesso risultato senza neppure lo sforzo di aprire bocca e, le rare volte che la apre, senza dire assolutamente nulla di preciso: provengono poi i giornalisti al seguito ad attribuirgli pensieri, parole e opere buoni per tutti gli stomaci e i palati. Mario Transformer è descritto come l'antitesi di Conte e "tutto il contrario dei giallorossi" (*Libero*), anche se ha tutti i giallorossi in maggioranza e 11 ministri su 22 che lavoravano con Conte, elogia Conte per aver "affrontato l'emergenza sanitaria ed economica come mai era accaduto dall'Unità d'Italia", conferma il *Recovery* di "alto livello" di Conte, non prende il Mes come Conte... Tutto ciò che fa è già stato fatto. Il resto lo rinvia, perché nell'ammucchiata nessuno è d'accordo con niente. Oppure non ne parla proprio, per non scontentare nessuno, copiando un po' da Giavazzi, un po' da Chance giardiniera, un po' da Massimo Catalano. Ambiguità politiche? Vuotezza forlaniana? Vaghezza andreettiana? No: "pensiero e azione" alla Giuseppe Mazzini (Molinari, *Repubblica*), "La potenza di un'analfista" (Ajello, *Messaggero*). "Il grande gioco delle idee dietro il discorso fatale" (De Monticelli, *Domeni*), "Il cambio di passo per la politica" (Fontana, *Corriere*). "La formidabile lezione del professore" (rag. Cerasa, *Foglio*). "Competenza e visione" (De Romanis, *Stampa*). Volet mettere la nobiltà del non dire? "Silenziosità istituzionali", "ritorno a una comunicazione autorevole" che "rivoluziona le parole del potere" (Panarari, *Stampa*). Del resto, non so se l'avete notato, ma Lui è il solo che parla come i ragazzi del clima" (*Domeni*); lui e Greta, due gocce d'acqua. Sbianchettata mezza sua biografia dalle asprezze liberiste, privatizzazioni, Goldman Sachs Grecia, ora Draghi è un "keynesiano pragmatico" (Giampaolo Galli), "Un socialista liberale" (Valdo Spini), "come Craxi" (Martelli). "È contro il patrimoniale e per il taglio delle tasse" un po' come Ferruccio Parri" (Salvini). "Un grillino, uno di noi" (Grillo). "Riacende l'amor patrio" (*QV*). "Antisovranista come noi" (Zingaretti), un brutto "colpo al sovranismo" (Franco, *Corriere*).
SEQUE A PAGINA 20





ANNO XXVI NUMERO 45

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

MARTEDÌ 23 FEBBRAIO 2021 - € 1,80 + € 1,50 con il libro RIPARTIRE DA DRAGHI

Parlare a schiovere, cercare consenso a cattivo mercato, nascondersi, farsi espellere. Ritratto dell'Infiltrato Salvini, con previsione su dove finirà

L'Infiltrato è piccolo politico, così deve essere la sua breve fenomenologia. Eccola. Salvini non capisce la politica. Sa solo dove va il vento provvisorio, e lo associa con parole improprie e comportamenti di basso conto, vicini alla sua rappresentazione

DI GIULIANO FERRARA

bellina di cosa sia il popolo (il suo organo sociale si chiama la "Bestia"). Non ha la minima visione del passato, del presente e nel presente, del futuro. Vede soltanto il provvisorio degli stati d'animo, quello che lo induce a dire basta euro, miai l'euro, chiodo e tutto, aprire tutto e altre scemenze da emergenza. In politica non ci vede proprio, è un altro, è solo un esperto e primitivo demagogo. Il suo stile, che è di un'altra storia, gli ha spiegato che doveva dire di sì a Draghi e a quello che rappresenta, prima di tutto una mentalità italiana evoluta, cioè europea e internazionale, se non voleva schiantarsi contro il muro dell'irrimediabile eurocrisi.

L'Infiltrato questo non l'ha capito. Ha appena intuito che forse poteva tornare ministro, girare con un macchinone, darsi da fare nei comizi, minacciare le dimissioni a ogni angolo di strada, vantarsi dei suoi nuovi occhiali da adulto e da berbene, che gli stanno "come un cilindro a un caffè arricciato" (Eliot). Dre è natura, vede la natura, ma non sa che il suo ruolo è quello di bene dell'imbarcare un infiltrato nella macchina di governo. Questi allora ha deciso la sua tattica demagogica. I ministri facciano un po' quel che vogliono e possono, il paese deve di farsi governare da questi qui che mi escludono, io faccio il controcanto dell'Infiltrato, senza togliere (povero fesso). Vanta a seppella da Giorgiotti che sarà un incontro con Scaccabarozzi, quello di Federfarma, per esaminare la possibilità di produrre i vaccini in Italia, in barba all'Europa e al mondo, come fessare la Repubblica ungherese, e nemmeno. Notare che Scaccabarozzi aveva escluso questa possibilità per varie e consolidate ragioni, tra le quali "il tempo che stringe", e poi tutti hanno capito che con i vaccini finisce come con le mascherine e tutti i prodotti indispensabili su quasi di apre un mercato convulso, ora non ce n'è abbastanza, tra qualche settimana o mese te li tireranno addosso, sringa compressa. Subito l'Infiltrato dichiara: bisogna produrre i vaccini in Italia. E' questa è stata l'illusione nel cuore di un grande di rimettere tutto in moto: legittimo, e perfino ovvio. E allora spaccia a salvo le sue dichiarazioni di perfetta influenza, se la prende con il ministro della Salute, con il commissario tal dei tali, spinge il gioco delle invadite e delle malcredenze incrociate, insomma a comportarsi Infiltrato. Prevede a tardi il suo rise gli altri un caffè, spero in pubblico, e Berlusconi gli domanda se la politica sia fare la concorrenza a Meloni (senza l'articolo "la", semò) "il Cersa mi incizza per se stesso). Gli Infiltrati fanno così, parlano a schiovere, cercano consenso a cattivo mercato, si nascondono e alla fine vengono espulsi e messi dietro la lavagna. Wat me seec.

INMORTE DI UN DIPLOMATICO

Rapitori uccidono l'ambasciatore Luca Attanasio nella Repubblica democratica del Congo e il carabiniere Vittorio Iacovacci. L'errore incredibile sulla sicurezza e i sospetti sui massacratori etnici

DI DANIELE RAINIERI

Roma. Ieri alle dieci del mattino locali alcuni uomini armati hanno ucciso l'ambasciatore italiano nella Repubblica democratica del Congo, Luca Attanasio, e il carabiniere che gli faceva da scorta, Vittorio Iacovacci. Secondo il governo del Congo è stato un tentativo di sequestro: un gruppo di sei rapitori ha prima ucciso l'autista della jeep della Nazione Unite sulla quale stavano viaggiando, Moustapha Milambo, poi ha portato via i due italiani e altre tre persone sulla strada tra Goma e Rutshuru, nella regione del Nord Kivu. Le immagini della jeep sono compatibili con questa versione: ha un finestrino laterale sfondato, ma non ci sono altri segni di combattimento. A quel punto, a poca distanza, c'è stato uno scontro a fuoco con i ranger del parco nazionale del Virunga che sono arrivati dopo avere sentito gli spari contro l'autista e i due italiani sarebbero stati feriti in quel momento. Sono morti poco dopo.

Le misure a protezione dell'ambasciatore erano insufficienti perché le condizioni di sicurezza in quella zona del Congo sono un disastro. Il confine orientale è infestato da un assortimento di milizie armate e molte di esse potrebbero sfidare senza problemi anche un convoglio di veicoli blindati della missione Monusco, il contingente di quindicimila soldati delle Nazioni Unite che tenta di riportare la stabilità in quel territorio. Il Kivu Security Tracker, un progetto che monitora le attività di guerriglieri e terroristi in quella fascia, proprio ieri ha pubblicato un rapporto che conferma la presenza di 122 gruppi armati. Le truppe della Repubblica democratica del Congo hanno smesso di operare in quella regione e hanno delegato la sicurezza ai ranger del parco e ai soldati stranieri di Monusco. Nel 2017 però la missione delle Nazioni Unite è stata ridotta per un taglio di fondi e cinque basi militari proprio nel Nord Kivu, che assicuravano un minimo di presenza, sono state chiuse e abbandonate per rientrare nei costi. I soldati della missione internazionale hanno cambiato strategia e hanno adottato la cosiddetta "protection by projec-

tion", vale a dire: non stiamo il fessile, ma anche senza una presenza stabile ci impegniamo a passare spesso da quelle parti per garantire un minimo di controllo. Le condizioni sono però peggiorate e nel 2018 i guerriglieri hanno assaltato una base Monusco nel Nord Kivu e hanno ucciso diciotto soldati delle Nazioni Unite. Un paio di jeep non blindate con i colori della missione Onu non erano sufficienti a garantire la protezione dell'ambasciatore durante lo spostamento, anche se la strada era classificata "sicura". La classificazione era sbagliata.

Carly Nzanzu Kasivita, il governatore del Nord Kivu, dice in un'intervista telefonica al New York Times che gli aggressori parlavano kinyarwanda, che è un linguaggio parlato in Rwanda - appena oltre il confine, molto vicino al luogo del rapimento - e che in questa zona operano spesso i guerriglieri delle Forze democratiche per la liberazione e di cui si parla anche nei media "anche se - aggiungo - sono necessarie altre indagini". Questa fazione, che conta circa settanta uomini (fessile) è una ricerca sul campo dell'International Crisis Group, che nel 1994 uccisero ottocento civili di etnia tutsi e poterono salvare fuori dal paese. Sono fanatici e suprematisti etnici e al momento dicono che i resti delle milizie ruandesi che nel 1994 uccisero ottocento civili di etnia tutsi e poterono salvare fuori dal paese. Sono fanatici e suprematisti etnici e al momento dicono che i resti delle milizie ruandesi che nel 1994 uccisero ottocento civili di etnia tutsi e poterono salvare fuori dal paese.

cuni raperti nel corso degli anni si sono spazzati in una miriade di gruppi minuscoli da cinque, sei uomini che sopravvivono grazie a un ciclo incessante di sequestri. Un rapporto dell'anno scorso di Human Right Watch ha contato almeno 170 rapiti "tra aprile 2017 e marzo 2020", in quella zona vicino al parco del Virunga, tutti compiuti da gruppi di "cinque, sei uomini" che spesso secondo i sopravvissuti parlano kinyarwanda, sono armati di machete e fucili e hanno metodi incredibilmente brutali. I testimoni dicono anche che i diversi gruppi di rapitori sono collegati, gli uomini si conoscono tutti e si chiamano con soprannomi. Sembrano i identikit della fazione che ha ucciso Attanasio e Iacovacci. C'è anche l'ipotesi Stato islamico, che dispone di affiliati nel Congo - però non sono mai arrivati a meno di centocinquanta chilometri (quindi: un viaggio molto lungo) dal luogo dell'attacco.

La fazione, che conta circa settanta uomini (fessile) è una ricerca sul campo dell'International Crisis Group, che nel 1994 uccisero ottocento civili di etnia tutsi e poterono salvare fuori dal paese. Sono fanatici e suprematisti etnici e al momento dicono che i resti delle milizie ruandesi che nel 1994 uccisero ottocento civili di etnia tutsi e poterono salvare fuori dal paese. Sono fanatici e suprematisti etnici e al momento dicono che i resti delle milizie ruandesi che nel 1994 uccisero ottocento civili di etnia tutsi e poterono salvare fuori dal paese.

Giovane e bravo? Per i vecchi non va bene a Pompei

L'Italia è un paese per vecchi, se ne accorgerà presto pure Super Mario che pisellino non è ma che molto ha. Contro Mastro Cilegia insistito sul dovere di consegnare alle future generazioni uno straccio di paese, e non soltanto un sito archeologico. Franceschini deve averlo preso in parola, e intanto che si decide se sia meglio aprire i ristoranti oppure i teatri e i musei (aiuto: teatri e musei sono più sicuri) ha nominato l'archeologo tedesco ma cittadino italiano Gabriele Zuchietrich, classe 1961, direttore di Pompei. Prima era stato direttore a Paestum e aveva fatto bene. Apriti cielo. L'ex soprintendente per i Beni archeologici di Napoli e Caserta Stefano De Caro (70 anni) e Irene Bragantini (72) docente all'Oriente, membri del Comitato scientifico della Soprintendenza per Pompei, si sono dimessi contestando la presunta poca qualità accademica di Zuchietrich, che per l'età che ha vanta un curriculum lungo tanto. Poi è arrivato l'illusterrimo Andrea Carandini, e a lui ha chiesto il giovanotto come non all'Altezza. Anzi peggio, uno "dedito alla mera immagine, alla vaga bellezza". Quando i direttori avevano l'età giusta, crolla l'intera Scuola Armaturarum di una figura mondiale. Ma date, sempre la colpa ai giovani. (Maurizio Crippa)

VIVA LE MISURE DRAGONIANE

La discontinuità di Draghi passa dal nuovo approccio sui lockdown (prima del picco), da un nuovo algoritmo (si ai dpcm), da una news a Chigi (cerca Fauci). Oltre le intese c'è di più (e occhio a Lufthansa)

Nelle prossime ore, il governo del le larghissime intese guidato dal presidente del Consiglio Mario Draghi scoprirà in modo non sappiamo quanto traumatico che avere una maggioranza molto ampia non è una garanzia sufficiente per governare in nome dell' "unanimità", i principali partiti che hanno offerto il proprio voto di fiducia al governo non si divideranno probabilmente sui temi legati al piano sui Recovery, non si divideranno probabilmente sui temi legati alla riforma della giustizia civile, non si divideranno probabilmente sui temi legati alla maggiore efficienza richiesta alla Pubblica Amministrazione, non si divideranno probabilmente sui temi legati alla maggiore attenzione dedicata alla scuola, non si divideranno probabilmente sui temi legati alla valorizzazione del piano sui vaccini, ma si divideranno invece in modo forse neppure troppo pacifico quando il governo Draghi si ritroverà a fare i conti con cinque temi sui quali l' "unanimità" potrebbe essere tutto tranne che scontata. Alcuni riguardano il fronte economico, e sono i temi sui quali non a caso Draghi è stato più evasivo nel corso dei suoi primi discorsi da premier, mentre un altro tema, se possibile più delicato e più decisivo, riguarda il fronte sanitario, sul quale la linea di condotta del nuovo presidente del Consiglio sembra essere stata una volontà che per qualcuno potrebbe rivelarsi sorprendente e non scontata: non la volontà di riaprire il più in fretta possibile quello che si può (come vorrebbero i probabili partiti guidati da Matteo Salvini e forse anche quello guidato da Matteo Renzi) ma di chiudere il più in fretta possibile quello che si deve. Le prime scelte di Mario Draghi (le tracce di decisionismo si intuiscono anche dai dettagli: quando si convocano i consigli dei ministri a tarda sera lo si fa perché si vuole mediare, quando si convocano i consigli dei ministri di mattina lo si fa perché si vuole decidere) indicano una volontà tutt'altro che aperturista da parte del presidente del Consiglio e le prime mosse del governo offrono già degli alcuni indizi sul fatto che sulle chiuse il governo Draghi sarà discontinuo rispetto al governo Conte e non perché spinto dalla volontà, diretta Facebook dell'allora premier Giuseppe Conte. Ecco, ieri mattina per prorogare le misure anti covid Mario Draghi ha suonato la campanella alle 9.55. Cdm terminato alle 11.25. Novanta minuti. Senza recupero né tempi supplementari. (Continuati segue nell'inserto I)

Vaccinazioni? Non eravamo pronti

Sui vaccini l'Italia arranca e al governo serve un nuovo modello

Siamo al secondo posto in Europa per vaccini somministrati in rapporto alla popolazione dopo la Danimarca", diceva fino a poco fa Domenico Luciano Capone e Giovanni Rodriguez Arcuri. Il Commissario per l'emergenza non tiene più conferenze stampa da tre settimane, ma se dovesse aggiornare gli italiani sull'andamento delle vaccinazioni, oggi dovrebbe dire: "Siamo al ventiseiesimo posto in Europa per vaccini somministrati in rapporto alla popolazione dopo Danimarca, Polonia, Romania, Grecia, Portogallo, Spagna, Germania, Svezia...". In circa un mese, senza che nessuno se ne sia accorto, l'Italia è scivolata in fondo alla classifica e ora è nettamente al di sotto della media e della mediana europea. Da settimane si sente

la litania secondo cui la colpa dei ritardi è delle case farmaceutiche, ma i fornitori sono gli stessi per tutta l'Ue e non c'è una differenza negli approvvigionamenti che colpisce particolarmente l'Italia. Semplicemente in Italia è aumentata la quota di dosi non somministrate: una su quattro rispetto alla linea di con freezer. E allora cosa è cambiato rispetto al precedente inizio? L'impressione è che l'Italia è andata benissimo nella prima fase perché ha comprato i vaccini in quantità, ma le vaccinazioni più semplici da fare, quelle per le persone più informate e più facili da contattare e convocare (medici, personale sanitario e Rsa). Quando si è usciti dalle strutture sanitarie per vaccinare la popolazione, a partire dai più anziani, sono cominciate le difficoltà. (segue nell'inserto IV)

La via inglese alla normalità

Le parole chiave del piano di Johnson e il sogno del 21 giugno

Milano. La giornata in cui il premier britannico, Boris Johnson, ha annunciato la sua roadmap verso la normalità post pandemia è iniziata di PAOLA PEDRIZZI con la sintesi del tabloid Sun: "March to freedom". "march" il 21 marzo sia marcia, "freedom" è tutto quel che si aspettano gli inglesi, e non solo loro. La riconquista della libertà ha delle parole chiave - "all'aperto", "cautela", "se i dati lo permettono", "irreversibile" - ed è articolata in quattro fasi. La prima. L'8 marzo riapriranno le scuole e le attività sportive all'aperto, anche se i sindacati degli insegnanti hanno chiesto una riapertura selettiva. Si potrà tornare a far visita ai pazienti delle case di cura che hanno spazi all'aperto, e tener loro la mano. Negli spazi pubblici all'aperto ci si potrà sedere l'uno accanto all'altro (in due) anche con una persona che non ti vive in casa. Dal 29 marzo, quando inizia la

pausa pasquale, ci si potrà assembrare in sei persone o due famiglie, sempre all'aperto, per un'ora, e aprile, il governo inglese prevede che tutti gli adulti avranno avuto almeno la prima dose di vaccino. La seconda fase inizia alla fine di aprile: potranno riaprire i ristoranti e i pub che garantiscono misure di sicurezza anti Covid e con servizio all'aperto; anche i campus delle università potrebbero ottenere il via libera per il ritorno in presenza degli studenti. La terza fase è prevista per la fine di maggio: riaprono i locali anche al chiuso e saranno possibili piccoli viaggi familiari all'interno del Regno Unito ma con restrizioni sul mescolamento tra nuclei che non vivono insieme. Il 21 giugno è la data in cui i limiti alla socialità, ai contatti, saranno tolti. La quarta fase, a luglio, è quella che prevede un riavvicinamento anche tra non congiunti e al chiuso, e la riapertura delle strutture del settore turistico. (segue nell'inserto IV)

Cdm a colazione

Addio favore delle tenebre, dpcm mattinieri. Saltano i ristoranti. Tre esperti per Draghi

Roma. "Altro che cena, oggi pranziamo pure!". Davanti al Palazzo Chigi gli operatori delle tv e dei siti, categorie con le quali non si può non essere solidali per il lavoro che fanno, non ci credono. Un Consiglio dei ministri alle 9 di mattina. Dopo mesi, ad un anno, di riunioni notturne, accompagnate da interminabili fughe di notizie, poi smentite, mediazioni, veline ai giornalisti (in gergo: "Fonti", "dice in fondo, dirette Facebook dell'allora premier Giuseppe Conte. Ecco, ieri mattina per prorogare le misure anti covid Mario Draghi ha suonato la campanella alle 9.55. Cdm terminato alle 11.25. Novanta minuti. Senza recupero né tempi supplementari. (Continuati segue nell'inserto I)

"Tocca a noi sindacati"

Intervista ad Antonio Decaro (Anci). "Sulle zone rosse finalmente decidiamo noi"

Roma. Con il nuovo decreto diventerete piccoli governatori o sarete solo super sindacati? "Intemeranti, istituzioni di prossimità. E' quello che vogliamo essere. Di sicuro ci riapriamo un potere, quello di chiusura, a cui noi stessi avevamo rinunciato nel senso di responsabilità". Sostiene Domenico Arcuri? "Non è super ma ha fatto quello che doveva. Io non chiedo teste da fare saltare. Non è la soluzione". Aprire i ristoranti la sera? "Meglio un locale ordinato che una piazza incontrollata. Dico sì". Mario Draghi, il ruolo dei comuni. Il Foglio ne parla con il presidente Anci, Antonio Decaro. (Continua segue nell'inserto I)

Legai, meno Salvini

Gli sfoghi di Centaio, le trame di Candiani. Gli ultras del Truce in ansia per il sottogoverno

Roma. La fortuna di Matteo Salvini è che c'è chi sta meno peggio di lui. Perché il M5s resta accartocciato sulle sue divisioni interne, e il Pd approfitta delle convulsioni grilline per prendere tempo, e però quel tempo esserla le tensioni latenti. E poi c'è Matteo Renzi, costretto a dover affidare i due posti che gli sono destinati scegliendo tra i molti dei suoi che scaltano. E così, in questa trattativa sui sottosegretari che si fa emanante, nella confusione generale il capo della Lega può nascondere senza troppa difficoltà i malumori che nel suo partito crescono e, specie tra i suoi fedelissimi. (Valentini segue nell'inserto I)

Beppe l'oracolo

Grillo candida la Raggi dicendole "aridaje" (cioè ma sei di cocchio?). La fatica dell'esegesi

Roma. Su internet le ha scritto così: "Aridaje", espressione che a Roma viene solitamente pronunciata con una cantilena di spazientito sarcasmo a voler intendere "ma che, sei de cocchio?", "di nuovo?". "che proprio non capisci?". "che fai, insulti?". Così ieri, ancora una volta, il secondo endorsement in sei mesi di Beppe Grillo alla ricandidatura di Virginia Raggi ha rivelato lo spaesamento di uno che prima mandava a fanculla Meloni. Ma cosa pensava di fare chiaro, e che invece adesso si esprime per parabole, enigmi e doppi sensi. (Merlo segue nell'inserto I)

Il monocolore del Papa

Pensionato il card. Sarah, la curia è immagine di Franco. Ora la grande riforma può partire

Roma. In attesa della riforma della curia romana su cui si lavora da otto anni ormai divenuta una sorta di miraggio del deserto, l'allontanamento per raggiunti e da poco superati limiti d'età del cardinale Robert Sarah dal governo della chiesa è un chiaro indicatore della rotta impostata da Francesco, che col passare degli anni sta - come è legittimo - trasformando la curia in una specie di monocolore univo per visione e idee. E' lo stesso schema seguito nella scelta dei candidati alle nuove porpore, con il Collegio cardinalizio che, rimosso di anno in anno, conta ormai sempre meno voci dissonanti rispetto al programma del Papa. Sarah non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rimasti in carica solo cinque anni e mai oltre il settantacinquesimo compleanno). Il cardinale non è stato giubilato come toccò al cardinale Gerhard Ludwig Müller, congedato dalla congregazione per la Dottrina della fede allo scade del mandato quinquennale (con la spiegazione che da quel momento in poi tutti i prefetti e capi dicastero sarebbero rim



il Giornale



MARTEDÌ 23 FEBBRAIO 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 45 - 1.50 euro*

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

**APPELLO A DRAGHI
UN «WHATEVER
IT TAKES»
PER I VACCINI
E PER LUCA**

di **Alessandro Sallusti**

Non sappiamo difendere i nostri ambasciatori mandati in zone di guerra, ma non sappiamo neppure vaccinare gli italiani in tempo di pace. Non siamo messi bene, ma è come se chi di dovere non se ne rendesse conto. Non invidio Mario Draghi, al quale al momento nulla può essere imputato, perché il suo compito è ciclopico.

A noi comuni mortali non interessa il perché - le spiegazioni abbondano - un ambasciatore in Congo non avesse un'auto blindata né una scorta adeguata; a noi non importa il motivo per cui non abbiamo abbastanza vaccini - l'Europa inadeguata o le multinazionali del farmaco fameliche. A noi importa che ammazzino per strada dei servitori dello Stato e che devo essere, diciamo così, «contento» di aver preso il Covid, perché così, se tutto andrà bene, sarò naturalmente immune senza aspettare il mio turno (maggio, giugno?) di vaccinazione.

Ecco, io sogno che il nuovo governo non ci spieghi perché non si può fare una certa cosa, ma che la faccia «costi quel costi», per rubare la celebre frase «whatever it takes», seguita da fatti, con cui Draghi sconfisse la speculazione sull'euro e salvò sia la moneta sia l'Europa. «Whatever it takes», l'Italia deve proteggere la vita dei suoi rappresentanti nel mondo e risolvere il problema della scarsità di vaccini, che è la mamma di tutti i problemi, perché ormai è chiaro che senza una sufficiente immunità l'economia e il commercio non potranno ripartire a pieno regime, al di là delle legittime rimostranze delle categorie interessate alla stretta. Compratele, arriverete a dire, per paradosso, anche rubatele, ma portate a casa queste benedette fiale.

Lo dovette anche a chi, come l'ambasciatore Luca Attanasio e il carabiniere Vittorio Iacovacci, morto in un estremo tentativo di difesa insieme all'autista indigeno, credeva fortemente di rappresentare nel mondo un Paese serio e autorevole, capace di affrontare e risolvere le situazioni più difficili. Io mi auguro che in Congo nulla resti impunito. Ma anche in Italia abbiamo bisogno, se non di punizioni, almeno di un repulisti di incapaci.

Ci hanno fatto credere che il momento è arrivato, forse parliamo dell'ultimo treno. La prego presidente Draghi: *whatever it takes*.

PERCHÉ DEVE DIMETTERSI I SEGRETI DI ARCURI

Quarta Repubblica svela gli sms imbarazzanti tra il commissario e l'uomo delle mascherine. Giallo sulla soffiata di Palazzo Chigi

SPOSTAMENTI E VISITE AI PARENTI, LE NUOVE MISURE

LA PROPOSTA DEL CENTRODESTRA

Vaccini, prima dose a tutti
«Poi produciamoli qui in Italia»

Angeli a pagina 8

LO SCENARIO

Allarme contagi e ricoveri
Zone rosse a Brescia e Sanremo

Sorbi a pagina 9

di **Francesco M. Del Vico**

La vicenda sul maxi appalto per l'acquisto da parte del governo italiano delle mascherine cinesi diventa sempre più torbida e inquietante, aggravata da alcuni sms che dimostrerebbero un legame più che consolidato tra Domenico Arcuri e il «mediatore» Mario Benotti. Ricapitoliamo: mercoledì 17 febbraio le Fiamme Gialle hanno sequestrato (...)

segue a pagina 10

LE MOSSE DEL PREMIER

Linea Speranza
o aperturisti
lite nel governo

di **Adalberto Signore**

Nel primo Consiglio dei ministri operativo dell'era Draghi, la politica prova lentamente a riprendersi i suoi spazi. Sul tavolo c'è il decreto con le nuove misure anti-Covid e, seppure la linea che passa è quella rigorista che aveva già contraddistinto il Conte 2, il tentativo è quello di imporre una discontinuità rispetto al precedente esecutivo. In primo luogo sul fronte dei ristoranti (...)

segue a pagina 7

CHE COSA CAMBIA

Sottosegretari
in alto mare
per le quote rosa
Pasquale Napolitano

Lo scontro nel Pd fa slittare la nomina dei sottosegretari. Il presidente del Consiglio Mario Draghi concede ancora tempo a Nicola Zingaretti per trovare la quadra. Lega, FI e M5S sono pronti. Due i nodi da sciogliere: la quota Draghi e la grana donne in casa dem. La fumata bianca potrebbe arrivare nella giornata di giovedì, dopo la direzione nazionale dei dem che dovrebbe sbrogliare la matassa sui nomi.

a pagina 7

MORTO ANCHE UN CARABINIERE

VITTIME DELL'ONU, EROI DELL'ITALIA

L'ambasciatore rapito e ucciso in Congo aspettava un'auto blindata

Luigi Guelpa e Gian Micalessin

Luca Attanasio, il 43enne ambasciatore italiano ucciso in un agguato ieri mattina in Congo assieme al carabiniere di 30 anni che lo scortava, Vittorio Iacovacci, e all'autista, temeva per la propria incolumità. Lo si apprende dalla richiesta di un'auto blindata che, ironia della sorte, sarebbe arrivata solo tra qualche giorno. I guerriglieri sono arrivati prima.

con **Biloslavo, Borgia e Giannini** alle pagine 2-3 e 4

LO SCATTO SIMBOLO DELL'AGONIA

Negli uomini africani
che abbracciano il corpo
la vera «Pietà» cristiana

di **Vittorio Sgarbi**

«**U**n commando composto da sei uomini armati ha attaccato il convoglio del quale faceva parte il nostro ambasciatore italiano a Kinshasa, Luca Attanasio, ucciso insieme al carabiniere di scorta Vittorio Iacovacci ed all'autista (...)

segue a pagina 4



EROE DI PACE l'ambasciatore in Congo Luca Attanasio aveva 43 anni

RIFORMA DEL CSM, LETTERA-APPELLO DI 67 MAGISTRATI

«Mattarella risolva il caso Palamara»

IL PROVVEDIMENTO

Sospeso
il professore
che insultava
la Meloni

Sabrina Cottone

a pagina 14

Massimo Malpica

Avevano chiesto, un mese fa, al procuratore generale della Cassazione Giovanni Salvi e al consigliere del Csm Giuseppe Cascini di smentire con nettezza le accuse contro di loro riversate dall'ex presidente dell'Anm Luca Palamara ad Alessandro Sallusti nel libro intervista *Il sistema*. A firmare l'appello erano state 27 toghe movimentiste e anti-correnti e altri magistrati con trascorsi non idilliaci con il Csm, come Clementina Forleo e Desirée Digeronimo. Ora le toghe diventano 67, e l'appello diventa una lettera aperta al Colle, per chiedere al Capo dello Stato un «intervento immediato» per sanare le storture.

con **Greco** a pagina 15

Domani in edicola
con «Il Giornale»

«La proprietà sfrattata»
il pamphlet sulla casa



-IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)
SPEDIRE IN ABBONAMENTO AL SERVIZIO CLIENTI E INFORMAZIONI DEL SERVIZIO CLIENTI



IL GIORNO

MARTEDÌ 23 febbraio 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Altra giornata d'allerta. Il sindaco: aspettiamo il Cts

**Ospedali pieni, più contagi
Brescia da zona rossa
«Servono decisioni rapide»**

Pacella a pagina 6



Milano, aveva indicato il mandante

**Troppo impegnato
Inattendibili
i ricordi del killer**

Consani a pagina 19



Il debutto di Draghi: lockdown duro

Inasprite le misure nelle zone rosse: cancellate le deroghe sulle visite a parenti e amici, ma resta il sì alle seconde case
Circolare sui vaccini: più flessibilità, prima dose di AstraZeneca a tappeto senza curarsi del richiamo. Contagiosità in aumento

Servizi
da pag. 3 a pag. 7

Missione senza speranza

**L'Africa instabile
dove la pace
non è possibile**

Mario Arpino

L'Africa profonda ha colpito ancora, e anche questa volta si è portata via due bravi servitori dello Stato: l'Ambasciatore a Kinshasa Luca Attanasio e il carabiniere di scorta Vittorio Iacovacci. Anche un autista locale è stato colpito. Facevano parte di un convoglio della missione dell'Onu. Una missione impossibile: stabilizzare la Repubblica Democratica del Congo. Gran parte dell'Africa è instabile per sua propria natura, cui si aggiungono motivi ormai ben noti e discussi. Ma non è un vero problema, perché tutti i problemi hanno sempre una soluzione. Se però la soluzione non c'è, non si chiamano più problemi, ma «fattori», oppure «parametri». Ne va solo tenuto conto.

Continua a pagina 2

**UCCISI IN CONGO L'AMBASCIATORE ATTANASIO E IL CARABINIERE IACOVACCI
PREMIATO PER LA PACE, IL DIPLOMATICO DISSE: «RISCHIO MA NON MOLLO»**



EROI ITALIANI

L'ambasciatore
Luca Attanasio,
aveva 43 anni

Servizi alle pagine 8, 9 e 11

DALLE CITTÀ

L'allarme vicino alla Bocconi

**Focolaio Covid
nello studentato
E c'è chi fugge
dall'isolamento**

Dedori nelle Cronache

La rabbia

**Serrata culturale:
protesta dei teatri
"a colori"**

Vincenti nelle Cronache

Tavazzano

**Tetto a fuoco
Inagibili le camere
delle villette**

Arensi nelle Cronache



Rossella e Deborah uccise nelle loro case

**La strage delle donne
da Ferrara a Trento**

Servizi alle pagine 14 e 15



Firenze, è precipitato dal quarto piano

**Gara a chi beve di più
Muore studente 22enne**

Spano a pagina 16

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

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA

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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (OTC) che può essere consegnato solo dai farmacisti. Acquistare il tuo farmaco. Se i sintomi persistono dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico o un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 08/05/2005.



Giovedì l'ExtraTerrestre
CLIMA La crisi ambientale causerà l'emigrazione di almeno 150 milioni di persone nel mondo entro il 2050. Ma la protezione umanitaria latita

Culture
FOTOGRAFIA Sardegna, luogo di affinità elettive per Lisetta Carmi e di ripetuti viaggi d'amore
Manuela De Leonardis pagina 14

Visioni
INTERVISTA Jodie Foster racconta «The Mauritanian», dal diario di Slahi 14 anni a Guantanamo senza accuse
Luca Celada a pagina 16

il manifesto

quotidiano comunista

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

MARTEDÌ 23 FEBBRAIO 2021 - ANNO LI - N° 45

www.ilmanifesto.it

euro 1,50



Luca Attanasio foto Ansa

La sua Africa

Tragica fine per l'ambasciatore italiano nell'ex Congo belga. Luca Attanasio è stato ucciso con il carabiniere che era con lui e l'autista mentre viaggiava nel Nord Kivu per un impegno umanitario. Il giallo della scorta mancante. Roma all'Onu: subito un report completo **pagine 2, 3**

Congo e Occidente
 Una guerra permanente per le risorse

RAFFAELE K. SALINARI

L'uccisione a Goma, nella regione dei Grandi Laghi congolese, dell'ambasciatore italiano Luca Attanasio e di un militare dell'Arma dei Carabinieri in forze alla missione Onu Monusco, riaccende i riflettori su una guerra civile strisciante che da oltre un quarto di secolo insanguina quella parte del mondo. Dalla morte del dittatore Mobutu nel 1997, infatti, quello che al tempo si chiamava Zaire, oggi Repubblica democratica del Congo, ha conosciuto un costante processo di scomposizione territoriale, favorito da interessi multinazionali ben precisi, e che si servono di interposte fazioni paramilitari per continuare imperturbati a fare i loro interessi di parte sulla pelle delle popolazioni locali. L'episodio delittuoso di ieri va dunque inquadrato nella cornice del cronico prolungamento di quella che venne chiamata la Prima Guerra Mondiale Africana. Scoppiata nel 1996 nella Repubblica democratica del Congo per via di spinte secessioniste proprio nella regione di Goma, innescata dall'espansionismo del piccolo Ruanda alla ricerca del suo Lebensraum, degenerò ben presto in un conflitto interstatale che ha visto coinvolti anche Uganda, Angola, Burundi, Zimbabwe e Namibia. L'entità degli scontri continentali, durati sino al 2004 e costati oltre quattro milioni di morti ed altrettanti di rifugiati interni, venne cinicamente ignorata dalla comunità internazionale e derubricata a diatribe inter-etniche, come nella miglior tradizione coloniale.

— segue a pagina 3 —

NEL DECRETO DEL GOVERNO ANCHE IL DIVIETO DI VISITE A PARENTI E AMICI IN ZONA ROSSA

Regioni, no agli spostamenti per un mese

■ Spostamenti tra regioni vietati fino al 27 marzo: a stabilirlo il decreto legge varato dal governo. La norma contiene un'ulteriore stretta: niente visite a parenti e amici in zona rossa. Resta in vigore la possibilità di spostarsi per esigenze lavorative, necessità o motivi di

salute e il rientro alla propria abitazione. La linea Draghi si chiarirà ulteriormente nei prossimi giorni poiché il 5 marzo scadono le misure decise dall'ultimo dpcm del Conte 2. Ieri il premier ha chiamato Angela Merkel, oggetto: produzione e distribuzione dei vacci-

ni in vista del vertice di giovedì e venerdì. Mentre Salvini ha continuato ad attaccare: «I sindacati premono per la riapertura dei ristoranti la sera. Non chiediamo nulla nell'immediato al premier sul Cts o su Arcuri ma occorre un cambio di passo».

POLLICE A PAGINA 4

ELEZIONI COMUNALI Roma divide i giallorossi

■ La corsa verso le elezioni romane entra nel vivo con due endorsement che fanno la differenza. Il primo è quello di Grillo, che ha espresso il suo sostegno

alla ricandidatura di Virginia Raggi. Il secondo è quello del dem Bettini, che sponsorizza invece l'ex ministro Roberto Gualtieri. **SANTORO A PAGINA 6**

Enzo Cuccagna

Fotografia, immagine e social network al tempo delle nevrosi collettive

9 771025 215100

IL RICORDO Addio Gianni Ferrara, maestro e compagno



■ È morto a Roma sabato scorso Gianni Ferrara, insigne costituzionalista, ex deputato, militante appassionato della sinistra e della Costituzione. Amico, sostenitore e collaboratore di questo giornale. Testimonianze e messaggi. **VILLONE, CASTELLINA, AZZARITI, FERRAJOLI, FABOZZI ALLE PAGINE 8 e 9**

Governo
 Non è l'inizio
 ma la fine
 della tregua sociale

TOMMASO NENCIONI

La composizione del governo Draghi, e prima ancora la natura della manovra che aveva portato alla fine del Conte bis, già lasciano trasparire molto di ciò che ci attende. Tralasciamo pure gli aspetti «vintage» e maschilisti della nuova compagine.

— segue a pagina 19 —

all'interno

Cannabis Al via il processo per De Benedetto

MARIO DI VITO **PAGINA 10**

Myanmar Contro il golpe sciopero dei lavoratori

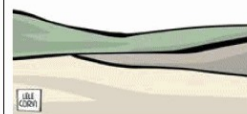
EMANUELE GIORDANA **PAGINA 13**

Usa La Virginia abolisce la pena capitale

MARINA CATUCCI **PAGINA 12**

Lele Corvi

«SPOSTAMENTI»
 LIMITAZIONI ALLA PACE



ALLI CORVI



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXX-N° 53 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45%-ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Martedì 23 Febbraio 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A SCHIA E PROCCIA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI", EURO 100

Il caso Pompei
Archeologi l'ancien regime alla guerra del potere perduto
Maria Pirro a pag. 14



Le crisi del Napoli
Gattuso, staff e infortuni i tormenti di DeLa
Granada, torna Mertens
Majorano e Taormina alle pagg. 16 e 17



La polemica
Teatro e festival il sacco del Nord che esclude la storia del Sud
Luca De Fusco a pag. 34



Regioni inutilizzati 1,2 milioni di vaccini

►Zone rosse, vietate le visite agli amici
Spiraglio per palestre e ristoranti
Nei ristori previsti prestiti allungati

Bassi, Conti, Di Fiore, Evangelisti, Gentili e Pirone da pag. 6 a 10

La linea Draghi
LA POLITICA
SENZA
PROCLAMI

Mario Ajello

Comunicare i fatti. Ovvero una svolta italiana. Nel Paese della retorica a vanvera, dell'inflazione informativa che sottrae notizie per accumulo, del "bla bla" che stordisce e confonde ed è assurdo a metodo di governo non solo nell'ultima stagione ma anche in quelle precedenti, sembra quasi un miracolo che ieri il Consiglio dei ministri sia durato soltanto un'ora. Che non abbia somigliato a uno sfogo o a un'assemblea. E che sia sfociato in una nota informativa di poche righe, direttamente passata al vaglio del sottosegretario a Palazzo Chigi, prima di essere diffusa ai cittadini a cui si deve chiarezza sempre.

Continua a pag. 35

L'intervista Guerra
«Vaccinare tutti dove dilagano le varianti»



«Abbiamo poche settimane per fermare la terza ondata serve un cambio di passo»

Gigi Di Fiore

«Ci sono solo poche settimane per fermare la terza ondata. Serve un cambio di passo nella strategia vaccinale contro le varianti». Lo dice il professor Ranieri Guerra, direttore vicario dell'Organizzazione mondiale della sanità.

A pag. 9

Congo Attanasio rapito, poi la sparatoria. Il caso della scorta



L'ambasciatore senza auto blindata ucciso nella giungla

L'ambasciatore Luca Attanasio con alcuni bimbi africani. Sotto, il carabiniere Vittorio Iacovacci

Errante, Guasco, Mangani e Santi alle pagg. 2, 3 e 5

L'altra vittima

Vittorio, il carabiniere delle missioni difficili doveva sposarsi a giugno

Cusmano e Scarpa a pag. 4



I luoghi dell'agguato

L'ultimo fortino dell'Isis rifugio dei terroristi tra diamanti e petrolio

Fabio Nicolucci a pag. 5

L'inchiesta a Napoli

Corruzione indagato il patron di UniPegaso

Leandro Del Gaudio

La Procura di Napoli indaga sull'università telematica Pegaso e sulle strategie del suo management. I pm vogliono stabilire se ci siano stati illeciti prima nella trasformazione da fondazione in srl, poi nell'inserimento di un comma nell'ultima legge di bilancio, (agli atti «comma Pegaso»), che avrebbe avvantaggiato sotto il profilo fiscale-tributario le università non statali. Indagato il patron Iervolino: corruzione.

A pag. 13

Banche, auto e tv

Se le multe dell'antitrust naufragano in tribunale

Emilio Fabio Torsello

Dal calcio e dal mondo dei diritti tv alle grandi marche d'auto e alla banche legate alle case automobilistiche, per finire all'analisi delle posizioni di dominanza nell'ambito della gestione del ciclo dei rifiuti. Tante sanzioni, ma anche molte sentenze di ribaltamento. Sono diverse, infatti, le multe comminate negli ultimi anni dall'Autorità Garante della Concorrenza e del mercato (Agcm), altrimenti nota come Antitrust, e poi annullate dal Tar o in secondo grado dal Consiglio di Stato.

A pag. 11

Napoli, nessuno rivendica il piccolo tesoro
Il giallo dell'uomo che perde i diamanti al supermercato



Paolo Barbuti in Cronaca

L'ansia ingigantisce le tue preoccupazioni?



Dalla ricerca scientifica nasce



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

Più spazio alla vita.

Chiedi consiglio al tuo farmacista





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 143 - N° 53 ITALIA

Sped. in A.P. DL551/2003 conv. L. 46/2004 art.1 c.1 DCB RM

Martedì 23 Febbraio 2021 • S. Policarpo

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Oggi è un bar-trattoria Gran Sasso, all'asta la villa-prigione dove Mussolini fu rinchiuso nel '43
De Nicola a pag. 14



Ottavi di Champions
Ciro vs Lewandowski nella grande notte di Lazio-Bayern sfida degli eurobomber
Abbate e Magliocchetti a pag. 26



DOMANI IN OMAGGIO
Il Messaggero Casa
INIZIATIVA VALIDA PER ROMA E PROVINCIA
messaggerocasa.it

Politica trasparente
Le (poche) parole che servono al Paese

Mario Ajello

Comunicare i fatti. Ovvero una svolta italiana. Nel Paese della retorica a vanvera, dell'inflazione informativa che sottrae notizie per accumulo, del "bla bla" che stordisce e confonde ed è assurdo a metodo di governo non solo nell'ultima stagione ma anche in quelle precedenti, sembra quasi un miracolo che ieri il Consiglio dei ministri sia durato soltanto un'ora. Che non abbia somigliato a uno sfogo o a un'assemblea. E che sia sfociato in una nota informativa di poche righe, direttamente passata al vaglio del sottosegretario a Palazzo Chigi, prima di essere diffusa ai cittadini a cui si deve chiarezza sempre e specialmente nelle materie - come il prolungamento dello stop degli spostamenti tra regioni - che riguardano direttamente le loro vite.

Maneggiare in questa maniera, senza sottoporle a stress e a veline, senza far vincere come è accaduto finora gli spin contro i contenuti, le decisioni di governo e le relative informazioni è una forma di rispetto della fisiologia democratica - di cui la parresia intesa come insopportabile logorrea è fin dai tempi dell'antica Grecia più nemica che amica - e di attenzione ai bisogni di vivibilità degli italiani. Tra i quali rientra quello di sapere esattamente e nei giusti tempi ciò che accade nelle sfere del potere esecutivo, per poi comportarsi di conseguenza.

Continua a pag. 25

Riaperture, la settimana chiave

► Palazzo Chigi è già al lavoro per capire quali attività potrebbero ripartire dopo il cinque marzo. Saranno decisivi i dati sui contagi di venerdì prossimo. Osservati speciali, ristoranti e centri sportivi

ROMA L'appuntamento è per il 5 marzo, quando scadrà il Dpcm di Conte e occorrerà metter mano ad un nuovo decreto. Una settimana chiave. Palazzo Chigi è già al lavoro per capire quali attività potrebbero riaprire appunto dopo il 5 marzo. Saranno decisivi i dati sui contagi di venerdì prossimo. Osservati speciali, ristoranti e centri sportivi.

Bassi, Conti, Evangelisti, Franzese e Marconi da pag. 6 a pag. 9

Nelle zone rosse niente visite agli amici

Le Regioni chiuse fino al 27 marzo
Ma c'è il via libera per le seconde case

Alberto Gentili

Mario Draghi sposa la linea della «massima cautela» nella lotta alla pandemia. Nel primo Consiglio

dei ministri il premier dà una nuova stretta alle misure anti-Covid: regioni chiuse fino al 27 marzo, nelle zone rosse niente visite agli amici, via libera alle seconde case. A pag. 6

Nord nel caos, Lazio e Campania tengono

Vaccini, campagna al rallentatore
ancora inutilizzate 1,2 milioni di fiale

Diodato Pirone

Tutti si lamentano della mancanza dei vaccini, ma nei frigoriferi delle Regioni italiane sono fer-

me ben un milione e duecentomila fiale. Questa era la fotografia effettuata dal ministero della salute alle 9 di ieri mattina sui 4,7 milioni di vaccini distribuiti alle Regioni. A pag. 9

Assalto dei ribelli in Congo: muore a 43 anni il diplomatico Luca Attanasio con il carabiniere Iacovacci e l'autista



Il sacrificio dell'ambasciatore missionario

I SERVIZI
L'Italia accusa l'Onu
«Erano senza scorta, è stato fuoco amico»
Mangani a pag. 2

Lutto a Sonnino
Dopo l'Africa le nozze
Vittorio, vita spezzata
Cusumano e Scarpa a pag. 4

A sinistra l'ambasciatore italiano in Congo Luca Attanasio, aveva 43 anni
Servizi da pag. 2 a pag. 5

Che cosa è importante per me

«I nostri valori oltre la violenza»
Ecco le vincitrici



Virginia Vanacore, Silvia Fuoco e Gaia Strano sono le vincitrici del nostro concorso dedicato a Willy Monteiro ed Emanuele Morganti.
Mozzetti a pag. 13

L'ansia ingigantisce le tue preoccupazioni?

Dalla **ricerca scientifica** nasce

LAILA
80mg capsule molli
alleviamento di ansietà

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

Più spazio alla vita.

Chiedi consiglio al tuo farmacista

SONNO DISTURBATO **PENSIERI COSTANTI**

CATTIVO UMORE

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza abitudini di prescrizione (OTC), che può essere consegnato solo dal farmacista. Assumere il tuo farmaco, se il tuo sintomo persiste dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico per valutare l'eventuale necessità di un'ulteriore valutazione. Aut. Min. San. 19/03/2020.

TORO, SUCCESSI CON LA DIFESA

IL GIORNO DI BRANCO

Buon giorno, Toro! Marte è arrivato nel segno il 6 gennaio scorso, da allora è con voi e con Urano e non intendeva ancora passare... Se è vero che non è una presenza rilassante per il corpo e per la mente, è ancora più vero, comunque, che si è mostrato un ottimo difensore: Marte, infatti, vi farà vincere nel lavoro e in amore. Oggi, complice una Luna innamorata, inizia la bella stagione. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttamerico € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport Stadio € 1,40; nel Molise, Il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport Stadio € 1,50

il Resto del Carlino

MARTEDÌ 23 febbraio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Effetto pandemia, l'appello di un monastero

Le suore di clausura: «È crisi delle offerte»

Nanni a pagina 7



Il debutto di Draghi: lockdown duro

Inasprite le misure nelle zone rosse: cancellate le deroghe sulle visite a parenti e amici, ma resta il sì alle seconde case
Circolare sui vaccini: più flessibilità, prima dose di AstraZeneca a tappeto senza curarsi del richiamo. Contagiosità in aumento

Servizi da pag. 3 a pag. 7

Missione senza speranza

L'Africa instabile dove la pace non è possibile

Mario Arpino

L'Africa profonda ha colpito ancora, e anche questa volta si è portata via due bravi servitori dello Stato: l'Ambasciatore a Kinshasa Luca Attanasio e il carabiniere di scorta Vittorio Iacovacci. Anche un autista locale è stato colpito. Facevano parte di un convoglio della missione dell'Onu. Una missione impossibile: stabilizzare la Repubblica Democratica del Congo. Gran parte dell'Africa è instabile per sua propria natura, cui si aggiungono motivi ormai ben noti e discussi. Ma non è un vero problema, perché tutti i problemi hanno sempre una soluzione. Se però la soluzione non c'è, non si chiamano più problemi, ma «fattori», oppure «parametri». Ne va solo tenuto conto.

Continua a pagina 2

UCCISI IN CONGO L'AMBASCIATORE ATTANASIO E IL CARABINIERE IACOVACCI
PREMIATO PER LA PACE, IL DIPLOMATICO DISSE: «RISCHIO MA NON MOLLO»



L'ambasciatore Luca Attanasio, aveva 43 anni

Servizi alle pagine 8, 9 e 11

DALLE CITTÀ

San Lazzaro, quattro in manette

Imprenditori cinesi rapiti e torturati da una banda di connazionali

Pederzini in Cronaca

Bologna, la piccola ora è a casa

Bimba disabile in affido, i genitori fanno causa

Orlandi in Cronaca

L'ospite della nostra newsletter

Alberto Tomba: «Il mio capolavoro in Sierra Nevada»

Gallo nel Qs



Rossella e Deborah uccise nelle loro case

La strage delle donne da Ferrara a Trento

Servizi alle pagine 14 e 15



Firenze, è precipitato dal quarto piano

Gara a chi beve di più Muore studente 22enne

Spano a pagina 16

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce

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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (GDP) che può essere consegnato solo dai farmacisti. Accetta il tuo farmaco. Se i sintomi persistono dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico o un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 09/09/2008.





MARTEDÌ 23 FEBBRAIO 2021

IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXV - NUMERO 45, 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

Congo, uccisi l'ambasciatore e un carabiniere

L'ambasciatore italiano a Kinshasa Luca Attanasio 43 anni, il carabiniere della sua scorta Vittorio Iacovacci, 30 anni, e l'autista congolese Mustafa Milambo sono stati uccisi in un'imboscata nel parco nazionale del Virunga, in Congo. Il loro convoglio, che era diretto a una scuola assistita dal Programma alimentare mondiale, è stato attaccato da un gruppo armato. L'autista è stato ucciso subito, l'ambasciatore e il carabiniere sono stati fatti salire sui mezzi degli assaltatori, in un tentativo di rapimento. La situazione è precipitata quando è intervenuta una squadra di ranger per cercare di liberarli. Alle famiglie delle vittime il messaggio di cordoglio del Capo dello Stato Mattarella.

GRIGNETTI E STABILE / PAGINE 2 E 3

L'ANALISI

DOMENICO QUIRICO

TERRORISTI E PREDONI NELLA FORESTA DIVENTATA TRAPPOLA

Arrivi a Goma e ti accorgi che ci sono due mondi, il mondo del giorno dove comandano i funzionari del remotissimo governo di Kinshasa, i soldati, i caschi blu. E poi c'è il mondo della notte dove incontrano gli altri. Gli ultimi arrivati sono quelli del Califfato, il «Gruppo armato delle forze democratiche alleate». Sono tagliagole nati in Uganda ma qui hanno trovato un eldorado senza leggi.

L'ARTICOLO / PAGINA 5



L'ambasciatore Luca Attanasio, 43 anni, ucciso in un tentativo di rapimento ANSA

LE DUE VITTIME

Grazia Longo e Alberto Mattioli

Luca, l'uomo del sorriso difeso fino all'ultimo da Vittorio, la sua ombra

GLI ARTICOLI / PAGINE 2 E 3



Il carabiniere Vittorio Iacovacci, 30 anni

INTERESSATI ANCHE MOLTI COMUNI MINORI. PREOCCUPANO I CONTATTI CON LA COSTA AZZURRA. ALLARME A POCHI GIORNI DAL FESTIVAL

Il Covid spaventa il Ponente: divieti da Sanremo a Ventimiglia

Da domani scuole chiuse e nell'area della città di confine proibiti l'asporto dopo le 18 e gli assembramenti

L'INTERVENTO

LUCA BIZZARRI / PAGINA 12

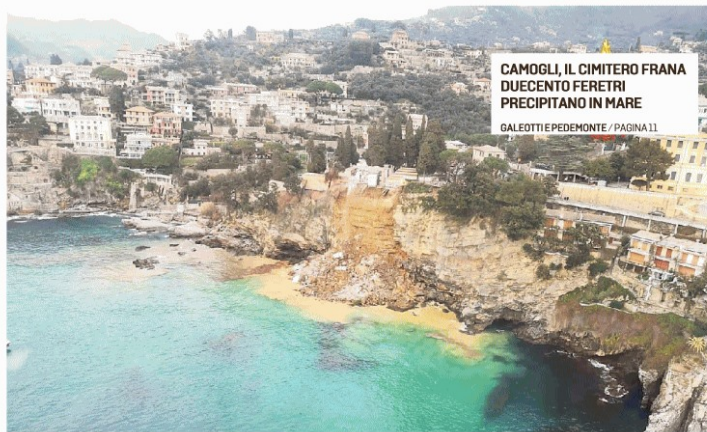
DIFENDIAMO IN PIAZZA IL FASCINO DEL PALCO

Oggi parteciperemo come Palazzo Ducale di Genova alla manifestazione dei lavoratori dello spettacolo.

ROLLI



SERVIZI / PAGINE 6 E 7



CAMOGLI, IL CIMITERO FRANA DUECENTO FERETRI PRECIPITANO IN MARE

GALEOTTI E PEDEMONTE / PAGINA 11

La gigantesca frana che ha interessato una parte del cimitero di Camogli

FOTO VIGILI DEL FUOCO

BUONGIORNO

A me Giorgia Meloni fa una simpatia irresistibile. La conosco da una vita, ci diamo del tu, quando ci incontravamo prima del Covid ci scambiavamo sorrisi e bei bacetti sulle guance e una volta che la intervistai in video per il sito della Stampa lei si raccomandò: «vedi de nun mena». Figuriamoci, sono una persona animata dai sentimenti più nobili e squisiti, e se mi capita di biasimare Giorgia è per amore, solo per amore: di me e di lei. Oddio, in omaggio alla lingua della verità, ammetto che mi capita spesso di biasimarla. Confesso: mi capita sempre. La ascolto e penso due cose: prima, accidenti quanto è simpatica; seconda, accidenti non ne dice una giusta. Indugio sulla simpatia: mi è simpatica perché è tenace, battagliera, sa ridere, se ne fotte delle convenzioni, ribatte muso a muso e non per

niente è una che ce l'ha fatta. Però, nonostante io sia animato dai sentimenti più squisiti eccetera, sono anche un vile. Sono il più vile dei giornalisti attualmente iscritti all'Ordine. Ed dunque postillo sempre meno Giorgia Meloni perché da qualche tempo lei l'indomani mi manda degli sms vibranti dell'oltraggio subito, e io non sono capace di sostenerli, non ho la forza morale di accettare il dibattito, mi dolgo della piccola grande Giorgia allineata al lacrimificio twitterista e facebookista, in cui ognuno si scopre e dichiara preda dell'odio, e si edifica sul vittimismo e sul compatimento. Va bene Giorgia, quel tizio come un ragazzino di strada ti ha dato della vacca e della scrofa, non dicendo nulla di te e tutto di sé, e non saprei che altro aggiungere, tantomeno una solidarietà per inerzia. —

Guarda e passa

MATTIA FELTRI

ECONOMIA

Banca Carige, nominati al vertice Boccuzzi e Ravà

Gilda Ferrari



L'assemblea degli azionisti di Carige ha nominato Giuseppe Boccuzzi e Paolo Ravà presidente e vice del cda. I due sono stati eletti su candidatura del Fondo Interbancario, azionista con poco meno dell'80%.

L'ARTICOLO / PAGINA 9

«Aggiotaggio» Indagato a Milano l'ex ad Fiorentino

Matteo Indice

L'ex ad di Carige, Paolo Fiorentino, è indagato a Milano per aggio. È la svolta dell'inchiesta sul duello fra l'ad e Vittorio Malacalza, nel 2018 principale azionista.

L'ARTICOLO / PAGINA 9

AURUM logo and text: OPERATORE FINANZIARIO PRINCIPALE AUTORIZZATO DALLA BANCA D'ITALIA. COMPRO ORO e ARGENTO SEDE STORICA

PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI *fino al massimale di legge

Genova Corso Buenos Aires 81 R

(a fianco cinema Odéon)

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

AURUM logo and text: OPERATORE FINANZIARIO PRINCIPALE AUTORIZZATO DALLA BANCA D'ITALIA. COMPRO ORO e ARGENTO SEDE STORICA

PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI *fino al massimale di legge

Genova Corso Buenos Aires 81 R

(a fianco cinema Odéon)

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





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Agevolazioni Sismabonus acquisti, nel tetto anche le spese di garage e cantine

Luca De Stefani
— a pagina 21

Domani con il Sole
Tutte le novità per le dogane e le risposte dell'Agenzia

— a 0,5 euro oltre al quotidiano



varco
DAL 1965 UN RIFERIMENTO SICURO
PRESENTA
FORD APPROVED
L'USATO CHE SEMBRA USCITO DALLA FABBRICA
Ford
Varco FordStore Milano - fordvarco.it



FTSE MIB 23009,18 -0,55% | SPREAD BUND 10Y 94,70 +1,60 | €/S 1,2133 -0,05% | RAME HG 4,15 +5,92% | Indici&Numeri → PAGINE 26-29

Vaccini, svolta su Europa e industria

DRAGHI CAMBIA LINEA

Giovedì al Mise i vertici di Farindustria: allo studio una produzione in Italia

Pressing per individuare siti nazionali, possibili incentivi alla riconversione

Telefonata tra il premier e la cancelliera Merkel in vista del vertice europeo

Edizione chiusa in redazione alle 22

Il governo alza il tiro sul nodo dei vaccini anti-Covid e punta sulla possibilità di una produzione diretta in Italia: pressing per individuare siti nazionali, possibili incentivi a chi riconverte. Giordetti incontrerà giovedì al Mise il presidente di Farindustria Scaccabarozzi: l'incontro potrebbe ampliarsi alle multinazionali che producono il brevetto e ad aziende che potrebbero collaborare con loro. Farindustria: «Porteremo una lista, ma la produzione di un vaccino richiede 4-6 mesi». Draghi ne ha parlato in una telefonata con la Merkel in vista del Consiglio Ue per la competitività, centrato su linee per i Piani nazionali e varo di una task force sui vaccini. **Barbara Hammerl** — a pag. 3

LE MACCHINE PER IL CONFEZIONAMENTO DEI VACCINI



Made in Italy. La foto mostra una Linea in isotecnia per la ripartizione in asettico di prodotti liquidi realizzata da Ima

Vacchi (Ima): «Dimezzati i tempi di produzione»



«Ima dimezza i tempi per le macchine dei vaccini». In una intervista al Sole 24 Ore, il presidente e ad di Ima, Alberto Vacchi, spiega come il distretto emiliano delle macchine automatiche può contribuire a risolvere il problema dell'insufficiente disponibilità di vaccini. **Ilaria Vesentini** — a pag. 3

FOCUS

Con Esercito e Protezione civile rilanciata la logistica dei vaccini

Marco Ludovico — a pag. 3

La nuova sanità in Lombardia: 4 miliardi per i poliambulatori

Sara Monaci — a pag. 4

Londra piega la curva contagi: in giugno ritorno alla normalità

Nicol Degli Innocenti — a pag. 4

Pace fiscale, verso il rinvio per le rate di pagamento

GLI INTERVENTI

Slitta il termine dell'1° marzo per la rottamazione e per il saldo e stralcio

Il governo Draghi stringe sul nuovo decreto ristori, atteso in Consiglio dei ministri tra fine della settimana e inizio della prossima, per poter entrare in vigore il 1° marzo. Le misure spaziano da aiuti agli esercizi commerciali a pacchetto lavoro, da fondi alla sanità agli interventi per enti locali

scuola. Soprattutto, il provvedimento sancirà il rinvio delle sette rate della pace fiscale: cinque relative alla rottamazione delle cartelle e due al saldo e stralcio. In ballo 950 milioni dovuti da 1,2 milioni di contribuenti che nei mesi scorsi si erano già visti bloccare gli obblighi di versamento dalla lunga teoria di decreti anticrisi di fine anno. Per rottamazione e saldo e stralcio il nuovo termine dovrebbe essere spostato almeno a fine aprile. Difficile, invece, un altro allungamento della sospensione che ha congelato le notifiche di 50 milioni fra cartelle e avvisi fiscali. **Mobili e Trovati** — a pag. 2

Astm corre sull'Opa da 1,7 miliardi

AUTOSTRADE

La maxi offerta lanciata da Gavio con Ardian infiamma il titolo: +27,6%

L'addio alla Borsa favorirà nuove acquisizioni. I francesi puntano al 49,5%

L'Opa infiamma il titolo Astm. L'Autostrada Torino Milano chiude la prima seduta di Borsa successiva all'annuncio dell'offerta finalizzata al delisting da parte dei soci di controllo, ossia la famiglia Gavio e il fondo Ardian, leggermente sopra il prezzo dell'offerta. In particolare, il titolo ha chiuso in progresso del

27,63% a 25,68 euro contro i 25,6 euro messi sul piatto dagli azionisti. Gavio e Ardian, attraverso il veicolo Naf e si sono rivolti al mercato per acquistare il 47,638% della holding infrastrutturale che gestisce 4.400 chilometri di autostrade nel mondo, principalmente in Italia e in Brasile. La ragione? L'operazione risponde a una logica abbastanza lineare: da tempo ormai in Borsa le azioni di Astm erano, a parere dei suoi principali investitori, particolarmente sottovalutate e questo, abbinato alla disponibilità di credito a buon mercato, ha spinto per il delisting. Non solo, la transazione. In prospettiva, mira anche a rafforzare il ruolo dei soci di riferimento anche per favorire ulteriori opportunità di M&A e di crescita internazionale. **Laura Galvani** — a pag. 12

11-12

La forchetta di prezzo (in miliardi) attesa dai fondi per l'88% di Aspi

Autostrade Pronta l'offerta di Cdp per Aspi

Dominelli — a pag. 12

24%

La quota di Vivendi nel capitale di Telecom Italia

Tim Anche Gorno nella lista per il rinnovo del consiglio

Olivieri — a pag. 12

PANORAMA

TENTATIVO DI RAPIMENTO

Uccisi in Congo l'ambasciatore italiano e un carabiniere

Nella Repubblica Democratica del Congo l'ambasciatore italiano Luca Altanastasio (a sinistra) e il carabiniere che lo accompagnava, Vittorio Iacovacci, sono rimasti uccisi con il loro autista Mustapha Milambo in un agguato contro un convoglio della missione Onu per la stabilizzazione del Paese. Mattarella: «Italia in lutto per questi servitori dello Stato». — a pagina 18



MATERIE PRIME

Il rame abbatte il muro dei 9mila \$ la tonnellata

Dopo un decennio e una serie di rialzi, la quotazione del rame ha superato la barriera dei 9mila dollari la tonnellata al London metal exchange. Il rally è sostenuto sia da fenomeni speculativi sia dalla crescita della domanda industriale. — a pagina 13

WELFARE & HR SUMMIT
WELFARE & HR SUMMIT
Formazione e politiche attive per il lavoro del dopo Covid
Servizi a pagina 19

SCUOLA

Maturità: orale di 60 minuti a partire dalle mini tesi

Il ritorno dell'ammissione, che verrà disposta, in sede di scrutinio finale, dal consiglio di classe. È una mini-tesi, preparata a partire dalle materie di indirizzo. Sono le due novità della Maturità 2021, che durerà un'ora in forma esclusivamente orale. — pag. 7

OGGI L'INSERTO DEL SOLE IN ALLEGATO

Moda, non prima del 2023 il ritorno ai livelli pre Covid

Anche per il settore moda l'impatto della pandemia è durissimo. L'auspicio degli operatori è di tornare ai livelli pre Covid nel 2023. Il 2020 intanto segna una caduta del 26% dei ricavi: si tratta, rispetto al 2019, di 25,4 miliardi in meno, che portano il fatturato totale a 72,5 miliardi. La stima è di Confindustria Moda secondo cui il risultato è migliore delle attese (-30%). Nel quarto trimestre, la contrazione media delle aziende del settore è nell'ordine del 20%, segno di una moderata ripresa delle attività. **Giulia Crivelli** — a pag. 8



SPERIALE MODA DONNA
Oggi un inserto di 24 pagine

FINANZA D'IMPRESA

TEMPI LUNGI PER UN FONDO SOVRANO DEDICATO A PMI

di Giovanni Tamburri — a pag. 17

SERVIZI

Conferma: chiuse 77mila attività in nove anni

Tra il 2012 e il 2020 sono sparite dalle città italiane oltre 77mila attività di commercio al dettaglio (-14%) e quasi 12mila imprese ambulanti (-14,8%). Questo il risultato dell'analisi dell'Ufficio Studi di Confindustria. — a pagina 8

Ambrosiano
Valutiamo & Acquistiamo I Tuoi Preziosi
Paolo Cattin

OREFICERIA 32,00 €/GR.
STERLINE 540,00 €
OROLOGI MODERNI & VINTAGE
DIAMANTI

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





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Martedì 23 febbraio 2021
Anno LXXVII - Numero 53 - € 1,20
San Policarpo Vescovo

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art.1 comma 1, DCB ROMA - Abbinamenti: 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 Tirrenica (da Follonica a Monte Argentario): Il Tempo + Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6990

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

IL COMMISSARIO PRONTO AL BRACCIO DI FERRO PER RIMANERE

Arcuri non scolla dalla poltrona

Tutti vogliono mandarlo a casa dopo i pasticci su mascherine appalti, vaccini e «primule»

Ma il numero uno di Invitalia non molla il suo incarico e si prepara al contrattacco

Il cavillo per restare: il suo mandato va prorogato con lo stato d'emergenza

Il Tempo di Osh

Rivoluzione Draghi: ministri zitti e puntuali



"Orlando metti giù quei gomiti"

... Tutti vogliono mandarlo a casa ma Domenico Arcuri venderà cara la pelle. Il commissario per l'emergenza Covid resterà in carica fino al 31 marzo, dopo toccherà al premier Mario Draghi decidere cosa fare. Molti esponenti della maggioranza vorrebbero sostituirlo ma lui non molla ed è pronto al braccio di ferro.

Di Majo a pagina 7

Tre mesi senza stipendio né lezioni Sospeso il professore che ha insultato la Meloni

Di Mario a pagina 10

Ucciso l'ambasciatore italiano A Dio Luca, caduto nell'agguato in Congo mentre era in missione



DI FRANCO BECHIS

Un abbraccio come quello della Madonna nella Pietà. Mentre il respiro stava volando via da Luca Attanasio, l'ambasciatore italiano in Congo ferito a morte ieri in un agguato, non era solo. Lo ha accompagnato quell'ultimo abbraccio, quella mano che stringeva la sua per tenerla in vita. Non so chi fosse quell'uomo che è stato la sua ultima luce. Era con Luca prima che partisse per il viaggio fatale (...)

Segue a pagina 3

La crisi del commercio nella Capitale: perdite fino al 90% del fatturato

Sette imprese su dieci affogano nei debiti

Scuola nel caos

Vaccini ai docenti Ma non ci sono le dosi

Conti a pagina 16

... È sempre più difficile fare impresa in tempi di Covid. La fotografia scattata dalla Cna di Roma sul secondo semestre 2020 lascia poco spazio all'immaginazione. L'80% delle imprese ha perso fatturato, registra ordini in calo, riduzione di personale e fa previsioni negative per il nuovo anno.

Verucci a pagina 15

Per i terremotati dell'Italia centrale

Dieci anni per pagare le maxi-bollette

Caleri a pagina 9

la **S** TORACIATA

Il futuro di Conte è nelle mani di Dio. Che prima o poi applaudirà

le più "CROCCATE" in Italia!

MAKI multipack 8 croccante

CROCCANTEILLE

se le, crocche non stai nella pelle!

Fransis

buona tv a tutti

di Maurizio Costanzo

Mi piace il programma «Stasera tutto è possibile», in onda il martedì su Raidue alle 21.20. Come mi piaceva il precedente «Made in Sud». Il cast, davanti alle telecamere, è lo stesso: guida Stefano De Martino, poi c'è Biagio Izzo, Francesco Paolantoni, Sergio Friscia e altri ancora. Questo programma, come anche «Made in Sud», mi ricorda la felice stagione delle trasmissioni curate e condotte da Renzo Arbore. Pensate quanti personaggi sono nati nei programmi di Arbore e quanti ne stanno nascendo in questo di De Martino. (...)

Segue a pagina 26

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA

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

Più spazio alla vita.

Segue a pagina 26

Martedì 23 Febbraio 2021
Nuova serie - Anno 30 - Numero 44 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

Uk £ 1,40 - Ch fr. 3,50 €2,00
Francia € 2,50



IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

Ok del fisco al Superbonus per i soci di società semplici

Poggiani a pag. 31

Con i ritmi attuali, cioè 67 mila dosi al giorno, per vaccinare gli italiani serviranno più di tre anni

Tino Oldani a pag. 4

www.italiaooggi.it

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA CON

Italia Oggi

Il manuale del SUPERBONUS

Disponibile anche sul sito www.classabbonamenti.com

MILLEPROROCHE

A giugno l'approvazione dei bilanci di spa, srl e cooperative

De Angelis a pag. 28

Miniproroga della riscossione

Il dl Milleproroghe sospende il pagamento delle cartelle fino al 31 marzo e la notifica di nuovi atti fino al 28 febbraio. Stop ai pignoramenti presso terzi

SU WWW.ITALIAOGLIT

Milleproroghe - Il testo all'esame della Camera e i dossier sulle novità

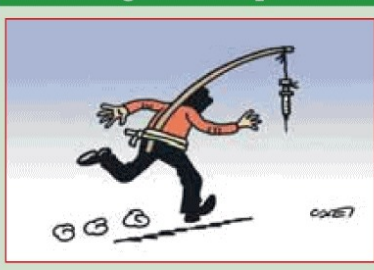
Smart working - La risposta a interpello sui buoni pasto ai dipendenti

Cassazione - L'ordinanza su accertamento e scudo fiscale

Il Milleproroghe congela i pagamenti delle cartelle fino 31 marzo e sospende le notifiche di nuovi atti fino al 28 febbraio. Bloccati fino al 28 febbraio anche pignoramenti presso terzi e le verifiche di insolvenza effettuate dalla p.a. Nulla di fatto per i versamenti, previsti per il prossimo 1 marzo, delle rate sospese nel 2020 e relative alle pacce fiscali (rottamazione ter e saldo e stralcio).

Mandolesi a pag. 25

M5s, chi se ne va non riesce a far gruppo con gli altri e perciò si depotenzia



Il grillino è un partito ormai già vecchio. In oltre dieci anni dal M5s se ne sono andati in molti, moltissimi, ma individualmente. Sono scarsissimi i casi di pentastellati portatori di voti personali, che li abbiano trasferiti in altri raggruppamenti. Adesso i grillini dissidenti avrebbero l'occasione attesa: alla Camera l'immutato regolamento consente di far gruppo con 20 deputati, e ci sono tutti. E anche al Senato, basterebbero dieci senatori (e ci sono tutti) e un po' di equilibrio politico (che non manca mai) per istituire un gruppo già grillino. Ma gli espulsi pare non vogliano seguire questa strada, ma puntino solo a ricorrere contro l'espulsione.

Maffi a pag. 4

DIRITTO & ROVESCIO

Per capire quanto sia inaccettabile la riforma della prescrizione (intesa come abolizione) voluta dal ministro pentastellato Bonafede, al quale purtroppo si è accodato il Pd che ne ha reso possibile l'approvazione, basti notare quali erano i limiti prescrittivi precedenti. La corruzione si prescriveva in 18 anni, l'intera generazione, per rendere l'idea. Per l'associazione mafiosa la prescrizione andava da un minimo di 40 anni e sei mesi a 88 anni, l'incidente stradale da 20 anni e 8 mesi a 33 anni, la violenza sessuale non aggravata 28 anni, il riciclaggio semplice 18 anni, l'omicidio volontario non aggravato 33 anni, bancarotta fraudolenta non aggravata 15 anni e sei mesi, rapine ed estorsioni da 15 anni e sei mesi a 28 anni. Questi dati confermano che in Italia ci si scontra sugli attoni: prescrizione sì-prescrizione no. Non sui dati di fatto. Se in 33 anni non si arriva a sentenza definitiva su un incidente stradale è la macchina della giustizia che va riformata.

QUATTRO STORIE

Non solo crisi, c'è anche un'Italia che innova e risorge

Valentini a pag. 5

TOGETHER TO COMPETE

IL NETWORK NOVERIM PENSATO E COSTRUITO PER I PROFESSIONISTI

OLTRE 700 SPECIALISTI IN TUTTA ITALIA

APRI LE PORTE DEL TUO STUDIO: FAI ENTRARE NUOVE COMPETENZE

CRESCI INSIEME A NOI!

noverim network
TOGETHER TO COMPETE
TOGETHER TO WIN

JOIN US ON NOVERIM.IT **800 08 55 71**

Con «La legge di Bilancio 2021» a € 6,00 in più; Con «Le nuove regole per sindaci e revisori» a € 8,90 in più; Con «Tair 2021» a € 9,00 in più; Con «Il dizionario dei bilanci 2021» a € 6,00 in più; Con «Il manuale del superbonus» a € 6,00 in più



LA NAZIONE

MARTEDÌ 23 febbraio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

La richiesta del rettore dell'Università di Siena

**Insulti alla Meloni
«Prof senza stipendio
per tre mesi»**

Di Blasio a pagina 13



Clamorosa rottura in Toscana

**Il dibattito
sul futuro Pd
spacca il vertice**

Caroppo a pagina 19



Toscana, arrivano le micro zone rosse

Il presidente della Regione Gianni chiude le scuole medie e superiori a Siena e blinda altri comuni dopo l'aumento dei contagi. Intanto Draghi inasprisce le misure nelle aree a rischio: cancellate le deroghe per le visite a parenti e amici e per le seconde case

Servizi da pag. 3
a pag. 7 e a pag. 18

Missione senza speranza

**L'Africa instabile
dove la pace
non è possibile**

Mario Arpino

L'Africa profonda ha colpito ancora, e anche questa volta si è portata via due bravi servitori dello Stato: l'Ambasciatore a Kinshasa Luca Attanasio e il carabiniere di scorta Vittorio Iacovacci. Anche un autista locale è stato colpito. Facevano parte di un convoglio della missione dell'Onu. Una missione impossibile: stabilizzare la Repubblica Democratica del Congo. Gran parte dell'Africa è instabile per sua propria natura, cui si aggiungono motivi ormai ben noti e discussi. Ma non è un vero problema, perché tutti i problemi hanno sempre una soluzione. Se però la soluzione non c'è, non si chiamano più problemi, ma «fattori», oppure «parametri». Ne va solo tenuto conto.

Continua a pagina 2

**UCCISI IN CONGO L'AMBASCIATORE ATTANASIO E IL CARABINIERE IACOVACCI
PREMIATO PER LA PACE, IL DIPLOMATICO DISSE: «RISCHIO MA NON MOLLO»**



L'ambasciatore Luca Attanasio, aveva 43 anni

Servizi alle pagine 8, 9 e 11

DALLE CITTÀ

Firenze

**Ambulatori pieni
e rebus vaccini
Medici nel caos**

Baldi e Ciardi in Cronaca

Firenze

**La Masaccio vince
Trasferita la preside
delle polemiche**

Gullè in Cronaca

Firenze

**Quarant'anni fa
la fine di Rossella
uccisa per amore
dalla 'ndrangheta**

Cecchi in Cronaca



Rossella e Deborah uccise nelle loro case

**La strage delle donne
da Ferrara a Trento**

Servizi alle pagine 14 e 15



Firenze, è precipitato dal quarto piano

**Gara a chi beve di più
Muore studente 22enne**

Spano a pagina 16

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

Dalla ricerca scientifica nasce



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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (GDP) che può essere ottenuto solo dal farmacista. Acquisti il tuo farmaco. Se i sintomi persistono dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico o un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 05/10/2020.



la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari

Anno 46 - N° 45

Martedì 23 febbraio 2021

In Italia € 1,50



La lotta al Covid

Ministri divisi sulle chiusure Draghi impone il rigore

La maggioranza si divide in Consiglio dei ministri sulle misure per contenere la pandemia di Covid 19. Il premier Mario Draghi impone il rigore e la prudenza, convinto che la situazione vada «monitorata attentamente» tenendo «alta la guardia». Il ministro della Salute Roberto Speranza frena le richieste di maggiori aperture da parte di Lega e Forza Italia.

di Ciriaco e Lopapa
a pagina 6

L'intervista

Fontana: meglio dare una libertà controllata e isolare subito i focolai

di Andrea Montanari
a pagina 8



La mobilitazione

Le aziende da Giorgetti per produrre i vaccini "Mancano i bioreattori"

di Michele Bocci
a pagina 10

Congo, agguato all'Italia ucciso l'ambasciatore

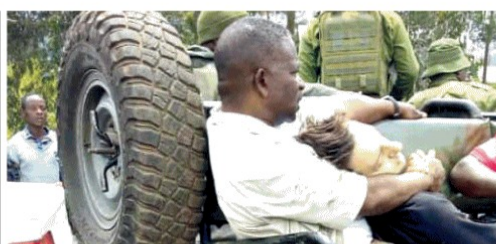
Con Luca Attanasio assassinati il carabiniere Vittorio Iacovacci e l'autista Mustapha Milambo. Colpiti nel viaggio verso un centro Onu. L'acquisto di una vettura blindata ritardato dalle procedure. Caccia ai killer: il governo di Kinshasa accusa i miliziani ruandesi

L'analisi

Apriamo gli occhi sull'Africa

di Gianni Vernetti

Il migliore modo per onorare la memoria dell'ambasciatore Luca Attanasio e del carabiniere Vittorio Iacovacci, caduti durante una missione umanitaria in Congo è di non voltare lo sguardo di fronte alle guerre dimenticate, ma di tornare ad occuparci seriamente dell'Africa a tutto campo: più aiuti umanitari, più cooperazione allo sviluppo, più cooperazione nel settore della sicurezza da un lato, ma anche valorizzazione delle tante opportunità che possono emergere da un più solido rapporto con le economie emergenti del continente. L'ambasciatore Luca Attanasio era da tre anni a Kinshasa a rappresentare il nostro Paese con la moglie e tre figlie piccolissime.
● continua a pagina 27



▲ L'imboscata Luca Attanasio abbracciato da uno dei soccorritori. In alto: durante un'iniziativa umanitaria in Congo con la moglie (a destra)

L'ambasciatore italiano Luca Attanasio, il carabiniere della scorta Vittorio Iacovacci e il loro autista congolese Mustapha Milambo sono stati uccisi in un agguato mentre viaggiavano a bordo di un'auto dell'Onu in una regione teatro di scontri tra milizie nella Repubblica democratica del Congo. Mattarella: «L'Italia è in lutto».

di Cadalanu, Kambale, Pistilli e Scuderi ● alle pagine 2 e 5

Il ritratto

Il diplomatico gentile che regalava il sorriso a tutti i bambini

di Vincenzo Nigro e Massimo Pisa
● a pagina 4

Lo scenario

Nel triangolo della morte dove la guerriglia infesta il paradiso dei gorilla

di Pietro Del Re
● a pagina 3



L'area dell'attacco

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

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

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

Prezzi di vendita all'estero: Francia, Monaco P., Slovenia € 3,00
- Grecia, Malta € 3,30 - Croazia VN 22 - Svizzera Italiana CHF 3,50
- Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

con CD Beethoven € 11,40

NZ



Femminicidi Un caso ogni cinque giorni
La furia omicida su Deborah e Rossella

URNALDO CORDELLINI E FRANCO GIUBILEI - P.17

Musica I Daft Punk si separano
dopo 28 anni l'addio con "Epilogue"

LUCA DONDONI - P.25

Calcio Nuovo show di Ronaldo
Juve, tutto facile con il Crotona

GIANLUCA ODDENINO - PP.28-29



LA STAMPA

MARTEDÌ 23 FEBBRAIO 2021



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € • ANNO 155 • N. 53 • IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) • SPEDIZIONE ABB. POSTALE • D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) • ART. 1 COMMA 1, DCB-TO • www.lastampa.it

GNN

ATTACCATO UN CONVOGLIO ITALIANO IN CONGO, ASSASSINATI IL NOSTRO AMBASCIATORE E IL CARABINIERE CHE LO ACCOMPAGNAVA

Luca e Vittorio, l'Italia migliore

"Portati nella foresta e uccisi". Polemica sulla mancanza della scorta. Mattarella: "Repubblica in lutto"

L'ANALISI

COSÌ SIMUORE NELL'ELDORADO DEL JIHADISMO

DOMENICO QUIRICO

La foresta nel Kivu è così fitta che sembra un muro. È bella da ferirti gli occhi. È terribile al punto che può uccidere. Ciascuno si sente piccolo, qui, precipitato in una terra che non pare fatta per gli uomini. Dove la lotta per sopravvivere è così continua, sfiancante, ossessiva che non ti lascia pensare ad altro. Tutto ti può uccidere: un serpente, ebola e mille altre malattie subdole e feroci, un altro uomo. Ecco: gli uomini, i protagonisti della eterna «grande guerra d'Africa» nell'est del Congo, lunga, atroce, macchiata di frode e di crudeltà, dove nessuno di coloro che sparano è quello che dice di essere. I rivoluzionari e i ribelli sono in realtà banditi, i governativi indossano uniformi ma si battono non per la paga che nessuno gli dà ma, anche loro, per il bottino, le donne da violentare. E i soldati dell'Onu, la più grande e fallimentare operazione di pace della storia, ventimila uomini, un miliardo di dollari l'anno? Da vent'anni sono lì, frustrati spettatori di una pace metafisica che non c'è, caschi blu arruolati in Paesi ancor più poveri di questo, mercenari della miseria. Arrivi a Goma e ti accorgi che ci sono due mondi, il mondo del giorno dove comandano i funzionari del remotissimo governo di Kinshasa, i soldati, i caschi blu. E poi c'è il mondo della notte dove incontri gli altri. Gli ultimi arrivati sono quelli affiliati al Califato, il «Gruppo armato delle forze democratiche alleate».

CONTINUA ALL'EPAGINE 6-7



Luca Attanasio in una foto tratta dal profilo Facebook della moglie Zakia. Nella foto piccola Vittorio Iacovacci

FACEBOOK SERVIZI - PP. 2-7

L'AGGUATO

PRIMA IL RAPIMENTO POILA SPARATORIA

FRANCESCO GRIGNETTI
GIORDANO STABILE

I ranger del Parco nazionale del Virunga lo hanno trovato ancora in vita. I hanno caricato sulla jeep, scoperta, disteso sulle loro ginocchia, il volto esangue, la felpa sollevata per esaminare le ferite all'addome. Un'emorragia troppo forte se l'è portato via, all'arrivo all'ospedale delle Nazioni Unite a Goma, provincia congolese del Nord Kivu. - P.2

IL RICORDO

ZAKIA E LE TRE FIGLIE "CIAO, NOSTRA LUCE"

ALBERTO MATTIOLI

Don Angelo Gornati, ex parroco di Limbiate, lo conosceva dai tempi dell'oratorio di San Giorgio. Il ragazzo era diventato ambasciatore d'Italia ed è stato don Angelo a sposarlo con Zakia Seddiki, marocchina e musulmana: «Una doppia cerimonia, islamica là e cristiana qui. Luca era una luce che si accendeva e illuminava gli altri, un raggio di sole». - P.3

LA TESTIMONIANZA

DUE EROI SILENZIOSI UNITI DAL CORAGGIO

PAOLA SEVERINO

Per descrivere i sentimenti con cui abbiamo accolto la notizia "del vile attacco che ha colpito un convoglio internazionale nei pressi della città di Goma uccidendo l'ambasciatore Luca Attanasio, il carabiniere Vittorio Iacovacci e il loro autista" potrebbero bastare le parole con cui Mattarella ha espresso lo "sgomento" di noi tutti. - P.23

L'EMERGENZA COVID

Rigore Draghi più zone rosse e regioni chiuse per tutto marzo

PAOLO RUSSO

Il primo decreto Covid del governo Draghi fa pendere l'ago della bilancia verso la linea rigorista.

BERTINI, BERLINGUER, CARRATELLI - PP. 8-9

IL COMMENTO

I VERI LIMITI DI ASTRAZENECA

ANTONELLA VIOLA

Grande entusiasmo sta suscitando un articolo apparso su Lancet in cui si sostiene che una singola dose del vaccino AstraZeneca sia efficace nel conferire protezione e che prolungare il tempo tra la prima e la seconda dose migliori l'efficacia del vaccino. Questi risultati spingono il governo ad adottare la strategia di vaccinare con una singola dose molte persone. - P.23

L'APPELLO

ORA RIAPRITE TEATRI E MUSEI

LUCA BIZZARRI*

Come Palazzo Ducale Fondazione per la cultura di Genova oggi parteciperemo alla manifestazione dei lavoratori dello spettacolo, che scendono in piazza a un anno di distanza dal primo provvedimento con cui sono stati chiusi teatri, cinema e sale da concerto, fornendo le nostre attrezzature agli organizzatori anche per poter realizzare un video collegamento. - P.23

BUONGIORNO

A me Giorgia Meloni fa una simpatia irresistibile. La conosco da una vita, ci diamo del tu, quando ci incontravamo prima del Covid ci scambiavamo sorrisi e bei bacetti sulle guance e una volta che la intervistai in video per il sito della Stampa lei si raccomandò: vedi de num mena! Figuriamoci, sono una persona animata dai sentimenti più nobili e squisiti, e se mi capita di biasimare Giorgia è per amore, solo per amore: di me e di lei. Oddio, in omaggio alla lingua della verità, ammetto che mi capita spesso di biasimarla. Confesso: mi capita sempre. La ascolto e penso due cose: prima, accidenti quanto è simpatica; seconda, accidenti non ne dice una giusta. Indugio sulla simpatia: mi è simpatica perché è tenace, battagliera, sa ridere, se ne fotte delle convenzioni, ribatte muso a muso e non per

Guarda e passa

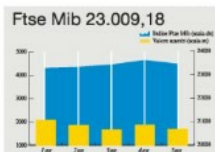
MATTIA FELTRI

niente è una che ce l'ha fatta. Però, nonostante io sia animato dai sentimenti più squisiti eccetera, sono anche un vile. Sono il più vile dei giornalisti attualmente iscritti all'Ordine. E dunque postillo sempre meno Giorgia Meloni perché da qualche tempo lei l'indomani mi manda degli sms vibranti dell'oltraggio subito, e io non sono capace di sostenerli, non ho la forza morale di accettare il dibattito, mi dolgo della piccola grande Giorgia allineata al lacrificio twitterista e facebookista, in cui ognuno si scopre e dichiara preda dell'odio, e si edifica sul vittimismo e sul compatimento. Va bene Giorgia, quel tizio come un ragazzino di strada ti ha dato della vacca e della scrofa, non dicendo nulla di te e tutto di sé, e non saprei che altro aggiungere, tantomeno una solidarietà per inerzia.

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

SANT'AGOSTINO
VALUTA SUBITO IL TUO OROLOGIO
VIDEOCHIAMACI con WhatsApp 393.28.22.769
Casa d'Aste-Corso Tassoni 56, Torino





BORSA -0,55% 1€ = \$1,2133

BORSE ESTERE	Euro-Stoccolma	0,8053	▲
Dow Jones	31.858		
Nasdaq	13.890		
S&P 500	3.297		
Nikkei	30.198		
Francfort	13.860		
Zurigo	10.887		
Londra	5.812		
Parigi	5.797		
VALUTE	Euro-Dollaro	1,2133	▼
	Euro-Svizzera	0,8053	▲
	Euro-Yen	126,00	▲
	Euro-Fr.Sv.	1,0888	▲
	Euro-Yuan	7,8447	▲
INDICAMENTI	Stp. 10 Y.	0,8790	▼
	Bund 10 Y.	-0,3300	▲
FUTURE	Euro-Btp.	191,44	▲
	Euro-Bund	171,87	▲
	Ftse Mib	23,210	▼

Dividendi, nel mondo dopo il crollo è prevista una crescita solo del 5%

Lo stima un'analisi di Janus Henderson Sui bilanci 2020 a livello globale cedole in calo del 12%, in Italia del 41% **Bertolino a pagina 7**



Capasa: a Draghi chiediamo un patto per la moda

Al via oggi a Milano una fashion week al 100% digitale

Palazzi in MF Fashion

Anno XXXIII n. 037

Martedì 23 Febbraio 2021

€2,00 *Cassettini*



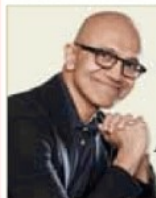
Con MF Fashion n. 108 a €5,00 (P.120) + € 3,00. Con MF Magazine for Living n. 51 a €5,00 (P.120) + € 3,00. Con Berlusconi 1001 a € 4,00 (P.120) + € 3,00. Spedizioni in A.P. art. 1 (C.11) - 4804/000 Milano - J&K (C) - D&K - 4/01/2004 P.23

RETI ROVENTI CONFERMATO MF: LA CONTROLLATA DEL TESORO ENTRA NEL CDA DI TIM

Cassa Depositi & Telefoni

Il **presidente** di Cdp Gorno Tempini **rappresenterà** il 10% pubblico in **Telecom Italia** Così lo Stato **guiderà** l'operazione Rete Unica. **Rinviata** invece l'offerta per **Aspi Tim** si **allea** con Dazn per i **diritti tv** del calcio. **Alitalia: governo** a rapporto dalla Ue

SCRICCHIOLA IL NASDAQ: -2,4%. BORSE UE ANCORA DEBOLI: MILANO TORNA A 23.000



LO SCANTO CON I SOCIAL
Microsoft sta con gli editori Ue: appello per far pagare le news Google e Facebook

SALVATAGGIO
Cassa Centrale pronta a decidere su Carige

IL RISVEGLIO DEI TASSI
Lagarde (Bce) vigila sull'aumento dei rendimenti dei bond sovrani



Se finisci sulla stampa è perché l'hai FATTA GROSSA

Noi siamo stati scelti da più di **1 milione e trecentomila persone**. Non preoccuparti se non sei ancora tra questi, bastano pochi minuti per aprire il conto e tornare a leggere il giornale.

Scopri Next: il nuovo conto HYPE, ancora più completo.



Shipping Italy

Primo Piano

Break bulk in calo quasi del 30% in Italia: Ravenna al top, crollano Taranto e Trieste

Nel 2020 i traffici di merci varie (break bulk) transitati nei porti italiani sono stati pari a 16.384.685 tonnellate, un dato in decremento del -29,9% rispetto ai dodici mesi precedenti secondo le statistiche pubblicate da **Assoport**. Come ogni anno a dominare la classifica dei porti italiani per questo segmento di business è Ravenna che ha imbarcato e sbarcato 5.140.585 tonnellate (-20%), seguita dallo scalo pugliese di Taranto che ha movimentato 3.151.815 tonnellate (-31%). Più a distanza insegue Venezia con 2.182.722 tonnellate (-3,6%), a cui si aggiungono altre 553.500 tonnellate relative a Chioggia, mentre Livorno ha totalizzato 1.722.512 tonnellate (+1%), Trieste 741.510 (-38%), Monfalcone 756.750 (-13,9%) e Salerno 739.487 (-21,8%). Sprofonda Genova che nel 2020 ha imbarcato e sbarcato appena 389.511 tonnellate di merci varie, un dato in calo del 25%, mentre Savona ha raggiunto quota 779.287 tonnellate (-14,8%). Marina di Carrara è arrivata invece a 443.236 tonnellate (-11,9%), Sembraerebbero invece azzerate (stando ai dati di **Assoport**) a Cagliari le movimentazioni di break bulk che invece nell'anno passato avevano fatto registrare volumi pari a 2.686.610 tonnellate. Leggi le statistiche dei porti italiani sul sito di **Assoport**



Intermodalità e competitività del sistema portuale italiano

Redazione

BOLOGNA In occasione dell'apertura della III edizione del Master in Diritto marittimo, portuale e della logistica dell'Università di Bologna, viene proposto un webinar dal titolo **Intermodalità e competitività del sistema portuale italiano**. Una tavola rotonda che venerdì 26 Febbraio a partire dalle 16 riunirà sulla Piattaforma Teams Giuseppe Catalano, coordinatore Struttura tecnica di missione del Mit, Umberto Masucci, presidente dell'International Propeller Clubs-Italia, Anna Masutti, presidente Rfi (Gruppo FS) e Enrico Maria Pujja, direttore generale Trasporto e infrastrutture ferroviarie del Mit, il presidente di **Assoport** Daniele Rossi e Ivano Russo, direttore di Confetra. Prima del momento di confronto, i saluti del direttore del Dipartimento di Scienze giuridiche Università di Bologna Michele Caianiello, Luigi Balestra, presidente dell'Osservatorio Riparte l'Italia e vice presidente del Consiglio di Presidenza della Corte dei Conti e Greta Tellarini, ordinario di Diritto della navigazione e Direttore del Master Università di Bologna. Per partecipare, seguire il link dell'evento.



Il Piccolo

Trieste

giovedì il passaggio in municipio

Accordo per il Porto vecchio: in giunta il via libera alla firma

Comune, Regione e Authority trovano la quadra su consorzio e gestione dell' area Dipiazza a Russo: «Non ho fatto niente lì dentro? Il Centro congressi l' ha visto?»

GIOVANNI TOMASIN

Giovedì approderà in giunta la delibera che autorizza il sindaco Roberto Dipiazza a firmare l' Accordo di programma con Regione e **Autorità portuale** sul Porto vecchio. Anche i due enti confermano l' imminenza della firma, attesa per la primavera scorsa e poi rimandata inesorabilmente fino ad adesso. Le elezioni si avvicinano, mese più mese meno, e il primo cittadino conta finalmente di poter mettere al sicuro lo sblocco della situazione all' antico scalo. E Dipiazza coglie l' occasione per un affondo al probabile sfidante Francesco Russo: «Dice che ho fatto solo un parcheggio in Porto vecchio, forse lui non l' ha sentito ma io so che c' è un centro congressi, ad esempio, da quelle parti». L' accordo, ricapitolando, comprende la fondazione del Consorzio Ursus, la variante al piano regolatore e la ripartizione immobiliare dell' area. Quest' ultimo punto (cosa va venduto, cosa resta al porto, cosa resta al Comune e via dicendo) è stato uno dei nodi su cui il confronto tra gli enti si è aggroviato in questi mesi. Ora però tutte le istituzioni interessate confermano la conclusione sostanziale della procedura.

Il Comune sta stilando la sua delibera e altrettanto conta di fare la Regione, entro la settimana o quella successiva al massimo. Quanto al Porto, attende soltanto che gli altri due enti procedano, potendo poi confermare il passaggio in comitato di gestione anche dopo la firma. Al netto dell' enfasi sul momento catartico, il testo definitivo dell' accordo farà chiarezza sull' assetto dell' area e sulle modalità di costituzione del Consorzio. Il neonato Ursus dovrà sbrogliare alcune questioni, ad esempio la percentuale degli introiti di vendita destinata al Comune (a rigor di legge la totalità dovrebbe andare all' Adsp), e avviare le procedure per la messa a vendita dei magazzini. Chi ne gestirà la macchina è un altro aspetto, anche se nei corridoi di piazza Unità il nome dell' ex segretario generale comunale Santi Terranova è dato tra i papabili per un ruolo apicale. Lo scenario "ottimista" del Comune contempla la firma fra fine febbraio e inizio marzo, nel caso in cui la Regione riesca a ratificare il suo via libera entro la fine della settimana. Considerati i precedenti, è comprensibile la prudenza da parte dell' ente. Il sindaco Dipiazza, cui i ritardi nella procedura han causato diversi scompensi, rivendica il risultato a portata di mano e risponde a Russo, secondo cui finora l' antico scalo «ha visto una rotatoria e un parcheggio»: «E di Esóf se ne ricorda o no - sbotta -? C' è un centro congressi. C' è la gara europea per il Magazzino 26 vinta da Consuegra, c' è l' Immaginario scientifico, il trasloco delle masserizie, il Museo del Mare. Ci sono nove milioni per la nuova strada che arriva in piazza Libertà, è appaltata e adesso vediamo chi vince. Quando parla di galleria di piazza Foraggi o del tram sembra che non sappia cos' è la burocrazia in Italia. Forse il punto è che chi mi critica è uno che ha fatto politica, ma non ha mai amministrato». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Comunicazione speciale

ISTITUTO FISIOTERAPICO
A TRIESTE IN VIA SILVIO PELLICO 8
TEL. 040 370 530 - CHIUSO IL SABATO
PARTNER
www.istitutofisioterapicomagri.it

DANIEL edile
LA NOSTRA AZIENDA SI OCCUPA DI RESTITUIRVI UNO SULLA TUTTO "COSID"
Eseguiamo ristrutturazioni edili, con posa delle piastrelle, pitture, stucco, restauro del marciapiedi, anche la pittura, coperture e tutto quello che può servirvi per la vostra casa.
Cell. 349.9012333

La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

La Provincia ha concesso l' autorizzazione

Le aree ex Ocv utilizzate da Spinelli per la movimentazione dei container

È pienamente operativa l' area della ex Ocv acquistata dal Gruppo Spinelli a Vado Ligure, con i terreni retro portuali vadese che continuano ad attrarre imprese come polo logistico. Il gruppo Spinelli, che ha acquistato un' area da 22 mila metri quadrati con un capannone da 1.800 che era l' ex Ocv, ha ottenuto dalla Provincia l' autorizzazione unica ambientale per l' attività di deposito e movimentazione container. Dopo l' acquisto di una parte della ex Ocv, nella zona retro **portuale** vadese, sono stati fatti lavori di riqualificazione dell' area con l' abbattimento di un capannone e la realizzazione di un «distripark» alle spalle del nuovo terminal container di Vado. Nello spazio acquistato dal Gruppo Spinelli vengono forniti servizi di riempimento, svuotamento, stoccaggio e riparazioni di container, parcheggio camion. Recentemente Palazzo Nervi ha anche dato il nulla osta all' autorizzazione unica ambientale per lo smaltimento delle acque utilizzare per il lavaggio dei container. Questo nuovo spazio logistico alle spalle dei porti savonesi si aggiunge a quelli del gruppo Spinelli che sono già operativi a Dinazzano (Reggio Emilia), Padova, Arluno (Milano) e nei porti di Genova, Livorno e La Spezia. L' ex complesso industriale Ocv di Vado Ligure ha chiuso nel 2013 lasciando libera un' area di 94 mila metri quadrati. In una parte dell' area dell' ex Ocv si era insediata la società Maranzana di Novi Ligure, una delle imprese leader in Italia nel campo dell' autotrasporto, la Vado Tank Cleaning di Vado Ligure che si occupa di servizi di manutenzione e pulitura delle autocisterne e dalla società Stolt Tank Containers Italy attiva nei servizi di logistica e trasporti internazionali, sia per prodotti chimici secchi e liquidi, sia per derrate alimentari. L' ex centrale di trasformazione dello stabilimento di Ocv era invece stata già acquisita dall' **Autorità Portuale** per garantire l' alimentazione elettrica alle imprese che operano nella piattaforma Apm. E. R. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

La polemica di Confindustria contro la gestione del dossier camalli

Scontro in porto a Genova dietrofront dei terminalisti Anche Msc lascia i falchi

SIMONE GALLOTTI

genova Una parte consistente di Confindustria se potesse la farebbe sparire. Come se non fosse mai esistita, visti i guai che sta procurando. E in questo senso va letta la battuta al Secolo XIX del presidente dei terminalisti Beppe Costa: «È stato un incidentone di percorso». A sera la linea dei moderati ottiene consensi e da Ginevra, sede di Msc, arriva l'ordine perentorio: «Siamo colombe, non falchi». Così ora la posizione della galassia di Aponte (Gnv soprattutto e Messina) potrebbe ammorbidirsi anche se con dei distinguo. Il senso è: quelle cose le pensiamo e le ribadiremo, ma il metodo non va bene. Al netto delle posizioni diverse, le macchine di Confindustria sono state messe "indietro tutta" anche per «favorire l'unità della categoria» spiega Costa. È stato un inizio di settimana impegnativo per il numero uno dei terminalisti che ieri in mattinata sembrava addirittura in bilico e le parole dei colleghi che lo definivano «in imbarazzo» non sembravano benevole. Poi col passare della giornata ha prevalso il realismo (non c'è alternativa) e l'analisi sui risultati portati a casa durante la gestione. Ma lo scontro interno è ancora acceso: "i coerenti" - è il nome che si sono scelti i "falchi" - sono furibondi: la

lettera doveva essere consegnata formalmente, così da poter ottenere una risposta dall' **Authority** che la semplice consegna a mano non ha garantito. E poi c'è un secondo aspetto che rischia di minare i rapporti: la lettera, raccontano i terminalisti interpellati dal Secolo XIX, è un'idea di Psa - il principale terminal di Genova - che l'ha condivisa con i colleghi della sezione di Confindustria. L'ha scritta Francesco Munari, professore e avvocato genovese tra i più stimati in banchina. E su quella lettera c'è la firma di tutti, l'unanimità della condivisione, durata però molto meno di quanto previsto. Le marce indietro rischiano insomma di rendere ancora più velenoso il clima in Confindustria, in quella sezione che famosa non è mai stata per l'unità delle vedute. I terminalisti provano quindi a voltare pagina, ma oggi i sindacati sono pronti allo sciopero. Per la prima volta da tempo sono stati chiamati a raccolta i delegati e dalla riunione Cgil, Cisl e Uil usciranno con 24 ore di sciopero. La lettera non è indirizzata a loro e tocca solo di rimbalzo la Culmv, ma con quell'accusa gli industriali hanno messo in discussione tutto il sistema di controllo e vigilanza dei camalli. Paolo Signorini, presidente del porto, non parla ancora, ma da Palazzo San Giorgio filtra che l'umore non sia dei migliori e qualche segnale all'indirizzo dei terminalisti sarebbe già arrivato: piccole ripicche, per far capire che l' **Authority** non ha affatto gradito l'attacco. Mentre sulle banchine si cerca ovunque acqua da gettare sul fuoco, sul fronte della Culmv c'è un'altra battaglia: quella per il rinnovo del gruppo dirigente. Le elezioni si terranno tra qualche mese e Antonio Benvenuti ha già più volte ribadito di essere pronto ad un secondo mandato. La sfida della Culmv è però gigantesca: mentre sono partiti i tavoli con i terminalisti sul rinnovo della tariffa in questo clima da guerra fredda, i camalli sanno che sta per cambiare un'epoca. E da giorni viene invocata una risorsa che potrebbe dare una mano alla Compagnia, Mauro Vianello. Traghettoiatore, consulente, consigliere: gli hanno cucito addosso quasi tutti i possibili ruoli: «Ma non è vero niente - spiega deciso Vianello - Questo è il miglior gruppo dirigente per gestire una fase così delicata per la Culmv». Il presidente di Ente Bacini vanta ottimi rapporti nel Pd e ha giocato un ruolo sulla riconferma di Signorini come ambasciatore a sinistra per il presidente. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



L' intervista

Burlando "Privati del porto basta guerre, guardate avanti"

di Massimo Minella «Sarebbe davvero il momento di guardare avanti, a quella logistica che può condurci su fino al cuore dell' Europa, e non pensare alle divisioni interne che possono invece bloccare il porto». Claudio Burlando si rivolge ai terminalisti, dopo il caso della lettera di "diffida" mostrata al presidente dell' authority Paolo Signorini, subito dopo la firma dell' accordo quadro che ha chiuso una lunghissima stagione di confronto e di scontro sui moli del porto. Chiuso? Forse no, se quella lettera, mostrata e non inviata ufficialmente, contiene accuse pesanti a un authority che non avrebbe vigilato sull' azione della Compagnia Unica, provocando dal 2013 a oggi un' uscita dalle casse dei terminalisti di 8 milioni di euro. Burlando, proprio da ministro dei Trasporti, condusse a termine una lunghissima trattativa sull' organizzazione del lavoro, avviando una stagione di pace sociale che da allora non si è più interrotta. **E adesso, Burlando, cosa succede?** «Succede che siamo di fronte a un accordo quadro che chiude un secolo di storia della portualità moderna». Un secolo? «Fu il Fascismo, cento anni fa, con la riforma del Codice della Navigazione, che all' articolo 110 fissò per legge l' esclusiva del lavoro portuale alle compagnie. Si è andati avanti così per settant' anni, fino agli anni Novanta, quando emerse chiaramente come il binomio Cap-Compagnie non potesse più reggere». Perché? «La globalizzazione aveva cambiato il mondo: non potevamo essere l' unico Paese ad avere dei porti senza le imprese ad operare sui moli. Ma già prima della legge, in Liguria, si anticipò questo processo. Alla Spezia con Ravano, a Genova con il porto delle imprese». Da ministro lei cambiò profondamente le leggi su flotta e porti... «Il Governo intervenne sull' intero sistema con la legge 30 del '98. Facemmo nascere il doppio registro, per rilanciare la flotta italiana e lo estendemmo anche alle crociere. Poi varammo un piano di prepensionamenti per il personale operativo del consorzio, che aveva perso il lavoro perché i terminal erano diventati privati, mentre la Compagnia perse l' esclusiva del lavoro portuale, dopo 70 anni. Per garantire flessibilità alle imprese veniva messo a gara pubblica il lavoro sui picchi. Si aprì una pagina nuova per le compagnie e anche per la Culmv che era scesa a 400 addetti e che oggi ha più di mille soci. E più di mille sono anche i dipendenti dei terminal». L' Europa all' inizio contestò questa impostazione, vero? «L' Europa contestò gli aiuti. Ricordo le trattative con l' allora commissario Van Miert. "Ho capito il tuo spirito di cambiamento, non posso approvare la legge, ma non applico sanzioni" disse Van Miert. Di quella partita, che valeva all' epoca 117miliardi di lire, per le compagnie di tutt' Italia. Gli ultimi 17 furono stoppati dal "lodo" Van Miert che chiuse il passato ma non consentì di completare il processo. Però la Compagnia aveva già iscritto quelle risorse, correttamente, a bilancio perché previsto da una legge dello stato. Ne nacque una causa civile che dopo 20 anni vide la Compagnia sconfitta. Si è creato così un disavanzo nel bilancio che è stato ripianato solo recentemente grazie agli strumenti finanziari»



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

partecipativi, previsti dalla finanziaria 2018, l' emendamento Cassinelli, e oggetto del recente accordo». **Il piano della Culmv dovrebbe chiudere tutto quanto e consentire di guardare solo al futuro, è così?** «Sì, perché la legge prevede che il risanamento sia definitivo, anche se non ci deve sfuggire che questo piano è nato in un periodo in cui abbiamo avuto il crollo del Morandi, il Covid e il blocco delle autostrade». I terminalisti contestano di aver pagato 8 milioni in più del dovuto... « Com' è noto la Compagnia contesta questa affermazione e ritiene che queste risorse, anno per anno, fossero dovute ad adeguamenti tariffari pattuiti tra le parti. Spetta all' **Autorità Portuale** dire finalmente una parola definitiva su questa vicenda. Anche se è assai strano che i terminalisti sollevino questo argomento pochi giorni dopo aver firmato l' accordo che conteneva anche questo punto. Questo accordo quadro chiude una vicenda secolare». **Proprio quando si immaginava che fosse venuto il momento di pensare solo ai traffici e al futuro del porto viene mostrata una lettera non firmata che potrebbe rimettere tutto in discussione. Come se lo spiega?** «Io mi sono fatto subito una domanda: ma come è possibile chiudere una vicenda annosa e ingaggiare una sfida, pretendendo che l' authority riconosca di non aver ottemperato ai suoi compiti? Ho pensato subito che questa mossa nascondesse una divisione all' interno del mondo privato, come si capisce anche da alcune dichiarazioni dei protagonisti». **Come valuta gli attori in campo?** «Il console Benvenuti ha reagito con calma: io non credo ci sia bisogno di scioperi perché il mondo del lavoro ha sottoscritto un accordo, e sono certo che l' Authority lo farà rispettare. A mio avviso è necessario innanzitutto che i privati risolvano subito le questioni al loro interno. Il doppio registro nacque quando gli armatori erano forti e uniti. Ora sono divisi, e a mio giudizio, più deboli. E spero che non si vogliano riprodurre divisioni anche tra i terminalisti, perché anch' essi diventerebbero più deboli. Siamo a un passo da completare finalmente l' assetto infrastrutturale: Valico, Nodo e binari per il portosono in dirittura d' arrivo. Poi va chiusa la partita Cdp-Autostrade con al suo interno il via alla Gronda che approvammo in conferenza dei servizi nel 2015 e che attende solo l' ultima firma. Ma c' è di più: la grande sfida da vincere non è più solo nei porti». E dov' è? «E' nella logistica. Per questo è necessario guardare oltre le banchine e puntare a governare i traffici dello scalo fino al cuore dell' Europa. Questa è la direzione da prendere. Non è più tempo di guerre interne al porto. Il mio invito è semplice: separare le questioni associative da quelle dello sviluppo. E' tempo di un lavoro comune per far crescere portualità e logistica, perché quest' ultima può avere un valore aggiunto uguale o anche più grande di quello **portuale**».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L' intervento

La ripartenza? Con il lavoro

di Aldo Lampani Si ripartirà guardando al lavoro. L' impresa dovrà far conto sull' imprenditore. Punti di riavvio **Genova** ne studia diversi. Perché fortunatamente ne ha diversi. Qualche esempio. Il **porto** è uno ed è grande, l' aeroporto non è piccolo. Se i traffici merci non potranno saturarli a breve, il turismo potrebbe? Per sapere quale era, ad esempio, il solo numero di passeggeri tra **porto** ed aeroporto basta tornare a leggere i dati di ieri l' altro. Un numero per cominciare: cinque milioni (in lettere rende di più). Tanti sono stati nel 2019 i passeggeri transitati complessivamente tra le banchine (crociere e traghetti) e l' Aeroporto di Sestri Ponente, nonostante il Ponte ancora a terra e le difficoltà di traffico. Numeri da record, che come tali si voleva a tutti i costi superare già nel 2020. E ora? Città di mare, di **porto**, di aeroporto. Città di grande movimento, non solo stanziale, ma di transito più o meno rapido. Prima il mare. I numeri offerti da Stazioni Marittime, predisposti da Risposte Turismo, società di ricerca, danno un' idea di cosa comporterà il fermo, obbligatorio quanto necessario, di **Genova** dei propri approdi d' acqua. Parlando delle banchine, la stima dice che lo scorso anno i circa 2000 scali ed i circa 3,5 milioni di passeggeri che li hanno contraddistinti (1,3 croceristi e 2,2 sui traghetti) abbiano creato per l' economia di comparto ricavi totali compresi tra i 374 ed i 433 milioni di euro. Cominciando dai viaggiatori imbarcati e sbarcati Stazione marittime calcola che ogni passeggero crei valore per la città per circa 106 euro. La stima delle ricadute dirette nel 2019 si è così attestata tra 108 e 117 milioni di euro. Dati e coefficienti a fonte Istat hanno permesso a Risposte Turismo di identificare e stimare "le relazioni economiche tra i settori produttivi che, integrati con le indagini realizzate per la stima delle spese dirette su **Genova**" valutando anche le componenti occupazionali tra 2.365 e 2.785 unità lavorative per circa 50-60 milioni di euro in redditi da lavoro. E se le banchine passeggeri nel 2019 sorridevano, l' Aeroporto Cristoforo Colombo certo non stava indietro. Quello passato è stato quello del nuovo record per le piste di **Genova** che, per la prima volta, hanno doppiato la soglia del milione e mezzo di passeggeri raggiungendo quota 1.530.779 di viaggiatori sui voli commerciali (linea e charter), con un incremento anno su anno del 5,6%. A trainare lo sviluppo dello scalo genovese era stato soprattutto il traffico internazionale (+12,4%), mentre quello nazionale si era accontentato dell' 1,1%. Questi numeri dicono tanto su quanto hanno contato, contano e conteranno ancora gli scali genovesi. Il **Porto** di **Genova** sarebbe in grado di cambiare volto alla città solo facendo, in sedicesimo, quello che possono fare i grandi porti del nord Europa. Ma sui mari settentrionali parliamo del successo di un mondo al servizio dei porti (in Germania), così come parliamo (in Italia) di crisi di un mondo che al contrario le banchine le sfrutta per drenarne anche le briciole finanziarie. © RIPRODUZIONE RISERVATA



Genova, il 23 febbraio attivo unitario dei delegati del porto

Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti Uil: "Terminalisti contro l'organizzazione del lavoro nel porto di Genova"

"I terminalisti stanno mettendo in discussione l'organizzazione del lavoro nel porto di Genova, che in tempi pre-pandemia ha permesso di ottenere risultati record per lo scalo genovese, oltre che tenere l'operatività ad alti livelli con grande senso di responsabilità e sacrificio di tutti lavoratori portuali". Lo scrivono in una nota congiunta Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti Uil, venute a conoscenza, prima dagli organi di stampa, poi da una lettera firmata da tutti i terminalisti aderenti a Confindustria, "che gli stessi operatori mettono in discussione molti atti e accordi che in questi anni sono stati frutto anche di percorsi sindacali e di sacrificio da parte di tutti i lavoratori". Le scriventi hanno dunque deciso di convocare per martedì 23 febbraio, in tarda mattina, l'attivo unitario dei delegati del porto di Genova per prendere una decisione sulle iniziative più opportune da intraprendere. Inoltre, le scriventi chiederanno al prefetto di Genova un incontro alla presenza di tutte le istituzioni genovesi affinché intervengano "per impedire che Confindustria rompa la pace sociale. Visto le gravi accuse fatte direttamente all'a.d.s.p. mar Ligure occidentale, al suo presidente nonché ai suoi predecessori, ed indirettamente anche ai membri del vecchio comitato portuale e delle commissioni consultive, le scriventi hanno dato mandato ai propri legali di verificare la possibilità di azioni Legali nei confronti degli autori della lettera".



Genova, i sindacati pronti allo sciopero di 24 ore: in porto monta la tensione

Genova Domani si riuniranno i delegati, ma l'esito è quasi scontato: 24 ore di sciopero nel porto di Genova. E' il primo effetto della lettera scritta dai terminalisti genovesi all'Autorità portuali, in cui si chiede la restituzione di 8 milioni di euro per l'adeguamento tariffario pagato dagli imprenditori negli anni precedenti. Il documento ha scatenato una guerra sulla banchine: il Pd e i sindacati sono andati giù duri contro Confindustria e sullo sfondo, oltre al tavolo della trattativa, ci sono anche le elezioni di maggio dei camalli, chiamati a rinnovare il console e il gruppo dirigente. Il clima rimane quindi incandescente e non sono esclusi altri colpi di scena nelle prossime ore.



A Genova mancano i leader: bisogna trovarli velocemente per evitare lo scontro in porto / Il commento

Emerge nel porto di Genova un conflitto che dura da anni, sempre latente e minaccioso, ma anche questa volta compie un passo in avanti e contemporaneamente due indietro. Confindustria consegna a mano, da non protocollarsi, una lettera alla **AdSP**, al suo Presidente e Segretario Generale riguardante la CULMV. Parlare a nuora perché suocera intenda. Il metodo usato da parte di Confindustria è sicuramente inusuale, di chi vuole fare pressione come gruppo ma copre i singoli interessi. Passa il tempo e le firme si riducono, spariscono. Lanciare la pietra e nascondere la mano. Armiamoci ma partite. Quando si apre un problema è bene sapere come chiuderlo. Il rischio è quello di aprire un conflitto in cui non si individua la ricaduta e la possibile conclusione. Una vicenda nella quale si sa come si comincia ma non dove si finisce. Confronto è la parola corretta. Non può che essere la **AdSP** a offrire indicazioni e soluzioni. Partendo da alcuni principi consolidati. Il mercato nei porti sia dal punto di vista delle imprese che del lavoro è aperto e regolato. Due steccati fondamentali: apertura e regolazione. Se l'impresa ha bisogno di personale lo può assumere, rispettando contratti e modalità di impiego, altrimenti usa l' art. 17 che di fatto svolge una funzione di interesse generale. La flessibilità nei porti è una risorsa, tanto più con l'avvento di navi sempre più grandi. Ma la flessibilità è stata ed è utile in presenza della pandemia da Covid 19. Le minori giornate di impiego dell'art. 17 lo dimostrano. Quindi si scarica sul 17 e sullo Stato i minori avviamenti con l'IMA. Si deve dire, nel contempo, che quando il 17 contribuisce per il 35% del lavoro presso il terminalista contribuisce analogamente agli utili. I mutamenti intervenuti nel lavoro portuale sono profondi, ma ancora non completamente avvertiti sul piano dell'approccio e della prestazione lavorativa. I portuali, mi permetto, sono gli appartenenti al 17, perché operano su tutto il porto e con polivalenza e professionalità. I due aspetti fondamentali, polivalenza e professionalità non sempre sono patrimonio di tutti i lavoratori dei 17. È finito il tempo del fardaggio, dello stivatore, del ruolo decisivo e di inventiva del portuale. Oggi abbiamo chi va di mezzo meccanico, quale esso sia, con rispetto dei tempi, con controllo dei pezzi, delle rese. Altri portuali, che a volte si vantano di non avere patenti, che sono generici, affrontano il lavoro delle rize o altre mansioni con meno vincoli di orario. Tutto questo può creare una frattura, se già non l'ha creata, tra i lavoratori portuali. Quindi è necessaria una maggiore attenzione alla formazione con l'aiuto della **AdSP**. Ci auguriamo, che attraverso una immediata azione e protagonismo della **AdSP** sia possibile generare confronto e correzione. Da tempo sono venute meno le leadership nel porto. Bisogna trovarle e rimetterle in campo. Ercoli



(Sito) Adnkronos

Genova, Voltri

Infrastrutture, presentata relazione conclusiva diga foranea Genova

Presentata in diretta streaming, dalla Sala del Capitano di Palazzo San Giorgio a Genova, la relazione conclusiva sugli esiti del dibattito pubblico per la realizzazione della nuova diga foranea di Genova. Alla presenza di Caterina Cittadino, Presidente della Commissione nazionale per il dibattito pubblico sulle grandi infrastrutture del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Coordinatore del Dibattito Pubblico Andrea Pillon ha consegnato all' Autorità proponente del progetto, l' **Adsp** del **Mar Ligure Occidentale**, il report sintetico sui risultati dei 12 incontri di consultazione con la cittadinanza e dei 55 Quaderni degli attori raccolti. Sulla base di quanto ricevuto, l' Autorità realizzerà e presenterà, nel limite di legge di 60 giorni, il dossier conclusivo sulla realizzazione dell' opera.



Diga di Genova -Dopo il dibattito, all'Authority il progetto finale

Genova Esiti del dibattito pubblico per la realizzazione della nuova diga foranea del Porto di Genova, il bilancio dopo 12 incontri. Il coordinatore del Dibattito, Andrea Pillon, ha presentato all'Autorità Portuale e alla cittadinanza il rapporto finale sulla consultazione pubblica per la realizzazione dell'opera. Adesso spetta all'AdSP del Mar Ligure Occidentale, elaborare entro un limite per legge di 60 giorni il dossier conclusivo sulla realizzazione dell'opera, in cui evidenzierà la soluzione su cui intende procedere con la progettazione e le eventuali modifiche apportate, così come le ragioni che hanno condotto a non accogliere eventuali proposte. Il presidente dell'Autorità Portuale Paolo Emilio Signorini ha commentato: Il dibattito pubblico ha contribuito con estrema chiarezza, completezza e trasparenza a far emergere gli elementi di valutazione cruciali per il rifacimento della diga foranea di Genova. Ora sarà necessario bilanciare la visione strategica e le grandi ambizioni legate alla realizzazione dell'opera con le critiche, le osservazioni e le sollecitazioni a tutto tondo emerse durante la consultazione. In un rapporto di circa 70 pagine, redatto secondo conformità con il Dpcm 76/2018, è stato illustrato alla cittadinanza e all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale il risultato conclusivo del percorso di consultazione che nel mese di gennaio ha coinvolto la città e tutti i soggetti interessati nell'approfondimento sull'opera, chiamandoli ad esprimere i propri pareri, osservazioni e proposte su un progetto strategico e potenzialmente rivoluzionario non solo in una dimensione cittadina e regionale. In tutto 12 incontri (di cui una conferenza stampa di avvio, 4 incontri pubblici e 7 di Commissione Tecnica) i dati della consultazione fotografano l'immagine di un percorso inclusivo e condiviso, del primo dibattito pubblico in Italia (dopo il decreto attuativo del 25 agosto 2018 sul Codice dei contratti pubblici). È stato un lavoro intenso, ha commentato il Coordinatore del Dibattito Pubblico Andrea Pillon, ma la cittadinanza ha risposto a questa opportunità con un riscontro largo e appassionato." La relazione ha riportato che nel corso del dibattito pubblico non è stata manifestata un'opposizione strutturata contro la realizzazione dell'opera e, nonostante le criticità emerse, le ragioni dell'intervento sono state condivise. Più critiche invece sono apparse le ragioni che attengono alla sostenibilità economica e ai vantaggi per la collettività derivanti dalla realizzazione della diga, la cui possibilità è stata associata all'attuazione del più ampio Programma straordinario di sviluppo portuale, soprattutto in relazione alle altre infrastrutture (stradali e ferroviarie) per l'accessibilità allo scalo. Negli esiti del dibattito pubblico sono illustrati i principali temi emersi nei Quaderni degli Attori, la sintesi delle osservazioni sulle alternative di progetto, le proposte migliorative e gli approfondimenti sulle attività portuali, sui vincoli aeroportuali, sulla cantierizzazione, sugli impatti ambientali, visivi e turistici legati alla realizzazione dell'opera.



Nuova diga foranea, presentata la relazione conclusiva del dibattito pubblico

Sulla base di quanto ricevuto, l' Autorità di Sistema portuale realizzerà e presenterà, nel limite di legge di 60 giorni, il dossier conclusivo sulla realizzazione dell' opera

Nella serata di venerdì 19 febbraio 2021, in diretta streaming dalla Sala del Capitano di Palazzo San Giorgio a Genova, si è tenuta la conferenza di presentazione della relazione conclusiva sugli esiti del dibattito pubblico per la realizzazione della nuova diga foranea di Genova. Alla presenza di Caterina Cittadino, presidente della Commissione nazionale per il dibattito pubblico sulle grandi infrastrutture del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il coordinatore del Dibattito Pubblico Andrea Pillon ha consegnato all' **Autorità** proponente del progetto, l' Adsp del Mar Ligure Occidentale, il report sintetico sui risultati dei 12 incontri di consultazione con la cittadinanza e dei 55 Quaderni degli attori raccolti. Sulla base di quanto ricevuto, l' **Autorità** realizzerà e presenterà, nel limite di legge di 60 giorni, il dossier conclusivo sulla realizzazione dell' opera. Come riportato all' interno della relazione, nel corso del dibattito pubblico non è stata manifestata un' opposizione strutturata contro la realizzazione dell' opera e, nonostante le criticità emerse, le ragioni dell' intervento sono state condivise. Più critiche invece sono apparse le ragioni che attengono alla sostenibilità economica e ai vantaggi per la collettività derivanti dalla realizzazione della diga, la cui possibilità è stata associata all' attuazione del più ampio Programma straordinario di sviluppo **portuale**, soprattutto in relazione alle altre infrastrutture (stradali e ferroviarie) per l' accessibilità allo scalo. La presentazione del dossier ha in seguito illustrato i principali temi emersi nei Quaderni degli Attori, la sintesi delle osservazioni sulle alternative di progetto, le proposte migliorative e gli approfondimenti sulle attività portuali, sui vincoli aeroportuali, sulla cantierizzazione, sugli impatti ambientali, visivi e turistici legati alla realizzazione dell' opera. La relazione integrale sul dibattito pubblico è stata pubblicata sul sito del Dibattito Pubblico, consultabile e scaricabile a questo link: https://dpgdigaforanea.it/wp-content/uploads/DP_DigaForanea_Relazione%20Conclusiva.pdf.



Esselunga a San Benigno, Confesercenti: "Troppa fretta, vergogna"

Le ragioni della procedura di urgenza non sono state motivate a sufficienza nella commissione di oggi, secondo l' opposizione

«La leggerezza e la fretta con cui domani si porterà in consiglio comunale quello che l' amministrazione definisce "un mero aggiornamento al Puc", per un' operazione in realtà epocale come quella di San Benigno, è semplicemente una vergogna », attacca Massimiliano Spigno, presidente di Confesercenti Genova , a margine dei lavori della commissione consiliare sulla proposta di deliberazione legata alla costruzione del nuovo supermercato Esselunga e agli interventi previsti dallo schema di assetto urbanistico (Sau) legato alla zona del promontorio di San Benigno. «È come se venisse ricostruita, di fatto, la collina di San Benigno - afferma Spigno - ovvero una nuova barriera che rappresenterà un vincolo per la città : l' impatto sulla viabilità sarà infatti notevole , andando a peggiorare la situazione a fronte di anni di cantieri autostradali ancora da gestire, del principale accesso al porto per 1,3 milioni di crocieristi e 2,1 milioni di passeggeri dei traghetti e di un assetto del nodo di San Benigno non ancora definito. Il commercio di Sampierdarena sarà definitivamente soffocato tra 24.850 mq di superficie commerciale lorda a Fiumara e le altre decine di migliaia di metri quadrati di Campi, da un parte, ed il centro commerciale del Terminal Traghetti con superficie commerciale lorda di 9279 mq, cui va aggiunta la superficie lasciata da Globo nella vicina via Dino Col e, ora, l' ennesima struttura di vendita. Sul lotto 1.1.1 ovvero quello ricompreso tra via di Francia e via Albertazzi è prevista la realizzazione di un edificio pluripiano a destinazione commerciale nel quale verrà attivata una grande superficie di vendita oltre a due piani di parcheggio interrati. Previste assunzioni tra le 130 e 140 unità di persone. Sul lotto 2.1 ovvero quello a mare di via Albertazzi è prevista la realizzazione di un nuovo edificio pluripiano a destinazione produttiva oltre ad un piano interrato di parcheggi privati ed a raso e al primo livello di parcheggi privati gravati di servitù d' uso pubblico. « Anche il porto sarà impattato, perdendo aree strategiche per attività produttive e di servizio , nonché per la gestione dei flussi, senza che **Autorità portuale** e trasportatori, spedizionieri, agenti marittimi e compagnie di navigazione abbiano detto una parola. Ma il tema più drammatico per la città è l' impossibilità di traguardare qualsiasi innovazione, qualsiasi trasformazione senza imbottire tutto di commerciale . Questa città non riesce ad attirare nessun investimento che non sia legato alla speculazione edilizia connessa al commerciale e in particolare al food, una situazione drammatica per il futuro della città tutta, non solo per il commercio». Proposta di deliberazione Puc Esselunga San Benigno La commissione, che si è protratta anche al pomeriggio, ha suscitato parecchio malumore tra gli auditi e tra i consiglieri, che hanno richiesto maggiori risposte e approfondimenti, per una pratica urbanistica così complessa che in 24 ore passa dalla commissione alla votazione in consiglio. Le ragioni della procedura di urgenza (che anticipa la discussione a domani invece che i 5 giorni di legge) non sono state motivate a sufficienza secondo l' opposizione. L' assessore all' Urbanistica Simonetta Cenci ha risposto che sarà cura dell' amministrazione dare risposte, ma in Conferenza dei Servizi a cui saranno presenti tutte le realtà coinvolte.



Esselunga, sempre più vicino lo sbarco a San Benigno: la variante al Puc domani in consiglio comunale

Commissione fiume sulla delibera della giunta Bucci, opposizioni e commercianti sulle barricate e traspare qualche imbarazzo anche nel centrodestra

Genova . Accelerata a sorpresa da parte della giunta Bucci per l' operazione che porterà Esselunga a raddoppiare la sua presenza a Genova. Domani in consiglio comunale sarà presentata e - salvo colpi di scena - approvata la delibera di giunta che modifica il piano urbanistico comunale per l' area di San Benigno in modo da permettere la realizzazione del nuovo centro commerciale del gruppo lombardo dopo l' arrivo nel capoluogo ligure a dicembre . Questa mattina il documento è stato portato in commissione consiliare , questa mattina, tra le accese proteste degli auditi - associazioni di categoria, centri integrati di via, municipio Centro Ovest, sindacati - e delle opposizioni che ancora una volta hanno sottolineato come il centrodestra stia portando avanti una politica che tende a favorire i grandi gruppi commerciali massacrando il piccolo commercio. di 5 Galleria fotografica Nuova esselunga san benigno Alla commissione non erano presenti esponenti dell' **Autorità portuale**, che ha interessi sull' area, e non era presente l' assessore comunale al Commercio Paola Bordilli , assente anche lunedì in giunta durante l' approvazione della delibera. Il Movimento 5 Stelle ha sottolineato questo

aspetto suggerendo l' esistenza di un certo imbarazzo interno alla stessa giunta sul tema della difesa degli esercizi di prossimità. In un' area oggi sotto sfruttata, tra il complesso residenziale delle Torri Faro e l' elicoidale, sorgeranno 3200 metri quadri di centro commerciale con parcheggio sottostante. L' apertura di una grande struttura di vendita era già concessa dagli strumenti urbanistici - ha spiegato l' assessore all' Urbanistica Simonetta Cenci - ma l' aggiornamento 'per motivi di pubblica utilità' è stato richiesto da Esselunga spa (proprietario dell' area dopo averla acquisita da Biasotti) con un' istanza del 18 gennaio 2021 per includere tra i generi di cui è concessa la vendita anche i generi alimentari. L' assessore ha spiegato che la variazione è un 'aggiornamento al piano, non una variante organica' e quindi non necessita del parere preventivo del municipio. (In passato erano state le amministrazioni di centrosinistra a permettere la realizzazione di attività commerciali ma il progetto era quello dello sbarco di Decathlon) Oscar Cattaneo, vicepresidente di Confcommercio , ha detto: 'Mi chiedo come si possa pensare, in questo momento di crisi e alla luce di quello che è accaduto negli ultimi tre anni a Genova, riconoscendo il ruolo importante del commercio al dettaglio anche come presidio, di aprire 3200 metri quadri di ipermercato a Sampierdarena - le sue parole - secondo me è una cosa fuori di ogni logica, come si può spacciare questa modifica urbanistica per pubblica utilità?'. Altrettanto duro Andrea Dameri, direttore di Confesercenti Genova , aggiungendo: 'Ci sono metrature per aprire tutto quello che volete, ma continuate a fare varianti, così non si può più andare avanti'. Critica e delusa anche Alfonsina Carvelli, del Civ Le Ville Storiche di Sampierdarena: 'Sia chiaro, noi non siamo contro Esselunga, siamo contro tutte le Gdo, a Genova e a Sampierdarena, abbiamo bisogno di indotto, di clienti, non di supermercati, queste strutture desertificano quartieri che hanno già dato '. Qualche settimana fa, quando in via Di Francia erano comparsi alcuni cartelli di inizio cantieri con il marchio Esselunga i commercianti dei quartieri limitrofi avevano già alzato le barricate. Ricordiamo anche che sull' operazione pende un ricorso al Tar presentato dal civ Fronte del porto, con il sostegno di altri civ di Sampierdarena e di Confesercenti. Questa battaglia legale è stata ricordata anche dal



presidente del municipio Michele Colnaghi (il 23 marzo è attesa la risposta): 'Se il Tar stoppasse l' operazione cosa succederebbe?' La commissione consiliare , nonostante una richiesta di aggiornamento ad altra data proposta dal Pd e bocciata dall' aula, è proseguita per molte ore . Il centrosinistra ha parlato di 'grave errore' quello



Genova24

Genova, Voltri

di consentire l'apertura di un nuovo centro commerciale in città. Cristina Lodi (Pd) ha ricordato che vicino alla futura Esselunga di San Benigno esiste già la Coop del Terminal Traghetto. Luca Pirondini (M5s) ha definito la delibera 'scandalosa' e ha chiesto al sindaco di 'spiegare al consiglio comunale perché stia facendo cose all'opposto di quelle per cui si era fatto votare'. Di contro la consigliera di Vince Genova Marta Brusoni si è prolungata in una sorta di orazione a favore di Esselunga che sarebbe 'chiesta a gran voce da gran parte dei genovesi', specificando che 'crea occupazione e che il personale dell'attuale supermercato di via Piave è sempre gentile e sorridente'.

Esselunga verso la seconda apertura a Genova, domani discussione a Tursi

GENOVA - Esselunga può prepararsi a organizzare il secondo punto vendita a Genova dopo l' apertura del primo supermercato a dicembre in via Piave. Oggi in commissione consiliare, tra le critiche dell' opposizione, delle associazioni di categoria del commercio, dei civ e del municipio Centro Ovest, la giunta comunale ha presentato l' aggiornamento al piano urbanistico per l' area di San Benigno, a Sampierdarena, dove nascerà appunto un centro commerciale del marchio lombardo da 3.200 metri quadri. Domani in consiglio comunale la delibera sarà presentata e, salvo colpi di scena, approvata. Alla commissione non erano presenti esponenti dell' **Autorità portuale**, che ha interessi sull' area, e non era presente l' assessore comunale al Commercio Paola Bordilli, assente anche lunedì in giunta durante l' approvazione della delibera. Il Movimento 5 Stelle ha sottolineato questo aspetto suggerendo l' esistenza di un certo imbarazzo interno alla stessa giunta sul tema della difesa degli esercizi di prossimità. Oscar Cattaneo, vicepresidente di Confcommercio, ha affermato: "Aprire una struttura del genere è secondo me è fuori di ogni logica, come si può spacciare questa modifica urbanistica per pubblica utilità?". Altrettanto duro Andrea Dameri, direttore di Confesercenti Genova, aggiungendo: "Così si uccide il piccolo commercio, ci sono metrature per aprire tutto quello che volete ma continuate a fare varianti nei centri abitati, così non si può più andare avanti". Delusi anche i rappresentanti dei civ del quartiere. Sull' operazione pende un ricorso al Tar presentato proprio dal civ Fronte del porto, con il sostegno di altri civ di Sampierdarena e di Confesercenti. La sentenza del Tar è attesa per il 23 marzo.



Il progetto

Porto, un guardiano elettronico vigilerà sulla qualità del mare

L' Authority installerà nel golfo una stazione di controllo attiva giorno e notte Ricerca dell' Istituto zooprofilattico su virus e contaminanti chimici nei muscoli

LAURA IVANI

La Spezia Ci sarà un nuovo guardiano del mare a vigilare sulla salute delle acque all' interno del porto della Spezia. Nelle prossime settimane sarà installata all' altezza della bocca di levante della diga foranea una stazione correntometrica e ondometrica. In grado di raccogliere dati e analizzare le caratteristiche chimiche e fisiche dell' acqua. Rilevando anomalie ventiquattro ore su ventiquattro. È un aspetto importante, in caso di una emergenza causata da una fonte inquinante. Particolarmente utile anche per monitorare l' impatto delle attività portuali, o dei lavori in corso, all' interno del golfo. L' installazione della centralina è solo l' ultimo step del progetto europeo Geremia, cofinanziato dal programma Interreg Italia Francia Marittimo 2014-2020 che si concluderà proprio il 28 febbraio 2021. Proprio oggi è previsto un nuovo tavolo che coinvolgerà l' ente di via del Molo con i partner scientifici, l' Università di Genova, il Cnr e l' Ispra. L' obiettivo del progetto che ha un budget complessivo di oltre 1 milione e 784 mila euro, per la maggior parte finanziati da fondi Fesr, è quello di arrivare a una gestione in grado di prevenire e intervenire con efficienza in caso di emergenze. Per l' **Autorità di**

Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale il progetto è seguito dall' ingegner Federica Montaresi e consente una serie di azioni pilota, come l' installazione della stazione di monitoraggio delle acque spezzine. Una strumentazione scientifica in grado di trasmettere ed elaborare i dati in tempo reale. Geremia è stato avviato nel 2020 e ha visto, sino a oggi, una serie di attività propedeutiche alla creazione di un monitoraggio di rete dei porti coinvolti, ma anche l' analisi dello stato normativo e dei protocolli di gestione delle acque, oltre ai report disponibili sulla qualità delle acque portuali. Nei primi mesi del 2021, come da cronoprogramma, sarà acquistata e installata la stazione che studierà attraverso le correnti, le onde e la composizione delle acque lo stato di salute del mare. Pronta a entrare in funzione entro la primavera, la stazione spezzina, oltre alla tecnologia per raccogliere e trasmettere i dati, sarà dotata di un correntometro "Acoustic Doppler Current Profiler", cioè un profilatore di corrente ad ultrasuoni che definirà in modo molto più preciso l' andamento delle correnti all' interno del golfo. Uno strumento che si renderà utile per monitorare le acque anche a fronte degli allevamenti di mitili e ostriche presenti nel golfo e che risentono di eventuali variazioni dello stato delle acque. Basti pensare alla vicenda legata ai precedenti dragaggi e ai danni patiti dai mitilicoltori anni addietro nel Golfo dei Poeti. Sul tema monitoraggio proprio in questi giorni il direttore della Asl5 della Spezia Paolo Cavagnaro ha siglato un protocollo di collaborazione scientifica con l' Istituto Zooprofilattico Sperimentale del Piemonte, Liguria e Val d' Aosta per un progetto di ricerca su virus e contaminanti chimici nei molluschi bivalvi, come muscoli e ostriche. I vivai spezzini saranno al centro della ricerca. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porti: Spezia, focus su caratteristiche correnti in porto

Authority ha aderito al 'Progetto Geremia'

(ANSA) - GENOVA, 22 FEB - L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale aderisce al progetto Geremia, cofinanziato nell' ambito del programma Interreg Italia- Francia Marittimo 2014-2020, con l' obiettivo di monitorare le caratteristiche fisiche e chimiche delle correnti in ambito portuale. Per questo nei prossimi mesi una stazione correntometrica e ondometrica verrà acquistata e posizionata all' interno del Golfo dei Poeti, per verificare la qualità delle acque. A monitorare ci saranno, come partner scientifici dell' Authority, l' Università di Genova, Ispra e il Cnr. Si tratta dell' ultimo step del progetto che ha coinvolto l' ente e che permetterà quindi di supportare strategie di gestione, per attuare azioni di prevenzione in caso di emergenza sempre più efficaci. (ANSA).



La Nazione (ed. Massa Carrara)

Marina di Carrara

«Ogni ampliamento del porto sarà bocciato»

Il sindaco De Pasquale smentisce l'esistenza di progetti di espansione dello scalo di Marina. I nuovi interventi dentro il perimetro attuale

CARRARA «Qualsiasi nuova opera non dovrà aggravare, ma semmai ridurre il fenomeno dell'erosione. Non ci sarà nessuna espansione del porto a levante del Carrione». Così il sindaco Francesco De Pasquale è tornato sullo scalo di Marina nel confronto con il collega di Forte dei Marmi, Bruno Murzi e l'assessore regionale Stefano Baccelli. Un intervento, quello del primo cittadino che ha fatto saltare sulla sedia i Paladini Apuversiliesi con la loro presidentessa Orietta Colacicco che non gli ha risparmiato pesanti critiche. «Ci tengo a specificare - sottolinea ora De Pasquale - che non solo qualsiasi eventuale ampliamento sarà effettuato all'interno dell'attuale disegno del porto, ma anche che ora ci troviamo in una fase ancora preliminare. In trasmissione è stato mostrato il vecchio progetto di ampliamento, categoricamente respinto. Colacicco fa confusione tra quello e altri progetti presentati recentemente da privati per opere interne al porto, che nulla hanno a che vedere con l'iter di approvazione del piano regolatore portuale». De Pasquale ha poi illustrato la sua filosofia sul porto. «Con l'adesione al protocollo del 2018 con **Autorità** portuale ha sancito due principi cardine: che qualsiasi opera non dovrà aggravare ma semmai ridurre il fenomeno dell'erosione e che deve essere scartata qualsiasi ipotesi di espansione a levante della foce del Carrione - spiega De Pasquale -. Per questo abbiamo rigettato definitivamente il vecchio progetto sul porticciolo turistico tra Carrione e Lavello e previsto per la zona fino al confine con Massa la realizzazione di un parco pubblico». De Pasquale si concentra poi sul tema dell'erosione. «Si tratta di un fenomeno che esiste da tempo e oggi abbiamo gli strumenti per contrastarlo: sia studiando le dinamiche che lo provocano, oggetto di indagini già commissionate e finalizzate ad approfondire l'apporto di materiali dal Magra; sia con operazioni di ripascimento e tecnologie sempre più avanzate. Ad aprile 2020, nell'ambito dell'ultimo dragaggio del porto, 90mila metri cubi di sabbia sono partiti alla volta di Marina di Massa. Un'attività di manutenzione della costa che va nel solco delle azioni auspicate da tutti i sindaci al convegno di Forte dei Marmi del 2018. Serve un piano di ripascimento coordinato dalla Regione per spostare le sabbie dai siti in eccesso a quelli dove scarseggiano. Queste posizioni sono state apprezzate sia dall'assessore regionale al governo del Territorio Stefano Baccelli sia dal sindaco di Forte dei Marmi Bruno Murzi. Confermo quindi la massima disponibilità al dialogo». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

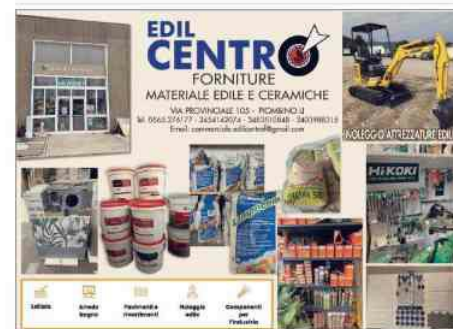
previsti sei mesi di lavoro
previsti sei mesi di lavoro

Ex Irfid, l' impianto mai utilizzato ha i giorni contati Al via la demolizione

*I lavori appaltati dall' Autorità portuale per 625mila euro L' area di 13 ettari è a un chilometro dalle banchine
I lavori appaltati dall' Autorità portuale per 625mila euro L' area di 13 ettari è a un chilometro dalle banchine*

MANOLO MORANDINI

PIOMBINO. A meno di un chilometro dal porto. È la distanza a dare valore ai 130mila metri quadrati di terreni ex Irfid. Zona Gagno: posizione strategica per la logistica dei traffici commerciali portuali. Dopo decenni di nulla tra qualche settimana entreranno in azione le ruspe. Dell' impianto siderurgico progettato, costruito e mai messo in marcia sotto le insegne dell' IRI, per la riduzione diretta del minerale di ferro da utilizzare come sostitutivo del rottame, non resteranno tracce evidenti. Il colpo d' occhio per chi arriva a Piombino e guarda in direzione del golfo di Follonica nell' arco di sei mesi racconterà una storia nuova. Se ne conosce la trama, ma è ancora tutta da scrivere. E serviranno degli anni. L' area è di proprietà dell' **Autorità portuale** del Mar Tirreno Settentrionale. Ed è all' ente che fa capo l' intervento di demolizione, che prevede il reimpiego dei materiali di risulta sul posto. La gara per i lavori, l' importo a base d' asta è di 625mila euro, si è chiusa. L' obiettivo è di creare le condizioni per un prossimo utilizzo di quei terreni a servizio di attività retroportuali. Le previsioni dovranno tradursi in una scheda del nuovo piano strutturale del Comune di Piombino, il cui iter avviato dalla precedente amministrazione non vede ancora una fine. Anche se non è questa la variabile che negli anni ha frenato la riconversione delle aree. I terreni rientrano nel perimetro del Sin e come tali dovranno essere bonificati. La demolizione interessa le strutture fuori terra. Sul fronte del risanamento ambientale, invece, sono state completate la caratterizzazione e l' analisi di rischio su cui dovrà pronunciarsi il ministero dell' Ambiente. Chi conosce la storia dell' Irfid, la società IRI a cui faceva capo lo stabilimento, benedice il giorno in cui si è deciso di non avviare l' impianto. Smantellare i macchinari e venderli all' estero. Quel processo, che nelle carte IRI viene classificato "originale", avrebbe avuto un forte impatto ambientale. Un carico inquinante in meno per una città che sconta il peso di oltre un secolo di siderurgia. Dagli anni Ottanta di fatto è rimasto uno scheletro vuoto. Uno dei tanti simboli di quella che a breve sarebbe stata la storia industriale piombinese. Investimenti bruciati. Prospettive naufragate sul nascere. Bonifiche mai fatte. Progetti rimasti sulla carta. Un segno della complessità della crisi in cui è precipitata la città. A rilanciare quello che nel tempo si è trasformato in un cimitero industriale, disseminato da impianti abbandonati, nei primi anni Duemila sono state le prospettive di sviluppo del porto di Piombino. Anche quest' ultime costruite con grande fatica e i cui effetti sono ancora da misurare. Eppure, sta in questo la scintilla di un futuro possibile. Quei terreni ex Irfid, compresi fabbricati per circa 5mila metri quadrati, nel 2010 vennero acquistati dal Comune di Piombino per circa 7 milioni di euro. A metterli in vendita Fintecna, la società finanziaria del Ministero dell' economia che aveva ereditato il patrimonio immobiliare delle partecipazioni statali. Proprietà a distanza di qualche anno ceduta dal Comune all' **Autorità portuale**. A dare un valore a quei 13 ettari non è solo la breve distanza dalle banchine. Da lì passa la ferrovia e il tracciato della bretellina, la strada di accesso diretto alle nuove banchine dalla viabilità principale che è



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

già in costruzione. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Piombino, Isola d' Elba

«E' prematuro parlare del nuovo tracciato del secondo lotto 398»

PIOMBINO «Parlare di nuovi tracciati della 398 è prematuro». Così Paolo Cappelli (foto) segretario Fim Cisl interviene nel dibattito dopo l'annuncio fatto dal sindaco Francesco Ferrari e dal presidente uscente dell' **Autorità portuale** Stefano Corsini. «Mentre siamo in attesa di essere convocati al Ministero dello sviluppo economico, per prendere conoscenza sul piano industriale Jsw - evidenzaia Cappelli - già si legge di un ipotetico vincolo strutturale legato al nuovo tracciato che interesserà la nuova strada di accesso alla città e al porto. L' importanza della 398 è nota a tutti ma in questo momento, senza avere il progetto industriale dettagliato appare più che prematuro sentir parlare di tracciati che andrebbero a tagliare in due assett importanti. Tenendo conto di quanto certe scelte siano importanti e di quanto vadano a cambiare certe dinamiche, anche alla luce della nomina del nuovo presidente dell' **Autorità portuale** che, ricordiamo, avverrà a brevissimo riteniamo opportuno che le decisioni da prendere tengano conto di tutto ciò che sul territorio dovrà rinascere, resistere e coesistere e questo non potrà essere possibile fino a che tutti i punti non saranno conosciuti ed esaminati».

16
MARTEDÌ - 23 FEBBRAIO 2021 - LA NAZIONE

PIOMBINO - VAL DI CORNIA

Celona nuovo primario a Villamarina

Piemonte, scollatura al reparto di chirurgia generale il dottor Campagna andato in pensione a dicembre

PIOMBINO Il dottor Celona è il nuovo primario del reparto di chirurgia generale dell'ospedale di Villamarina. Il dottor Campagna, che ha lavorato per 35 anni all'ospedale, è andato in pensione a dicembre. Il dottor Celona, che ha lavorato per 15 anni all'ospedale, è stato nominato primario del reparto di chirurgia generale.

«E' prematuro parlare del nuovo tracciato del secondo lotto 398»

PIOMBINO Il nuovo presidente dell'Autorità portuale di Piombino è Stefano Corsini. Il presidente uscente è Paolo Cappelli. Corsini ha lavorato per 15 anni all'Autorità portuale. Cappelli ha lavorato per 15 anni all'Autorità portuale.

Forno elettrico da 1,2 milioni di tonnellate nel piano di Jsw

Assestamenti sociali. La domanda entro il 30 marzo

Comitato Bilancio. Camping Cig avverte allo scoperto

Buoni spesa del Comune per 119 famiglie Crisi Covid, intervento sociale di 32mila euro



Piombino, II° lotto Strada Statale 398 ipotesi del tracciato

Passo in avanti nella definizione

PIOMBINO - Dopo la pubblicazione del bando di gara per l'avvio dei lavori del primo lotto di prolungamento della SS 398, relativo al collegamento tra lo svincolo della Geodetica e Gagno, l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale e il Comune di Piombino mettono il piede sull'acceleratore e fanno un ulteriore passo in avanti verso la realizzazione del secondo lotto dell'opera. Oggi pomeriggio, infatti, il presidente dell'ente portuale, Stefano Corsini, e il sindaco di Piombino Francesco Ferrari si sono incontrati per scegliere il tracciato del secondo lotto che collegherà Gagno e Poggio Batteria. L'ipotesi progettuale prescelta segue il corridoio ferroviario dopo il primissimo tratto di Gagno interno al Corridoio infrastrutturale (la linea rossa nella planimetria). Per questa ipotesi è stata scelta per tutta la tratta fino a Poggio Batteria una sezione a quattro corsie, per un costo attualmente stimato di circa 55 milioni di euro. Sarà cura dell'AdSP confrontarsi con i tecnici RFI per gli approfondimenti tecnici sugli impatti della scelta progettuale in ambito ferroviario. Nelle prossime settimane, i due enti sottoporranno l'ipotesi progettuale prescelta ai rispettivi organi di governo, il Comitato di Gestione e il Consiglio Comunale, per le determinazioni di competenza; successivamente, sottoscriveranno un accordo dove l'AdSP sarà individuata quale soggetto attuatore dell'opera, che costituisce il presupposto essenziale ai fini del completamento delle previsioni contenute nel Piano regolatore portuale vigente. «Non posso che confermare quanto dichiarai tempo fa in occasione dell'emergenza Costa Diadema ha dichiarato a margine dell'incontro Stefano Corsini le convergenze e la collaborazione che le istituzioni cittadine e territoriali seppero allora attivare per affrontare una situazione critica sono le stesse che oggi ci consentono di scegliere, di comune accordo, il tracciato del II° lotto del prolungamento della SS 398. Un importante risultato nell'interesse del sistema portuale e della città di Piombino». Soddisfatto anche il sindaco Francesco Ferrari: «Piombino sta aspettando da troppo tempo una seconda strada d'accesso che colleghi il porto e lo doti delle necessarie infrastrutture che possano garantirne lo sviluppo: ecco perché la condivisione del tracciato tra le istituzioni è un primo importante risultato che rende più agevole riuscire a reperire i finanziamenti per realizzare l'opera. Siamo d'accordo su un progetto che sarà in completa discontinuità rispetto a quanto scelto con la cosiddetta variante Aferpi; nel 2017, infatti, era stato stabilito un tracciato più lungo, troppo vicino al centro abitato, in particolare al Poggetto Cotone, e che, costeggiando i confini della fabbrica, avrebbe determinato un eterno confine invalicabile tra le aree dell'impianto e quelle cittadine. Il tracciato deciso oggi, invece, passa all'interno della fabbrica: è più breve, determinerà meno disagi per i cittadini e sarà più funzionale sia per il porto che per la città. Inoltre, ci consente di proseguire nel nostro intento di ridimensionare le aree in uso all'acciaieria e trasformarle in zone cuscinetto tra l'industria e il centro abitato. Una decisione condivisa, quella di oggi, che, se approvata dal Consiglio comunale in sede di discussione del nuovo piano strutturale, ci consentirà di lavorare compatti al reperimento dei finanziamenti e alla successiva realizzazione di un'opera attesa ormai da decenni». Presenti alla riunione anche i dirigenti di settore dell'AdSP, che hanno espresso piena soddisfazione per un accordo che andrà finalmente a chiudere un percorso di anni, tanto lungo e complesso, quanto importante e sentito dalla comunità portuale e cittadina.



La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Piombino, Isola d' Elba

Piombino, ecco cosa la rende unica

Il viaggio degli studenti attraverso le ricchezze del territorio: dal porto all' allevamento dei pesci

Come ha fatto Piombino ad attirare i turisti grazie al mare? Bella domanda! La città di Piombino è situata su un promontorio ed il mare è proprio la risorsa principale: lo sono il porto per l' economia, le spiagge per il turismo e la pesca che è molto sviluppata. Fin dall' antichità Piombino controllava lo scambio marittimo di ferro e minerali con l' isola d' Elba. Lasciandoci così una ricca cultura marittima, arrivando oggi ad aver espanso il porto di Piombino. E' il quarto porto in Italia per il maggior numero di passeggeri annui, che superano i 3 milioni, essendo strettamente legato alle isole dell' arcipelago toscano, ma anche con Sardegna e Corsica. In ambito commerciale è dedicato al traffico di merci varie per i mercati interni. Il porto purtroppo è una fonte inquinante: l' inquinamento prodotto dalle navi equivale a quello che in un anno esce dalle marmitte di oltre diecimila auto. Il porto di Piombino, insieme a quello di Livorno, di Portoferraio, di Rio Marina, del Cavo e di Capraia, è amministrato dall' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Tirreno Settentrionale, che considera una priorità la tutela dell' ambiente. Un esempio è utilizzare i sedimenti portuali ottenuti dai dragaggi per realizzare nuovi spazi e nuove banchine invece di usare materiali inerti di cava. Nonostante l' inquinamento, Piombino è riuscito ad ottenere la Bandiera Blu, assegnata alle spiagge del Parco costiero della Sterpaia. Che cos' è la Bandiera Blu? E' un riconoscimento conferito dalla Foundation for Environmental Education alle località costiere europee, che conferma la qualità delle acque e l' attenzione delle Amministrazioni nella gestione delle risorse naturali e ambientali, oltre a premiare l' alta qualità dei servizi di balneazione sulle coste. Le limpide acque del promontorio piombinese oltre a offrirci lunghe giornate di mare, favoriscono il settore delle pesca. L' Agroittica Toscana Società Agricola SRL svolge l' attività di acquacoltura da oltre vent' anni. Con una specializzazione nell' allevamento della spigola e dell' orata, cresciute nel mare che abbraccia il nostro promontorio fin dall' antichità e che rende la nostra città di Piombino unica e speciale!!



Giro di vite sui locali L' aperitivo in porto solo per i viaggiatori

L' ordinanza del sindaco è in vigore da oggi, rischio multe solo per i clienti «La situazione è fonte di possibili contagi e causa disparità tra gli operatori»

LA DECISIONE ANCONA Un aperitivo al porto da oggi può costare una multa salata. Il Comune ha infatti deciso un giro di vite nei confronti dei locali del porto. Da oggi i baristi potranno servire alimenti e bevande «esclusivamente ai viaggiatori muniti di titolo di viaggio nelle sole giornate di imbarco e di sbarco». Le eventuali multe? Solo ai clienti che non hanno un biglietto di imbarco/sbarco. La svolta arriva con un' ordinanza siglata nel tardo pomeriggio dal sindaco Valeria Mancinelli che poco prima aveva riferito al consiglio comunale l' iter dell' ordinanza regionale con cui invece Ancona e altri 19 Comuni da oggi sono in zona arancione. I motivi Nell' ordinanza il sindaco Mancinelli rileva che gli esercizi di somministrazione dislocati nell' area portuale «sono di fatto frequentati principalmente da avventori che non usufruiscono dei servizi portuali». Ricorda che «si sono verificati assembramenti sia durante il giorno, sia soprattutto nelle ore serali, quando gli altri esercizi cittadini devono osservare per norma la chiusura». Una situazione «fonte di possibili contagi e causa di una sostanziale disparità di trattamento tra gli operatori della somministrazione che esercitano una medesima attività, a pochi metri di distanza, sempre in centro, con unica differenza di essere o meno all' interno o all' esterno dell' area di competenza dell' **Autorità Portuale**». Da qui la decisione «di limitare ai soli possessori di titoli di viaggio la fruizione dei servizi di somministrazione in relazione alle criticità emerse sul territorio dorico». I richiami L' apertura dei locali in area portuale anche durante le precedenti limitazioni imposte a tutti gli altri esercizi cittadini era stata resa possibile da un' ordinanza del Governo. La necessità di uguale trattamento ha più volte attirato l' attenzione degli enti. Nell' ordinanza il sindaco ricorda di aver rappresentato tale necessità al prefetto ed al presidente **Autorità portuale** trovando ampia condivisione». Non solo. «Di aver ripetutamente sollecitato la Regione ad adottare direttamente o tramite interlocuzione con Ministero Sanità le disposizioni necessarie» rimarcando «di non aver però ad oggi avuto alcun concreto riscontro». Così ieri il sindaco ha rotto gli indugi e firmato l' ordinanza che prevede la possibilità di controlli da parte della Polizia Locale e delle Forze di Polizia che potranno multare «esclusivamente» i fruitori che non sono in possesso dei biglietti di imbarco/sbarco. Dopo una serie di riunioni il Comune ha invece deciso di non applicare un provvedimento generalizzato di chiusura delle scuole elementari e medie (alle superiori si applica invece come da decreto e indicazioni IIS) salvo specifici casi di chiusura o classi in quarantena. Come nel caso delle scuole di Sappanico chiuse fino al 5 marzo e la messa in quarantena di alcune classi della scuola di Montesicuro e del complesso di via del Conero. «Ad oggi - ha sottolineato il sindaco durante la comunicazione al consiglio comunale riunito online - come confermato dalle **autorità** sanitarie non si rende necessaria alcuna chiusura generalizzata. È importante una regia comune senza il fai da te e in stretto collegamento con la Regione per le misure da adottare da parte dei singoli Comuni». Sulla comunicazione del sindaco non c' è stato spazio per i consiglieri di intervenire, come ribadito dal segretario generale a precisa richiesta. E per questo il consigliere Berardinelli (Fi) ha preannunciato «un esposto per abuso di ufficio nei confronti del segretario e del presidente del consiglio Sanna». Massimiliano Petrilli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Movida al porto: arriva la stretta agli aperitivi «Nei locali solo se si ha il biglietto di imbarco»

Il Comune rompe gli indugi ed emette un'ordinanza che entra in vigore oggi: pronte sanzioni per i clienti ma non per i gestori delle attività

Movida al **porto**, situazione ormai ingestibile e il Comune alla fine rompe gli indugi e scende in campo. In attesa di interventi diretti da parte della Regione il Comune di Ancona anticipa tutti e pubblica un'ordinanza sindacale in cui fissa sanzioni per i clienti irregolari nei bar e ristoranti della zona, sia nella parte del **Porto** Antico (dallo scalo Vittorio Emanuele) che al Mandracchio e alla Zipa. Da oggi potranno sedersi ai tavolini dei locali in ambito portuale soltanto i clienti muniti di carta d' imbarco, in partenza o arrivo a bordo delle navi. Tutti gli altri, ossia le centinaia di persone che specie nei fine settimana affollano la zona creando preoccupanti assembramenti, non lo potranno fare, o meglio lo potranno fare rischiando però sanzioni amministrative pesanti. Nessuna conseguenza, almeno in questa fase, nei confronti dei gestori dei locali che non avranno l'obbligo di chiedere i biglietti delle navi ad ogni singolo cliente prima di essere servito. Del resto l'amministrazione comunale non ha la possibilità di fissare un provvedimento di chiusura o quanto meno di allineamento alle regole generali, come accade ad esempio al resto dei locali della città che a seconda delle fasce di colore modificano il loro servizio. Una misura di questo genere la potrebbe applicare il presidente della giunta regionale, Francesco Acquaroli e non è da escludere che Palazzo Raffaello nei prossimi giorni non assuma dei provvedimenti specifici. In effetti l'ufficio legale della Regione è al lavoro da qualche giorno per trovare la soluzione al problema. Così come non è da escludere che ci possa essere un intervento diretto da parte del ministero delle Infrastrutture e Trasporti per chiarire la situazione che si viene a creare nei porti. Un chiarimento che non riguarderebbe solo lo scalo di Ancona ma anche quelli che presento similitudini essendo a stretto contatto con la città vale a dire porti come Trieste o Napoli solo per fare qualche esempio. Una figura importante in questa discussione è il rappresentante del Ministero dell'Interno sul territorio, il prefetto Antonio D'Acunzio: «Il problema della movida e degli assembramenti al **porto** esiste da qualche tempo ormai e nei mesi scorsi avevo sollecitato le forze dell'ordine ad aumentare i controlli - spiega il prefetto di Ancona -. Alla luce di quanto sta accadendo ho deciso di convocare i vertici delle forze dell'ordine per mercoledì (domani, ndr.) in modo da assumere una strategia ben definita sul fronte dei controlli nei confronti dei locali portuali». L'ordinanza comunale firmata ieri dalla sindaca Valeria Mancinelli, sarà attiva dalla giornata odierna e resterà in vigore fino al termine dell'emergenza sanitaria: «Gli esercizi di somministrazione nello scalo sono frequentati principalmente da avventori che non usufruiscono dei servizi portuali - si legge nel testo dell'ordinanza -. Si sono verificati assembramenti sia durante il giorno che soprattutto nelle ore serali, quando gli altri esercizi cittadini devono osservare per norma la chiusura. Come verificato dalla polizia locale e attraverso la stampa la situazione è sia fonte di possibili contagi, sia causa di una sostanziale disparità di trattamento tra gli operatori che esercitano una medesima attività, a pochi metri di distanza». Trattandosi di un'ordinanza il dispositivo aggiunge un'ulteriore funzione: «La violazione di quanto previsto nell'ordinanza, da parte dei fruitori degli esercizi di alimenti e bevande, comporterà l'applicazione delle sanzioni amministrative esclusivamente nei confronti dei clienti - si legge nel testo dell'ordinanza -. Sarà dovere dei fruitori degli esercizi attenersi alla presente ordinanza,





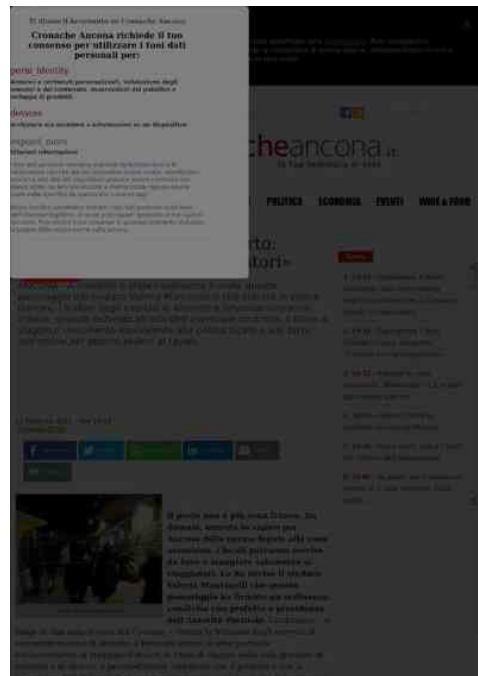
Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

quando necessario, il titolo di viaggio alla polizia locale e alle altre forze di polizia. Le stesse sono incaricate del controllo e dell' esecuzione dell' ordinanza».

Emergenza Covid, blindati i locali del porto: "Fruibili solo ai viaggiatori"

Emergenza Covid, blindati i locali del porto: «Fruibili solo ai viaggiatori» ANCONA - A stabilirlo è stata l' ordinanza firmata questo pomeriggio dal sindaco Valeria Mancinelli e che entrerà in vigore domani. I fruitori degli esercizi di alimenti e bevande dovranno esibire, quando richiesto all' atto dell' eventuale controllo, il titolo di viaggio o documento equivalente alla polizia locale e alle forze dell' ordine per potersi sedere al tavolo 22 Febbraio 2021 - Ore 19:22 Valco della Repubblica Il porto non è più zona franca. Da domani, entrata in vigore per Ancona delle norme legate alla zona arancione, i locali potranno servire da bere e mangiare solamente ai viaggiatori. Lo ha deciso il sindaco Valeria Mancinelli che questo pomeriggio ha firmato un' ordinanza condivisa con prefetto e presidenza dell' **Autorità Portuale**. L' ordinanza - si legge in una nota inviata dal Comune - «limita la fruizione degli esercizi di somministrazione di alimenti e bevande situati in area **portuale** esclusivamente ai viaggiatori muniti di titolo di viaggio nelle sole giornate di imbarco e di sbarco. Il provvedimento -condiviso con il prefetto e con la presidenza dell' **Autorità Portuale** in considerazione di una serie di motivazioni tra le quali la contiguità dello scalo al centro cittadino e la frequentazione impropria di un numero consistente di avventori- sarà in vigore da domani, 23 febbraio, fino alla fine della sussistenza dello stato di emergenza. I fruitori degli esercizi di alimenti e bevande dovranno esibire, dove richiesto, il titolo di viaggio o documento equivalente alla polizia locale e alle forze di polizia». I locali dell' area **portuale**, prima della decisione del sindaco Mancinelli, essendo equiparati alle attività di autogrill non tenevano conto delle restrizioni legate ai 'colori'. Dunque, era permesso servire pasti e bevande ai clienti seduti ai tavoli. Ora, tale servizio sarà concesso esclusivamente ai viaggiatori in transito nello scalo nei giorni di imbarco/sbarco. Va da sè, che i locali possano comunque lavorare con l' asporto o le consegne a domicilio. Nell' ordinanza, il sindaco ha tenuto conto che - al contrario di come dovrebbe essere - i locali «sono di fatto frequentati principalmente da avventori che non usufruiscono dei servizi portuali» e che « si sono verificati assembramenti sia durante il giorno, sia soprattutto nelle ore serali, quando gli altri esercizi cittadini (egualmente situati in centro cittadino, ma anche in tutte le altre parti del territorio comunale anconetano) devono osservare per norma la chiusura». «Tale situazione è sia fonte di possibili contagi, sia causa di una sostanziale disparità di trattamento tra gli operatori della somministrazione che esercitano una medesima attività, a pochi metri di distanza, sempre in centro, con unica differenza di essere o meno all' interno o all' esterno dell' area di competenza dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale**». (Redazione CA) Bar del porto come gli autogrill: ecco l' ordinanza ministeriale che 'salva' i locali © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Covid, ad Ancona esercizi area porto riservati a viaggiatori

(ANSA) - ANCONA, 22 FEB - Da domani la fruizione degli esercizi di somministrazione di alimenti e bevande nell' area portuale di Ancona sarà riservata ai viaggiatori. Dato lo stato di emergenza epidemiologica da Covid 19, a tutela della salute pubblica, il sindaco di Ancona Valeria Mancinelli ha emesso una ordinanza che limita la fruizione di bar e ristoranti esclusivamente ai viaggiatori muniti di titolo di viaggio nelle sole giornate di imbarco e di sbarco. Il provvedimento, condiviso con il prefetto e con la presidenza dell' **Autorità** Portuale in considerazione di una serie di motivazioni tra le quali la contiguità dello scalo al centro cittadino e la frequentazione impropria di un numero consistente di avventori, sarà in vigore da domani, 23 febbraio, fino alla fine della sussistenza dello stato di emergenza. I clienti dovranno esibire, dove richiesto, il titolo di viaggio o documento equivalente alla polizia locale e alle forze di polizia. (ANSA).



Fiamme nella notte a Marina Dorica Bruciano quattro box vicino ai binari

L' allarme dato da un vigilante. Zuccaro: «Incendio circoscritto dall' intervento immediato dei pompieri»

L' EMERGENZA ANCONA Incendio nella tarda serata di ieri a Marina Dorica, dove sono andati a fuoco 4-5 box in materiale plastico nella zona ovest, accanto ai binari, distante dal cuore del porto turistico. L' allarme è scattato intorno alle 21 e 40, quando il vigilante di turno ha notato il bagliore delle fiamme e ha subito dato l' allarme. Sul posto sono accorse diverse squadre dei vigili del fuoco e proprio l' intervento tempestivo ha evitato che l' incendio si estendesse. L' intervento «C' è stato un dispiegamento di forze veramente impressionante che ha consentito di limitare i danni - tirava un sospiro di sollievo in serata il direttore di Marina Dorica Leonardo Zuccaro, accorso al porto turistico -. L' incendio è rimasto circoscritto a poche decine di metri quadrati e nel giro di un' ora è stato quasi totalmente spento, anche se ogni tanto riprendono piccoli focolai. Sono andati bruciati alcuni box e gli spogliatoi e i bagni usati dal personale, oltre ad alcune macchinine elettriche usate per gli spostamenti del personale. Sulle cause al momento non si posso fare ipotesi. L' incendio ha lambito la ferrovia, ma non c' è stato bisogno di interrompere il traffico ferroviario. Ovviamente le fiamme nella zona del porto, nel buio, hanno riportato alla memoria la drammatica notte tra il 15 e il 16 settembre dell' anno scorso all' ex Tubimar. L' incendio venne domato dopo diversi giorni di lavoro dai vigili del fuoco che evitarono conseguenze ed esplosioni ben peggiori, di quelle avvenute, per sostanze e materiali presenti nelle vicinanze. Proprio di recente è stata consegnata alla procura una perizia di parte secondo cui non si trattò di un fatto accidentale, ma di un rogo doloso. Le fiamme, che all' ex Tibimar hanno causato danni per 10 milioni di euro, provocarono una colonna di fumo nera e densa: il Comune chiuse parchi e scuole, consigliando di limitare gli spostamenti e vietando il consumo di vegetali a foglia larga nella zona. Secondo le consulenze, nel capannone della zona industriale si sarebbero susseguiti inneschi multipli, almeno tre, e poi ci sono quattro mezzi trovati senza tappo del serbatoio: due muletti, un furgone e una cisterna che fungeva da deposito carburante, tutti alimentati a gasolio. Anche la Procura attende il deposito della perizia del proprio consulente. Lorenzo Sconocchini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Ancona

Fiamme nella notte a Marina Dorica Bruciano quattro box vicino ai binari

L'allarme dato da un vigilante. Zuccaro: «Incendio circoscritto dall'intervento immediato dei pompieri»

L'EMERGENZA

ANCONA. Tarda serata nella notte scorsa di ieri a Marina Dorica, dove sono andati a fuoco 4-5 box in materiale plastico nella zona ovest, accanto ai binari, distante dal cuore del porto turistico. L'allarme è scattato intorno alle 21 e 40, quando il vigilante di turno ha notato il bagliore delle fiamme e ha subito dato l'allarme. Sul posto sono accorse diverse squadre dei vigili del fuoco e proprio l'intervento tempestivo ha evitato che l'incendio si estendesse. L'intervento «C'è stato un dispiegamento di forze veramente impressionante che ha consentito di limitare i danni - tirava un sospiro di sollievo in serata il direttore di Marina Dorica Leonardo Zuccaro, accorso al porto turistico -. L'incendio è rimasto circoscritto a poche decine di metri quadrati e nel giro di un'ora è stato quasi totalmente spento, anche se ogni tanto riprendono piccoli focolai. Sono andati bruciati alcuni box e gli spogliatoi e i bagni usati dal personale, oltre ad alcune macchinine elettriche usate per gli spostamenti del personale. Sulle cause al momento non si possono fare ipotesi. L'incendio ha lambito la ferrovia, ma non c'è stato bisogno di interrompere il traffico ferroviario. Ovviamente le fiamme nella zona del porto, nel buio, hanno riportato alla memoria la drammatica notte tra il 15 e il 16 settembre dell'anno scorso all'ex Tubimar. L'incendio venne domato dopo diversi giorni di lavoro dai vigili del fuoco che evitarono conseguenze ed esplosioni ben peggiori, di quelle avvenute, per sostanze e materiali presenti nelle vicinanze. Proprio di recente è stata consegnata alla procura una perizia di parte secondo cui non si trattò di un fatto accidentale, ma di un rogo doloso. Le fiamme, che all'ex Tibimar hanno causato danni per 10 milioni di euro, provocarono una colonna di fumo nera e densa: il Comune chiuse parchi e scuole, consigliando di limitare gli spostamenti e vietando il consumo di vegetali a foglia larga nella zona. Secondo le consulenze, nel capannone della zona industriale si sarebbero susseguiti inneschi multipli, almeno tre, e poi ci sono quattro mezzi trovati senza tappo del serbatoio: due muletti, un furgone e una cisterna che fungeva da deposito carburante, tutti alimentati a gasolio. Anche la Procura attende il deposito della perizia del proprio consulente. Lorenzo Sconocchini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Fiamme nella notte a Marina Dorica. Sopra, in sequenza: vigili del fuoco e pompieri in azione. Sotto, in sequenza: il porto turistico di Ancona, la ferrovia e la zona industriale



La zona industriale di Ancona. In alto, in sequenza: il porto turistico di Ancona, la ferrovia e la zona industriale

Tra alberi e fontana verso il traguardo il restyling di piazza Diaz

Più complessata l'opera di restauro e riqualificazione della piazza.

LAVORI

ANCONA. Tra alberi e fontana verso il traguardo il restyling di piazza Diaz. L'opera di restauro e riqualificazione della piazza è in corso. I lavori sono stati affidati a una ditta di Ancona. La piazza è stata restaurata e riqualificata. La piazza è stata restaurata e riqualificata. La piazza è stata restaurata e riqualificata.



LAVORI

ANCONA. Tra alberi e fontana verso il traguardo il restyling di piazza Diaz. L'opera di restauro e riqualificazione della piazza è in corso. I lavori sono stati affidati a una ditta di Ancona. La piazza è stata restaurata e riqualificata. La piazza è stata restaurata e riqualificata.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Marina Dorica dopo l' ex Tubimar: ancora fiamme

L' incendio ieri sera alle dieci con lingue di fuoco visibili da Capodimonte. I cittadini hanno dato l' allarme. A fuoco capannoni e barche

di Alberto Bignami La città spaventata ha ricordato ieri notte, pochi minuti dopo le 22, l' incendio avvenuto all' ex Tubimar lo scorso 15 settembre quando le fiamme sono state nuovamente avvistate nell' area portuale. Il vasto rogo scoppiato ieri nella zona di Marina Dorica era infatti ben visibile dal quartiere della Palombella e ovviamente dal Guasco e Capodimonte mentre l' odore di fumo acre si è sentito dal Piano fino alle Tavernelle. Il vasto incendio ha interessato diversi capanni costruiti in materiale cosiddetto 'sandwich', adibiti al rimessaggio di materiale vario tra cui anche alcuni gommoni appartenenti ai diportisti anconetani. Allertato il 115, sul posto sono immediatamente intervenuti i Vigili del Fuoco giunti sul luogo con otto mezzi e i colleghi del Distaccamento Portuale. Stando alle prime indiscrezioni, il rogo non sarebbe doloso ma dovuto ad un corto circuito innescato da un' auto elettrica del tipo golf car, utilizzata per alcuni spostamenti all' interno dell' area portuale. Le fiamme avrebbero dunque intaccato e avuto un effetto domino sulle costruzioni in plastica, facendo sì che il rogo si alimentasse sempre più e in maniera rapida. I pompieri hanno impiegato oltre un' ora per domare le fiamme, evitando che l' incendio si sviluppasse ulteriormente. A dare l' allarme sono stati propri i cittadini della zona delle Palombarie, insieme ad alcuni automobilisti, che nel vedere le fiamme alzarsi in cielo hanno pensato che potessero essere andati a fuoco alcuni capannoni della cantieristica. Nella notte, i Vigili del Fuoco hanno continuato anche ad effettuare gli accertamenti per escludere appunto qualsiasi possibile ipotesi di causa dolosa nonostante sia pressoché certo che la causa sia appunto dovuta al corto circuito. Nessuna persona è rimasta coinvolta né ferita. Sul posto sono intervenuti anche i militari della Capitaneria di **Porto**.



Incendio al porto di Ancona

Il secondo dopo rogo ex Tubimar a settembre

(ANSA) - **ANCONA**, 22 FEB - Un incendio di vaste proporzioni è divampato in serata nel **porto** di **Ancona**, nella zona di Marina Dorica, il **porto** turistico, dove avrebbero preso fuoco dei capannoni in materiale 'sandwich' utilizzati per il rimessaggio delle barche. Sul posto otto mezzi dei vigili del fuoco più la barca del Distaccamento Portuale, oltre a personale e mezzi della Capitaneria di **Porto**. L' intervento è ancora in corso, al momento non risultano persone coinvolte. E' il secondo incendio nello scalo anconetano, dopo quello dello scorso settembre che ha distrutto l' area ex Tubimar. (ANSA).



La spiaggia del porto trasformata in bivacco per senzatetto e sbandati

Arenile disseminato di immondizia. Resti di legna bruciata per riscaldarsi durante la notte

L' ALLARME SAN BENEDETTO C' è il soggiorno col suo tavolino. Ma anche l' angolo relax, con poltrona. C' è, perfino, un focolare con tanto di graticola per cucinare. Sembra proprio un mini appartamento abusivo all' aria aperta quello che si può vedere sulla spiaggia a Nord del porto. Tutta l' area è disseminata di immondizia ma la cosa più preoccupante è che spiccano diversi resti di legna bruciata. Infatti, non è certo il massimo della sicurezza accendere fuochi in quella zona, con a breve distanza delle aziende che utilizzano anche materiali facilmente infiammabili. Evidentemente, c' è chi corre questo rischio pur di riscaldarsi, soprattutto durante le fredde notti di questo inverno. I senzatetto Suona il campanello d' allarme sull' emergenza sociale dei senzatetto in Riviera. Un quadro a tinte fosche, già tracciato qualche settimana fa dall' imprenditore balneare Giuseppe Ricci: «La pandemia ha generato una crisi economica e sociale della quale noi concessionari siamo ben consapevoli. Mai come in questo periodo, vediamo persone senza fissa dimora costrette a dormire in spiaggia, al freddo». La spiaggia libera a Nord del porto è tristemente famosa come punto di ritrovo per persone poco raccomandabili; ma i controlli delle forze dell' ordine evidentemente latitano. Una lacuna già sottolineata durante la scorsa estate, quando quella la porzione dell' arenile era finita al centro di una polemica. Infatti, con un provvedimento emanato all' inizio di agosto, l' **Autorità di Sistema** Portuale del Mare Adriatico Centrale vietò totalmente la fruizione della spiaggia in questione: spazio fino a quel momento utilizzato soprattutto dai padroni dei tavolini, a due passi dal confine con Grottammare. Nei giorni scorsi si è svolto un incontro tra rappresentanti del Comune di S. Benedetto e dell' **Autorità** Portuale. Secondo il vicesindaco Pierluigi Tassotti, delegato ai lavori pubblici, l' amministrazione comunale punterebbe a darla in gestione ad un' associazione impegnata nel diporto. Al di là dei suoi utilizzi estivi, occorrerà comunque che tutti gli enti competenti facciano qualcosa da subito. Marco Braccetti © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Finanziate tre grandi opere per il rilancio del territorio

I PROGETTI Presentato in diretta facebook il piano delle infrastrutture del Lazio. Tre di queste opere riguardano il Reatino. Il potenziamento della Salaria, per la quale la Regione ha previsto un investimento di 700 milioni di euro. Altri 700 milioni sono stati messi sul piatto per l'acquedotto del Peschiera, che a quanto si apprende non riguarderebbero una maggiore captazione dell'acqua, ma la messa in sicurezza dell'opera. Altrettanti fondi riguardano il doppio senso di marcia per la Rieti-Torano (foto), che dovrà essere realizzato da Anas.

«Dopo tanti anni di annunci, finalmente un piano serio sulle infrastrutture - dice il consigliere regionale, Fabio Refrigeri. - Raccogliamo i frutti di un lavoro portato avanti da tanto tempo. Ora abbiamo messo nero su bianco alcuni progetti e abbiamo delle certezze in più. La Regione conferma gli investimenti infrastrutturali in tutto il territorio laziale, ribadendo la grande attenzione nei confronti della nostra provincia». Un piano ambizioso, confermato dal presidente della Regione, Nicola Zingaretti, durante l'incontro istituzionale alla presenza degli assessori Alessandri e Sartore, ma soprattutto illustrato insieme all'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, Gianfranco Battisti, il presidente di Unioncamere Lazio, Lorenzo Tagliavanti, il presidente di Unindustria Lazio, Angelo Camilli, la rettrice de

La Sapienza di Roma, Antonella Polimeni e il presidente dell'**Autorità portuale**, Pino Musolino. «A dimostrazione della volontà e dell'impegno - continua Refrigeri - di continuare nell'opera di valorizzazione delle zone più periferiche della Regione, che la pandemia ha dimostrato poter essere attrattive e fulcro di un nuovo progetto di sviluppo». E aggiunge: «In questa ottica Rieti e la sua provincia rientrano nella valorizzazione delle aree interne. E data la crescente importanza della trasversale Tirreno-Adriatico per lo spostamento delle merci provenienti dall'est Europa e dall'Asia, il nostro territorio può assumere rilevanza decisiva, a patto che tutti i soggetti coinvolti facciano la loro parte con generosità e visione del futuro». Antonio Bianco © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Continuità territoriale: pubblicate le gare

Riguardano linee Civitavecchia-Arbatax-Cagliari e Termoli-Tremiti, prorogati i termini per la Civitavecchia-Olbia

Redazione

ROMA Si torna a parlare di continuità territoriale: dopo il parere favorevole al Mit da parte dell'Autorità di regolazione dei trasporti ad aprire al mercato quattro dei dieci collegamenti fino ad oggi oggetto di convenzione (Livorno-Cagliari, Ravenna-Brindisi-Catania, Genova-Olbia-Arbatax e Napoli-Palermo), nei giorni scorsi si è aperta la gara per l'affidamento in concessione del servizio di trasporto di continuità marittima sulle linee Civitavecchia-Arbatax-Cagliari e Termoli-Tremiti. Anche su queste l'Art aveva dato il suo ok, per la scelta di mantenere l'affidamento a gara con Contratto di servizio. Sul sito del Mit sono stati ora pubblicati i bandi di gara per l'affidamento, la cui procedura è curata da Invitalia. Entrambi i bandi, con scadenza il 20 Aprile 2021 possono essere visionati e scaricati ai link presenti sul sito del Ministero. Sempre dal Mit fanno sapere che è stato bandiera alle ore 13 del 12 Marzo 2021 il termine ultimo per la presentazione delle manifestazioni di interesse per l'esercizio del servizio di continuità marittima della linea Civitavecchia-Olbia con obblighi di servizio pubblico. L'Avviso, pubblicato nell'apposita sezione Amministrazione trasparente, modifica in parte anche l'Allegato 1 con riferimento alle caratteristiche.



Informazioni Marittime

Napoli

Porto di Napoli, Annunziata incontra i portuali della Culp

Vertice nella storica Casa del Portuale di Aldo Loris Rossi. Formazione e pareggio di bilancio i prossimi passi

Oggi a **Napoli**, nella sede della Compagnia Unica dei Lavoratori Portuali di **Napoli** (CULP) si è tenuto un incontro tra il presidente dell' Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale, Andrea Annunziata, e i vertici della Compagnia. «Contrariamente alla tradizione, per la prima volta, a **Napoli**, è il presidente dell' Adsp ad andare fisicamente incontro ai lavoratori, esprimendo la volontà di incontrarli e conoscerli presso la Casa del Portuale, la sede storica», scrive la CULP in una nota. Ad accoglierlo una delegazione di lavoratrici e lavoratori che, dopo un saluto e un augurio di buon lavoro, hanno fatto fare al neo presidente un breve tour della sede, lo storico edificio progettato negli anni Sessanta da Aldo Loris Rossi. «L' incontro - continua la nota della CULP - si è svolto in un clima del tutto informale presso il salone delle assemblee. Il presidente ha parlato al Consiglio di amministrazione e ai lavoratori presenti della centralità del soggetto art. 17, quale risorsa del **porto** che deve essere valorizzata e del ruolo che deve assumere l' Authority nell' attività di promozione e mediazione tra le parti. Il confronto ha dato importanti spunti su quelli che saranno i prossimi ed imminenti passi: dialogo con gli operatori del **porto**; studio di un percorso formativo delle maestranze CULP (anche nell' ambito del comma 15bis dell' art.17 L.84/94, pratica già avviata sul finire dello scorso anno); possibilità di diversificare l' offerta delle attività, nell' ottica del raggiungimento del necessario break even point », ovvero il punto di pareggio nel bilancio aziendale. «Il Consiglio di Amministrazione, i rappresentanti sindacali aziendali ed i lavoratori tutti - conclude la CULP - esprimono grande soddisfazione per questo primo incontro con il presidente Annunziata, augurandogli di svolgere un proficuo lavoro nell' interesse generale dei porti della Campania e dei suoi lavoratori».



Il presidente Annunziata visita la Culp di Napoli

Gam Editori

Primo incontro tra il neo presidente dell' **AdSP** del **Mar Tirreno Centrale** **Andrea Annunziata** e i vertici della Compagnia Unica Lavoratori Portuali di Napoli. "Contrariamente alla tradizione, per la prima volta, a Napoli, e il Presidente dell' **AdSP** ad andare fisicamente incontro ai lavoratori, esprimendo la volontà di incontrarli e conoscerli presso la Casa del Portuale, la sede storica della CULP partenopea," sottolinea una nota della Compagnia. Ad accogliere **Annunziata** una folta delegazione di lavoratrici e lavoratori che hanno voluto esprimere in questo modo l' apprezzamento per l' iniziativa del presidente. Dopo una breve visita alla sede della Casa del Portuale, struttura progettata da Aldo Loris Rossi e tra gli edifici di maggior rilievo architettonico dello scalo il presidente dell' ente portuale ha ribadito al CdA ed ai lavoratori presenti la centralità del soggetto art.17, quale risorsa del porto che deve essere valorizzata e del ruolo che deve assumere l' Autorità nell' attività di promozione e mediazione tra le parti. Il confronto ha dato importanti spunti su quelli che saranno i prossimi ed imminenti passi: dialogo con gli operatori del porto; studio di un percorso formativo delle maestranze CULP (anche nell' ambito del comma 15bis dell' art.17 L.84/94, pratica già avviata sul finire dello scorso anno); possibilità di diversificare l' offerta operativa, nell' ottica del raggiungimento del necessario break even point. "Il Consiglio di Amministrazione, i rappresentanti sindacali aziendali ed i lavoratori tutti esprimono grande soddisfazione per questo primo incontro con il Presidente **Annunziata** - conclude la nota - augurandogli di svolgere un proficuo lavoro nell' interesse generale dei porti della Campania e dei suoi lavoratori".



Napoli, Annunziata incontra i vertici della Compagnia

Napoli Si è tenuto oggi l'atteso incontro tra il neo presidente dell'AdSP MTC Andrea Annunziata ed i vertici della Compagnia Unica Lavoratori Portuali di Napoli. Lo si legge in una nota. Contrariamente alla tradizione, per la prima volta, a Napoli, è il presidente dell'AdSP ad andare fisicamente incontro ai lavoratori, esprimendo la volontà di incontrarli e conoscerli presso la Casa del Portuale, la sede storica della CULP partenopea. Ad accoglierlo una folta delegazione di lavoratrici e lavoratori, che in segno di apprezzamento, hanno voluto dare personalmente un saluto ed un augurio al neo Presidente. Dopo un breve tour della sede della Casa del Portuale, struttura progettata dall'Arch. Aldo Loris Rossi e architettonicamente molto apprezzata dal Presidente Annunziata, l'incontro si è svolto, in un clima del tutto informale, presso il salone delle assemblee. Il Presidente ha parlato al CdA ed ai lavoratori presenti della centralità del soggetto art.17, quale risorsa del porto che deve essere valorizzata e del ruolo che deve assumere l'Authority nell'attività di promozione e mediazione tra le parti. Il confronto ha dato importanti spunti su quelli che saranno i prossimi ed imminenti passi: dialogo con gli operatori del porto; studio di un percorso formativo delle maestranze CULP (anche nell'ambito del comma 15bis dell'art.17 L.84/94, pratica già avviata sul finire dello scorso anno); possibilità di diversificare l'offerta delle attività, nell'ottica del raggiungimento del necessario break even point. Il Consiglio di Amministrazione, i rappresentanti sindacali aziendali ed i lavoratori tutti esprimono, quindi, grande soddisfazione per questo primo incontro con il Presidente Annunziata, augurandogli di svolgere un proficuo lavoro nell'interesse generale dei porti della Campania e dei suoi lavoratori.



«Infrastrutture e servizi per fare crescere i porti»

Riuniti gli operatori di Bari, Barletta, Manfredonia e Monopoli

BARI. Ci sono le imprese portuali e gli spedizionieri; gli agenti marittimi e i cantieri navali. Da Bari a Manfredonia; da Barletta a Monopoli. Gli operatori portuali si sono riuniti in un' associazione che al momento conta già oltre 60 imprese che danno lavoro complessivamente a 750 persone. A presiedere la Opam, Operatori Portuali dell' Adriatico Meridionale, Luigi Morfini, titolare di Morfimare, storica agenzia marittima barese: la sua famiglia è in attività nel settore, sin dal 1882. «L' obiettivo è rafforzare la collaborazione, superando la logica dell' appartenenza alle singole categorie - spiega Morfini -. Agenti marittimi, spedizionieri, broker assicurativi, cantieristica navale, trasportatori esteri vivono problemi che non sono a comparti stagni». Da chi opera ogni giorno nei porti pugliesi, dunque, arrivano proposte e suggerimenti. «Tutta la comunità portuale può e deve dare contributi alla guida attuale dell' Ente che sta avviando molti progetti attesi da tempo per lo sviluppo in particolare del porto di Bari e degli altri scali - spiega Morfini -. Presto incontreremo non solo il presidente Ugo Patroni Griffi, ma anche le altre istituzioni che hanno sempre dimostrato di credere nell' importanza dell' ascolto e della condivisione di idee e progetti con gli operatori, veri attori dell' economia portuale». Un' impresa non facile visto che le infrastrutture di base certo non aiutano. «Devo dire che il porto di Bari ha fatto dei miracoli, considerando anche l' estensione ridotta. Nonostante i limitati spazi a disposizione, è diventato lo scalo marittimo di riferimento dei Balcani e questo al di là della posizione geografica. Attività dell' Autorità portuale a parte, tutti ci abbiamo messo del nostro, ad esempio sviluppando collegamenti con Croazia, Albania, Grecia e Montenegro anche grazie a rapporti consolidati nel tempo e ad armatori che investono in flotte sempre più moderne e su navi al passo con i tempi per le aumentate capacità di carico richieste dal mercato. A Bari ormai scalano i più importanti operatori ro/ro mondiali (Grimaldi e Dfds) e compagnie storiche di primaria importanza come Jadrolinija, GNV, Sfast, Adria e Ventouris che garantiscono servizi giornalieri tutto l' anno». Ma il momento non è dei migliori, la pandemia ci mette del suo. «Il traffico container è diminuito del 30%. Il Covid ha distrutto praticamente il business delle crociere calato più del 90%. Il porto ha sofferto molto anche sul fronte dei traghetti per il divieto di spostamento e circolazione dei passeggeri. Siamo comunque fiduciosi che ben presto le crociere riprenderanno, per questo ora dobbiamo seminare». Per fortuna alcuni settori hanno tenuto. «Penso al trasporto merci grazie alla felice intuizione delle "Autostrade del mare" che vanno a nostro avviso potenziate e che hanno continuato a collegare porti della dorsale adriatica trasferendo il traffico dei mezzi pesanti dalle autostrade sul trasporto marittimo». Ma i nodi restano. «Le infrastrutture portuali in questo momento non sono sufficienti. Il traffico si sta sviluppando con linee regolari passeggeri e merci, ma anche linee container che ormai fanno scalo regolarmente nel porto di Bari con la Turchia, Grecia, Balcani. Si tratta di servizi molto importanti per le imprese locali con indotti essenziali soprattutto nella logistica, ma abbiamo bisogno di spazi». Un nome su tutti, Marisabella. «Per noi è la madre di tutte le opere. Significherebbe trasferire lì il traffico "Ro/Ro" e dei traghetti e potere avere a disposizione la darsena di Levante (con l' auspicabile prolungamento del 5° braccio e la colmata del 3° e 4° braccio) per altri traffici, oltre alla darsena di Ponente già dedicata alle navi da crociera e Schengen. Il completamento di Marisabella



La Gazzetta del Mezzogiorno

Bari

in tandem con la camionale che collegherà il porto con l' aerea industriale, l' interpor to e l' autostrada farà di Bari il principale e unico scalo regionale di riferimento logistico. Siamo fiduciosi nella visione strategica della ADSPMAM che sta cantierizzando opere affinché il porto di Bari divenga il vero protagonista dell' economia regionale». Marisabella, a parte, Opam ritiene prioritarie anche altre infrastrutture. «L' ADSPMAM sta realizzando a Manfredonia, Barletta e Monopoli i terminal per per le crociere e si avvia a bandire la gara per il terminal di Bari. Importante, anche il progetto del porto turistico a Bari». Ma i nodi da sciogliere sono anche altri. «E' prioritario e urgente snellire ed informatizzare, nel rispetto legislativo, procedure per il transito delle merci e delle persone. Sottoporremo un' analisi di alcune procedure applicate solo allo scalo barese che creano dei colli di bottiglia nel flusso delle merci e che producono effetti distorsivi di traffico verso altri porti».

CANTIERE INFINITO IN UNA DELIBERA L' AUTORITÀ NAZIONALE ANTICORRUZIONE CONTESTA I RITARDI DELL' APPALTO PER LA REALIZZAZIONE DELLA NUOVA AREA A SERVIZIO DELLO SCALO

Faro dell' Anac su Marisabella

Il Comitato Fronte del porto rilancia la battaglia: «Ora stop alla colata di cemento nel mare»

L' **Autorità** nazionale anticorruzione accende un faro su Marisabella e il Comitato «Fronte del porto» ne trae nuova linfa per rilanciare la sua battaglia contro la colata di cemento nel mare per realizzare la nuova area a servizio del porto di Bari. Lo scorso 22 dicembre l' Anac ha depositato una delibera che in 16 pagine ripercorre il travagliato iter dell' intervento contestato dagli ambientalisti. Dal documento emergono, sostiene il Comitato con i portavoce Matteo Magnisi e Silvana Grilli, «problematiche che mettono in luce i gravi ritardi nella realizzazione della infelice colmata di cui si rendono responsabili il Provveditorato regionale alle opere Pubbliche della Puglia e Basilicata, l' **Autorità** di **sistema portuale** del mare Adriatico meridionale presieduta dall' avvocato Patroni Griffi e i vari Enti coinvolti a vario titolo nell' appalto, a partire dalla Città Metropolitana di Bari e dalla Regione Puglia». L' Anac punta l' indice sui ritardi di un appalto avviato nel lontano 1995 per la realizzazione della colmata di Marisabella, terminal da 300.000 metri quadrati su cui dovrebbe spostarsi buona parte del traffico merci dello scalo barese. «Un' opera ambientalmente nociva, priva di Valutazione di impatto ambientale (Via) per le inspiegabili decisioni prese dal Ministero dell' Ambiente nel 2006», ribadisce il fronte del Porto, che attacca il Provveditorato alle opere pubbliche e l' **Autorità portuale**, imputando loro un comportamento «a dir poco distratto nella gestione e nella vigilanza, sia per quanto riguarda le azioni di monitoraggio da effettuarsi prima dell' opera, sia per l' affidamento di un delicatissimo appalto ad elevata professionalità ambientale ad un' impresa che vanta addirittura un incremento di oneri che si avvicina quasi al raddoppio dei costi dell' appalto aggiudicato per maggiori opere previste in variante». L' Anac in effetti, valutato il caso, suona la sveglia e dispone «l' avvio del monitoraggio dell' appalto con richiesta alla Stazione appaltante di fornire aggiornamenti semestrali sullo stato di avanzamento dei lavori, nonché sugli interventi posti in atto nei confronti dell' appaltatore per indurlo al rispetto dei tempi contrattuali, con riserva di successive valutazioni anche al fine dell' eventuale informativa alla competente Procura della Corte dei Conti in relazione al venire in rilievo, al termine del procedimento, di possibili responsabilità erariali in capo all' Amministrazione procedente». Valutazioni che lasciano «attonito» il Comitato Fronte del porto. «Appare di tutta evidenza quanto questa scellerata opera di colmata, in considerazione dei tempi biblici della sua realizzazione e della perversità del Provveditorato alle opere pubbliche e dell' **Autorità** di sistema **portuale** nel tenere in vita "a tutti i costi" un cantiere molto discutibile e gestito da un subappalto non ben definito non possa essere quel volano di sviluppo economico tanto sbandierato dall' **Autorità portuale**». L' intervento, insomma, più che al rilancio del porto di Bari si limiterebbe a «devastare il territorio e l' ambiente». Il Comitato ripropone perciò una critica più volte espressa nei confronti dell' **Autorità portuale**, che si dedicherebbe alla pianificazione del porto di Bari «in maniera avulsa dai porti del **sistema**, conservando in sé tutte le funzioni possibili di un porto, da quella crocieristica a quella del trasporto viaggiatori, dal trasporto Ro Ro a quello merci, da quello piccolo a quello di grande tonnellaggio».



La Gazzetta del Mezzogiorno

Bari

Gli ambientalisti lamentano, poi, la mancanza di trasparenza del Provveditorato alle Opere pubbliche, «nell' aver omesso di consegnare ai portavoce del Comitato, in sede di accesso agli atti del 4 gennaio 2021, promosso con il supporto dell' avvocato Luigi Paccione, il documento di procedimento istruttorio dell' **Autorità** nazionale anticorruzione». E il Fronte del porto fa appello «alla responsabilità e alla serietà dei soggetti pubblici». «Ci si fermi in tempo - invoca il Comitato - nella cementificazione del mare di Marisabella, apertamente incompatibile e nociva per l' ambiente, oggi anacronistica e fuori dal tempo, che meriterebbe ben altra destinazione e fruizione da parte della città, evitando di consumare un ennesimo e inutile pe sante danno collettivo». [red.cro.]

Cordata di imprese per lo Scalo merci «Pronti alla gestione»

Surbo: svolta dopo il confronto con la Regione. Disponibilità sul tavolo Obiettivo: piattaforma logistica per il trasporto dei tir sui treni

Pierpaolo SPADA Un pool di imprese si dichiara disponibile a costituire una cordata che assuma la gestione dello scalo ferroviario di Surbo abbandonato da 12 anni. La svolta è dietro l'angolo: una cordata che potrebbe contribuire anche alle spese di manutenzione. La conferma arriva dall'assessore regionale allo Sviluppo economico, Alessandro Delli Noci, dopo il confronto svoltosi ieri a Lecce con istituzioni, associazioni di categoria e imprese del settore spedizioni e operatori della logistica che da tempo invocano la riattivazione dell'ex terminal Primiceri. Un passo in avanti decisivo dopo che lo scorso 8 febbraio la Regione ha acquisito da Rete Ferroviaria Italiana (Rfi) la stima dei costi da sostenere per rimettere in sesto l'infrastruttura (binari, fabbricati e piazzale): in tutto 7 milioni di euro. La società controllata da Ferrovie dello Stato ha offerto anche una stima del valore immobiliare (2,9 milioni di euro), ma risalendo la stessa a una perizia del 2014 (quando lo scalo fu messo in vendita senza successo) Delli Noci ne ha richiesto un aggiornamento. Si passa, dunque, alla fase operativa. «Lo Scalo di Surbo - sostiene l'esponente della giunta Emiliano ed ex vicesindaco di Lecce - rappresenta per il Salento un'occasione per riattivare una piattaforma logistica che oggi, per via della Zes adriatica sulla quale insiste lo scalo e del progetto del magazzino doganale, merita tutta la nostra attenzione». Nella visione della Regione - insieme all'Autorità Portuale Adriatica presieduta da **Ugo Patroni Griffi** - in due mesi di confronto sul tema, lo scalo è pensato come un hub merci anche al servizio dei porti di Brindisi, Taranto e Bari. È a tale scopo che s'ipotizza la definizione di un regime doganale di favore che possa agevolare la destinazione dei fabbricati già esistenti a deposito doganale e/o magazzino di temporanea custodia, come anche la programmazione di interventi infrastrutturali più significativi per il potenziamento dell'intermodalità ferro/mare/gomma. Tra questi, il più funzionale alla riattivazione della piattaforma è l'adeguamento della tratta Lecce-Bari alla sagoma P/C80 che consente il trasporto dei tir sui carri ferroviari: la cosiddetta autostrada viaggiante. Grazie a quest'opera (4 milioni di euro) entro il 2022 i binari del Salento saranno connessi a quelli della Rete Transeuropea di Trasporto (TEN-T) e le aziende del territorio potranno far viaggiare le proprie merci su ferro fino a Helsinki lungo il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo che oggi si estende dalla Finlandia a Malta passando per Taranto e Bari. «Dopo aver verificato la domanda di intermodalità del Grande Salento che coinvolge le aree Zes e il porto di Brindisi - continua Delli Noci -, occorre trovare le soluzioni per ripristinare lo scalo». Poi, appunto, la novità: l'interesse manifestato da alcuni imprenditori a costituire la cordata. «Si tratta - conclude l'assessore - di un passo decisivo che sarà gestito dalle associazioni di categoria già al lavoro da oggi». «Ci siamo impegnati - spiega, interpellato, il presidente di Confindustria Lecce, Giancarlo Negro - a convocare entro 15 giorni un tavolo tecnico con i soggetti, non solo leccesi, interessati alla gestione. Ci attiveremo per realizzare un business plan con tariffazione da condividere con la Regione, a cui ho chiesto non solo sostegno finanziario generico ma anche che si faccia garante dei rapporti con Rfi in modo che l'interlocuzione non rischi di arenarsi». Così accadde nel 2014. Per sostenere la fattibilità del progetto Confindustria Lecce ha già consegnato a Delli Noci la mappatura dei fabbisogni delle merci salentine: «Dobbiamo dare continuità, tempestività nell'azione, portare



Quotidiano di Puglia

Bari

al tavolo i soggetti interessati e trovare una sintesi». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

E' NATA LA O.P.A.M - OPERATORI PORTUALI ADRIATICO MERIDIONALE

Redazione

Cantieri , Diporto , Italia , Logistica , Nautica , News , Trasporti , Turismo

lunedì, Febbraio 22nd, 2021 È stata costituita a **Bari** la O.P.A.M. - OPERATORI PORTUALI DELL' ADRIATICO MERIDIONALE, una Associazione nata sull' onda dell' entusiasmo e dell' iniziativa dei principali Operatori portuali baresi, con l' ambizione di rappresentare gli interessi e le aspettative di una intera comunità di operatori attivi nei porti maggiori e minori che si affacciano al Mare Adriatico pugliese. A pochi giorni dalla sua costituzione, l' Associazione O.P.A.M. ha già registrato una forte ed sentita partecipazione di decine di operatori, molti dei quali figure storiche della portualità, che la collocano in una posizione di assoluto rilievo nella rappresentanza degli interessi delle comunità dei porti rappresentati: ad oggi infatti sono 60 le imprese associate che rappresentano 730 dipendenti. E' , infatti, intenzione della OPAM creare un' identità unica - al di là delle tradizionali categorie - che possa rappresentare e salvaguardare le attività e le competenze imprenditoriali presenti nel **porto** di **Bari** e nei porti minori dell' area dell' Adriatico meridionale quali Barletta, Manfredonia , Monopoli e nel contempo promuovere lo sviluppo della portualità del territorio anche mediante efficienti formule sinergiche all' interno dei propri associati. Ad oggi l' Associazione O.P.A.M. annovera tra i soci esponenti di tutte le Categorie imprenditoriali a vario titolo interessate ad un coerente e armonico sviluppo dei porti e dei traffici marittimi, tra cui, ma non solo, citiamo - solo a titolo esemplificativo - Raccomandatori Marittimi, Doganalisti, Spedizionieri, Imprese Portuali, Cantieri Navali, Operatori Turistici, Società di Autotrasporto nazionali ed estere, Imprese di Autonoleggio etc., che intendono tutti fornire il proprio apporto operativo , propositivo e costruttivo in un momento di sviluppo storico della portualità pugliese. Luigi Morfini Il Presidente Short URL : <http://www.ilnautilus.it/?p=81907>.



Bari, costituita l'associazione Operatori Portuali dell'Adriatico Meridionale

Bari È stata costituita a Bari la O.P.A.M. Operatori Portuali dell'Adriatico Meridionale, una associazione nata sull'onda dell'entusiasmo e dell'iniziativa dei principali Operatori portuali baresi, con l'ambizione di rappresentare gli interessi e le aspettative di una intera comunità di operatori attivi nei porti maggiori e minori che si affacciano al Mare Adriatico pugliese. Lo si legge in una nota firmata dal presidente Luigi Morfini. A pochi giorni dalla sua costituzione, l'Associazione O.P.A.M. ha già registrato una forte ed sentita partecipazione di decine di operatori, molti dei quali figure storiche della portualità, che la collocano in una posizione di assoluto rilievo nella rappresentanza degli interessi delle comunità dei porti rappresentati: ad oggi infatti sono 60 le imprese associate che rappresentano 730 dipendenti. E', infatti, intenzione della OPAM creare un'identità unica al di là delle tradizionali categorie che possa rappresentare e salvaguardare le attività e le competenze imprenditoriali presenti nel porto di Bari e nei porti minori dell'area dell'Adriatico meridionale quali Barletta, Manfredonia , Monopoli e nel contempo promuovere lo sviluppo della portualità del territorio anche mediante efficienti formule sinergiche all'interno dei propri associati. Ad oggi l'Associazione O.P.A.M. annovera tra i soci esponenti di tutte le Categorie imprenditoriali a vario titolo interessate ad un coerente e armonico sviluppo dei porti e dei traffici marittimi, tra cui, ma non solo, citiamo solo a titolo esemplificativo Raccomandatori Marittimi, Doganalisti, Spedizionieri, Imprese Portuali, Cantieri Navali, Operatori Turistici, Società di Autotrasporto nazionali ed estere, Imprese di Autonoleggio etc., che intendono tutti fornire il proprio apporto operativo , propositivo e costruttivo in un momento di sviluppo storico della portualità pugliese.



Shipping Italy

Bari

Morfini spiega le ragioni per cui è nata O.P.A.M. Operatori Portuali Dell'Adriatico Meridionale

L'associazionismo italiano del settore vede muovere in questi giorni i primi passi della neocostituita (a Bari) O.P.A.M. Operatori Portuali Dell'Adriatico Meridionale. Un'associazione che si definisce nata sull'onda dell'entusiasmo e dell'iniziativa dei principali operatori portuali baresi, con l'ambizione di rappresentare gli interessi e le aspettative di una intera comunità di operatori attivi nei porti maggiori e minori che si affacciano al Mare Adriatico pugliese. A pochi giorni dalla sua costituzione, l'associazione O.P.A.M. presieduta da Luigi Morfini (Morfimare) dice di aver già registrato una forte e sentita partecipazione di decine di operatori, molti dei quali figure storiche della portualità, che la collocano in una posizione di assoluto rilievo nella rappresentanza degli interessi delle comunità dei porti rappresentati: ad oggi infatti sono 60 le imprese associate che rappresentano 730 dipendenti. Tra gli obiettivi c'è quello di creare un'identità unica al di là delle tradizionali categorie che possa rappresentare e salvaguardare le attività e le competenze imprenditoriali presenti nel porto di Bari e nei porti minori dell'area dell'Adriatico meridionale quali Barletta, Manfredonia, Monopoli e nel contempo promuovere lo sviluppo della portualità del territorio anche mediante efficienti formule sinergiche all'interno dei propri associati. L'associazione O.P.A.M. annovera tra i soci esponenti di tutte le categorie imprenditoriali a vario titolo interessate a un coerente e armonico sviluppo dei porti e dei traffici marittimi, tra cui, ma non solo, citiamo solo a titolo esemplificativo Raccomandatori Marittimi, Doganalisti, Spedizionieri, Imprese Portuali, Cantieri Navali, Operatori Turistici, Società di Autotrasporto nazionali ed estere, Imprese di Autonoleggio etc., che intendono tutti fornire il proprio apporto operativo, propositivo e costruttivo in un momento di sviluppo storico della portualità pugliese. A SHIPPING ITALY il presidente Luigi Morfini spiega così le ragioni di questa iniziativa: Era da un po' che ne parlavamo tra noi agenti e devo dire che erano maturi i tempi per creare qualcosa di nuovo che desse forza a un nuovo serbatoio nel quale far confluire anche altre espressioni e idee di diverse imprese della comunità portuale. Del resto molto spesso accade che le problematiche degli spedizionieri doganali e/o una parte di concessionari, imprese, agenti siano le stesse ed è ora importante condividerle e far sentire una voce unica.



Sistema Portuale del Mare Adriatico meridionale e il Cold Ironing

Abele Carruezzo

Bari. Con determinazione n.190 del 29 maggio 2018 del Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Prof. Ugo Patroni Griffi, è stato dato avvio al procedimento per la formazione del Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale tramite la costituzione di un gruppo di lavoro, coordinato dall' ing. Francesco Di Leverano, direttore del Dipartimento Tecnico dell' Ente, composto dagli ingg. Cristian Casilli, Annunziata Attolico e Eugenio Pagnotta quali componenti interni e dal DiTNE (Distretto Tecnologico Nazionale sull' Energia) nelle figure del Prof. Ing. Arturo de Risi e del dott. Angelo Raffaele Colucci quali professionalità esterne. L' incarico professionale inerente lo svolgimento delle prestazioni progettuali e di ricerca propedeutiche alla redazione del Documento di Pianificazione Energetica Ambientale relativo al Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale. I principali contenuti del documento, funzionali alla pianificazione energetica del Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, sono volti a:

1. Definire il quadro di riferimento relativo al traffico portuale ed ai consumi energetici dell' Autorità;
2. Definire l' evoluzione del quadro regolamentare inerente all' impiego delle fonti energetiche rinnovabili per la produzione di energia nel caso dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale;
3. Definire gli scenari di pianificazione energetica in una logica di riduzione delle emissioni, attraverso una pluralità di linee d' azione, quali l' efficientamento delle strutture esistenti, lo sviluppo di un Sistema Semplice di Produzione e Consumo (SSPC) ed il 'cold ironing'. I Sistemi Semplici di Produzione e Consumo (SSPC) sono 'sistemi caratterizzati dall' insieme dei sistemi elettrici, connessi direttamente o indirettamente alla rete pubblica, all' interno dei quali il trasporto di energia elettrica per la consegna alle unità di consumo che li costituiscono non si configura come attività di trasmissione e/o di distribuzione, ma come attività di auto approvvigionamento energetico.' Premessa. Fronteggiare il problema dell' inquinamento derivante dalle navi, nella direzione di uno sviluppo economico sostenibile dal punto di vista ambientale, è obiettivo prioritario dell' IMO (International Maritime Organization) al punto da redigere una Convenzione internazionale per la prevenzione dell' inquinamento causato da navi, la MARPOL 73/78 (MAR ine POLLution Convention). La qualità dell' aria delle città portuali è l' elemento che induce le comunità globali ad investire in ricerca per mettere appunto nuove tecnologie per contrastare il fenomeno dell' inquinamento. E' riconosciuto che il settore marittimo-portuale contribuisce alla diffusione di sostanze tossiche nell' atmosfera nella misura del 13% su scala globale. Secondo l' ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e le Ricerche Ambientale), la connessione con un sistema da terra e lo spegnimento dei motori ausiliari di bordo permetterebbe l' abbattimento in **porto** delle emissioni di zolfo e di CO2 pari ad almeno il 50% di CO2, il 99% di CO e oltre il 50% di N2O. La riduzione delle emissioni da parte delle navi è oggetto della Direttiva Europea 2005/33/EC che impone l' utilizzo di nafta a basso contenuto di zolfo (0,1% per alimentare i motori delle navi nei porti europei. La Raccomandazione della Commissione Europea 2006/339/EC pur non avendo alcun valore coercitivo, promuove la realizzazione di infrastrutture per il cold ironing, e sulla base di questa sono molti i progetti che stanno andando avanti nei porti europei. Il Senato della Repubblica italiana ha approvato l' emendamento al DI Semplificazioni sul 'Cold ironing', per l' eliminazione degli oneri generali di sistema per le forniture di energia elettrica



alle navi attraccate in banchina, fattore che contribuirebbe alla diffusione del sistema di alimentazione elettrica per le navi ormeggiate nei porti del nostro Paese. Da anni vengono portati avanti progetti e attività che favoriscono uno sviluppo territoriale produttivo attento agli aspetti ambientali. Incentivare l' utilizzo del cold



Il Nautilus

Bari

ironing nei porti italiani, è il primo obiettivo del Governo italiano a partire dal gennaio scorso. Cold ironing. E' il sistema che permette alle unità navali di spegnere i motori durante la permanenza in banchina e di ricevere da terra l'energia necessaria alle molteplici funzioni di cui la nave necessita. Lo spegnimento dei motori porterebbe una riduzione delle emissioni di CO2 nei porti a beneficio anche delle città portuali che, generalmente in Italia, si trovano in area di confine in una convivenza talvolta difficile. Il cold ironing si pone nella direzione di uno sviluppo ecosostenibile dei porti e dell'industria dello shipping, anche se oggi presenta anche dei limiti per i porti italiani in alcuni settori dell'industria navale; si veda il caso di più navi da crociera attraccate in contemporanea ad un terminal e/o una stessa banchina che sicuramente richiederebbero più energia rispetto ad altre tipologie di navi. Nell'agosto 2004 la portacontainer NYK Atlas, attraccata al molo 100 del **Porto** di Los Angeles è stata la prima nave al mondo ad essere alimentata da terra. Sempre nel 2004 il **Porto** di Long Beach, secondo **porto** container degli Stati Uniti, ha emesso una specifica tecnica per la realizzazione del cold ironing su alcuni suoi moli che è poi diventata la base per le normative IEC: 'Design Standard for Shore to Ship Power'. Nel 2007 il **Porto** di Oakland ha iniziato un progetto di cold ironing che prevede anche l'autoproduzione di energia per mezzo di un impianto a LNG (Liquified Natural Gas). Le linee guida per la redazione dei piani Regolatori di Sistema Portuale raccomandano, tra gli indirizzi strategici da perseguire per la sostenibilità energetica ed ambientale, la elettrificazione delle banchine prevedendo misure di incentivazione per gli armatori che intendano adeguare le navi. Il trattato internazionale per la sicurezza della vita nei mari (SOLAS) definisce gli standard di sicurezza per la costruzione, le apparecchiature, e la gestione delle navi. Come si nota, l'elemento fondamentale del sistema è quello di connessione alle navi; per alcune tipologie di navi questo è costituito da un verricello con cavi dotati di spina a bordo della nave, mentre a terra sono predisposti punti di allaccio con prese femmina. Per altre navi invece il sistema è costituito da un argano mobile o da una gru a terra che consente di portare i cavi con le rispettive spine nel punto di ingresso previsto sulla nave, dove sono installate le prese femmine alle quali sono connessi i cavi. Avvolgicavo fisso a colonna (fonte Cavotec) Es. spina al terminale di un avvolgicavo Shore to ship power. La realizzazione di impianti di elettrificazione delle banchine richiede la collaborazione di varie entità (pubbliche istituzioni, armatori, autorità portuali, gestori dei terminal) a garanzia della sostenibilità commerciale dell'investimento e di un miglioramento dell'impatto ambientale. I sistemi di alimentazione shore to ship seguono la norma IEC 80005-1/ISO/IEEE. Il cold ironing richiede un trasformatore dedicato con tensione lato nave; e la tensione offerta varia da nave a nave. La rete elettrica portuale all'interno della quale sono collegati i sistemi per il cold ironing rappresenta generalmente una rete elettrica in MT o in BT alla quale si collegano carichi elettrici e sistemi di generazione dell'energia elettrica distribuiti su una definita area territoriale. Tali sistemi di generazione possono essere basati su fonti energetiche tradizionali o su sistemi di cogenerazione e sistemi di accumulo dell'energia. Al fine di ottimizzare i benefici ottenibili tramite il cold ironing, sia in termini ambientali che economici, risulta fondamentale rendere intelligente la rete elettrica portuale trasformandola in una smart grid portuale. Cold ironing, limiti del sistema. Il primo limite è l'alto costo che ne comporta. Questa tecnologia necessita sia dell'elettrificazione della banchina, che di un intervento diretto sulla nave per potersi allacciare alla rete. L'intervento sulla nave risulterà più oneroso se la nave è già costruita. I costi diminuiscono se la nave è in fase di progettazione. Va considerato anche l'alto costo dell'energia elettrica in Italia che, fino ad oggi, ne ha limitato la diffusione. La fonte di produzione dell'energia è un altro aspetto da valutare. Attualmente a livello nazionale, l'energia è generata nella quasi interezza dall'impiego di combustibili fossili e gas naturale in centrali termoelettriche. Pertanto l'elettricità nei porti sarebbe prodotta da combustibili, processo che vedrebbe emissioni di CO2 maggiori rispetto all'utilizzo del combustibile marino. Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale. Per l'AdSP del Mare Adriatico Meridionale possiamo dire che l'elettrificazione delle banchine dei due porti principali del Sistema è già programmata e si parla di

'operativa - utenza' per la fine del 2023. Infatti, l' AdSP, già l' anno scorso, ha presentato un progetto di fattibilità tecnico - economica, redatto dal Dipartimento tecnico dell' ente con la consulenza specialistica dell' ing. Pasquale Monaco, il progetto di lavori per la realizzazione dei sistemi di



Il Nautilus

Bari

cold ironing nei porti di Bari e di Brindisi e per un importo complessivo di 25.661.024,00. L' intervento, nell' ambito dell' Asse D 'Green ports' del PAC 'Infrastrutture e Reti' 2014 - 2020, riguarda due sistemi di elettrificazione di banchine, il primo che alimenta le navi agli ormeggi n. 15,16/17, 18 di Punta delle Terrare nel Porto di Brindisi e il secondo per l' approvvigionamento energetico delle navi agli ormeggi n.10 e n.11 della Darsena di Ponente nel Porto di Bari. L' intervento prevede, inoltre, la realizzazione di sistemi di produzione di energia da fonte rinnovabile (fotovoltaico), connessi agli impianti di Cold Ironing progettati in modo da soddisfare anche parzialmente il fabbisogno energetico delle navi ormeggiate in banchina. L' obiettivo specifico è quello di definire processi per la gestione ambientale ed energetica dei porti ed il loro inquadramento quali 'Green Ports', promuovendo in particolare l' introduzione di soluzioni tecnologiche innovative per la produzione di energia da fonti rinnovabili in ambito portuale e nuovi processi per l' integrazione di problematiche di carattere ambientale ed energetico. La strategia di sviluppo energetico e ambientale che l' Autorità di Sistema Portuale MAM persegue, nei porti di competenza, è orientata a ridurre i principali fattori di pressione sulle matrici ambientali. I porti di Bari e Brindisi sono inseriti nel contesto cittadino residenziale delle due città e rappresentano un importante punto di riferimento per l' economia urbana e lo sviluppo economico del territorio. Entrambi gli scali accolgono navi ro-ro, ro- pax e crociere, durante tutto l' anno: queste sono fattore di inquinamento ambientale e acustico, la cui origine è legata alla necessità di mantenere accesi gli apparati di generazione elettrica anche quando le navi sono ormeggiate in banchina. Strategicamente, l' obiettivo di tale intervento di 'Cold Ironing' qui descritto, alimentato in parte da un impianto di produzione di energia da fonte fotovoltaica, è quello di ridurre le emissioni in atmosfera di sostanze inquinanti, consentendo alle navi, ferme in banchina, l' allaccio all' alimentazione elettrica fornita da terra. Questo sistema impiantistico consentirà alle navi di mantenere spenti i motori durante la sosta in porto; di conseguenza, oltre all' abbattimento dell' inquinamento atmosferico, il nuovo impianto consentirà di ottenere anche una notevole riduzione dell' inquinamento acustico, in genere dovuto proprio al funzionamento continuo dei generatori di bordo. L' intervento porterà a raggiungere gli obiettivi, prefissi dal DPEASP dell' Autorità di Sistema Portuale MAM, di utilizzo di sistemi e tecnologie a minor impatto ambientale per il soddisfacimento del fabbisogno energetico dei porti, di riduzione dell' impatto ambientale dovuto alla sosta delle navi in porto nonché la produzione di una ulteriore aliquota di energia elettrica da fonte rinnovabile. L' elettrificazione di parte delle banchine dei Porti di Bari e Brindisi consentirà di garantire la fornitura di energia pulita per il trasporto marittimo, in contesti con livelli di qualità dell' aria influenzati dalle attività portuali e caratterizzati episodicamente da inquinamento acustico. Il progetto, dunque, risulta coerente con quanto indicato nelle Linee d' Azione dell' asse tematico D - Green Ports del Programma, che testualmente prevede 'la rete elettrica situata lungo le coste può contribuire a ridurre l' impatto ambientale delle navi adibite alla navigazione marittima'. I risultati che si prevede di ottenere sono i seguenti: riduzione degli inquinanti NOX[g/kWh] = -98,93 %; SO2 [g/kWh] = -88,75%; CO2 [g/kWh] = - 67,81%; PM [g/kWh] = -98,36%. L' intervento è inserito nel Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale di Sistema Portuale (DPEASP), adottato con Determina Presidenziale n. 383 del 02/10/2019 e aggiornato con comunicazione inviata al M.I.T. in data 16.03.2020 (prot. ADSPMAM n.8804). Il progetto di elettrificazione delle banchine è in linea con il principio di 'concentrazione delle risorse finanziarie su modalità di trasporto sostenibili' del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020; è coerente con le linee d' azione dei Programmi Operativi Regionali 2014-2020 per il settore dei trasporti, in particolare con l' obiettivo di 'sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell' ambiente'. Il progetto, inoltre, contribuisce alla soddisfazione del fabbisogno 'di rinnovamento delle infrastrutture portuali', argomento sul quale si concentrano i documenti programmatici della Regione Puglia. Esso, infatti, contribuisce al conseguimento dell' intervento programmato di 'ammodernamento dell' attuale sistema logistico, soprattutto per quel che concerne il sistema portuale regionale'.

Porto di Bari. La connessione dell' impianto di Cold Ironing avverrà in un punto di consegna trifase ubicato presso l' accesso di varco della Vittoria, rispondendo a tutti i requisiti richiesti dalla norma tecnica CEI 0-16. L' impianto elettrico è stato dimensionato ipotizzando la contemporaneità di due navi Ro-Ro/Ro-Pax o, in alternativa, di una nave



Il Nautilus

Bari

Ro-Ro/Ro-Pax e una nave da crociera. Nel rispetto degli standard internazionali previsti dalla normativa IEC/IEEE 80005-1, il progetto proposto prevede l'installazione di un convertitore di potenza da 16MVA, con uscite a 6,6/11kV. Sulla darsena di Ponente saranno installate n. 3 'Gru' o 'Crane' lungo la banchina ospitante l'ormeggio n.11, per alimentare le navi di tipo Ro-Ro/Ro-Pax, e n.3 'junction-box' (ovvero prese fisse a terra più mezzo mobile). L'impianto sarà alimentato da un cavo elettrico di media tensione a 20kV, della lunghezza di circa 3,5 km, che consentirà di connettere il punto di consegna ubicato in prossimità del varco della Vittoria con gli impianti sul molo. **Porto** di Brindisi. L'area di intervento, che sarà dotata del sistema di Cold Ironing, è quella di Punta delle Terrare, situata nel **Porto** Medio, nello specifico la zona degli ormeggi 15, 16/17 e 18, destinati all'attracco delle navi traghetto di tipo Ro-Ro e Ro-Pax. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha predisposto un progetto che prevede la realizzazione di nuovi accosti per navi traghetto e Ro-Ro di S. Apollinare e, nell'ottica di espansione delle attività portuali, si prevedono ormeggi compatibili anche con navi da crociera. Al fine di non limitare questa prospettiva di crescita, l'impianto sarà predisposto per consentire anche l'incremento di potenza necessario alla gestione delle navi da crociera oltre che tale da garantire un'agevole elettrificazione della nuova banchina da realizzarsi. Al fine di garantire anche il rispetto degli standard internazionali auspicati dalla norma IEC/IEEE 80005-1, si prevede l'installazione di un convertitore di potenza da 6,5 MW con uscita a 11 kV, predisposto anche per un futuro ampliamento dell'impianto che consenta anche l'attracco di navi da crociera. Presso Punta delle Terrare saranno installate n.3 'Gru' (Crane), in posizioni fisse sulle banchine ospitanti gli ormeggi 15, 16-17, 18: avranno un braccio rotante, pieghevole in avanti, di lunghezza proporzionata alla distanza di ormeggio della nave, sul quale sarà posto il cavo di alimentazione elettrica. Sul lato della banchina ospitante l'ormeggio 15 è prevista la predisposizione dell'impianto che consentirà di elettrificare quelli che saranno i nuovi accosti di potenziamento della banchina esistente. Osservazioni. E' stata valutata la realizzazione di un Sistema Semplice di Produzione e Consumo basato sull'impiego di fonti energetiche rinnovabili (FER), al fine di soddisfare il fabbisogno energetico dell'Autorità di Sistema Portuale per i prossimi decenni. Il modello proposto 'Modello SEU' (Sistema Efficiente di Utenza), presuppone la realizzazione di impianti fotovoltaici su aree dell'Autorità di Sistema Portuale, o limitrofe, di taglia sufficiente a garantire l'autosufficienza energetica dell'Autorità di Sistema Portuale e l'alimentazione delle navi da crociera tramite 'cold ironing'; la soluzione ipotizzata prevede anche la presenza di uno storage per coprire eventuali spunti di potenza. Tutta l'energia in eccesso verrebbe ceduta alla rete, mentre quella utilizzata dall'Autorità di Sistema Portuale verrebbe regolata dal contratto con il fornitore nel quale sarebbe definito il prezzo di vendita dell'energia. I vantaggi di questo modello sono: - il prezzo dell'energia venduta sarebbe al netto degli oneri di trasporto; - l'eccedenza verrebbe ceduta alla rete; - il fornitore realizzerebbe l'investimento e, grazie al meccanismo del POD virtuale (Point of Delivery, detto anche 'punto di fornitura', 'punto di consegna' o 'punto di prelievo'), potrebbe cedere energia e potenze utili a soddisfare l'esigenza di tutti i porti ricadenti nell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (Barletta, **Bari**, Brindisi, Manfredonia e Monopoli); - l'armatore avrebbe l'onere di eseguire modifiche di modesta entità sul mezzo navale perché la trasformazione avverrebbe a terra con idoneo trasformatore. Con questo progetto - elettrificazione delle banchine - l'AdSP MAM si pone all'avanguardia fra i porti italiani e del Mediterraneo, affermando che l'era green per i porti è possibile nella mission di salvaguardare l'ambiente e lo shipping.

ALTA VELOCITÀ MANIFESTAZIONE E POLEMICHE

«Trasporti e logistica serve un impegno unitario senza connotazioni di parte»

Un progetto complessivo di sviluppo che integri trasporti, collegamenti e logistica, ma che sia il frutto di una visione e di un lavoro condivisi, al di là delle logiche di "bandiera". Dopo la manifestazione tenuta domenica in stazione sull'Alta velocità, e le perplessità sorte sulle modalità di svolgimento dell'iniziativa, il sindaco di Lecce, Carlo Salvemini ed i sindacati tornano a ribadire l'importanza di un impegno pressante e di una strategia corale per avviare quel percorso di infrastrutturazione propiziato da una straordinaria stagione di nuovi strumenti finanziari. «Il Salento - spiega Salvemini - sconta come altri territori del Mezzogiorno un ritardo di investimenti nel settore strategico dei trasporti. Il tema della marginalità infrastrutturale del Mezzogiorno è una questione nazionale, ben rappresentata, da ultimo, nel rapporto Pendolaria 2021 di Legambiente. È giusto dunque aggiunge - che un intervento consistente per ridurre il gap sia oggetto di una richiesta pressante. Sul fronte del trasporto merci è in corso da parte della Regione Puglia, con l'assessore Delli Noci, un lavoro importante sul rafforzamento dello scalo ferroviario di Surbo. Sul tema del potenziamento e dell'ammodernamento dei collegamenti ferroviari e aerei

occorre lavorare per renderli possibili, prendendo in carico questo obiettivo come classe dirigente locale. L'iniziativa di domenica, pur viziata da inopportuni eccessi di protagonismo - fa notare Salvemini - ha visto la classe dirigente locale unita per un solo obiettivo: è un impegno da assumere per ottenere i risultati che finora non siamo riusciti a garantire alle nostre comunità». «Fuori qualsiasi tono polemico - fa sapere invece Ada Chirizzi, segretaria provinciale della Cisl - credo che la connotazione di parte espressa durante la manifestazione di domenica non abbia giovato all'immagine e al principio di una rivendicazione corale, di un'unità di intenti del territorio. Abbiamo mancato un'occasione importante per fare squadra». Domenica, tutti i rappresentanti delle sigle confederali hanno preso parte alla manifestazione. «Al di là delle questioni poste osserva Chirizzi - oggi abbiamo bisogno di una visione unitaria e coesa di tutti i soggetti: istituzioni, partenariato economico e sociale. Una partecipazione di tutti i protagonisti attivi, fuori da individualismi o logiche di parte. Ciò detto, assieme a Cgil e Uil avevamo già ribadito la nostra partecipazione a qualsiasi iniziativa del territorio per il territorio. E rimaniamo convinti che il tema dell'Alta velocità, pur importante, sia una porzione di un progetto di sviluppo più complessivo da orchestrare attraverso un lavoro sinergico. C'è un Piano europeo ancora in corso, il "2021-27" in fase di definizione, il Next generation Eu ed il Recovery plan. Occorre tenere insieme il tutto, e l'Alta velocità va collocata all'interno di un tema più ampio sulla mobilità di persone e merci a livello territoriale e internazionale, a livello di logistica integrata come la "Missione 3" del Recovery plan e in termini di intermodalità, utilizzando anche lo strumento degli "Interventi territoriali integrati"». E su questo fronte l'assessore regionale allo Sviluppo economico, Alessandro Delli Noci, ha incontrato ieri mattina, nella sede regionale di Lecce, le associazioni di categoria e gli operatori dei trasporti per raccogliere considerazioni e fare il punto della situazione. «Lo scalo di Surbo - afferma - rappresenta per il Salento un'occasione per riattivare una piattaforma logistica che oggi, per via della Zes adriatica sulla quale insiste lo scalo e del progetto del magazzino doganale, merita tutta la nostra attenzione. Dopo aver verificato la domanda di intermodalità del Grande Salento continua Delli Noci - che coinvolge le aree Zes e il porto di Brindisi, occorre trovare le soluzioni per ripristinare lo scalo».



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Brindisi

L' as sessore ha ricevuto da Rfi indicazioni sia sul valore immobiliare - che secondo una perizia del 2014 ammonta a 3 milioni di euro - sia sugli investimenti necessari per rifunzionizzarlo per un valore di 7 milioni. «In attesa che Rfi attualizzi la perizia sul costo - fa sapere - alcuni imprenditori hanno manifestato l' interesse a realizzare una cordata per assumere la gestione dello Scalo e contribuire alle spese di rilancio della struttura. Un passo decisivo che sarà gestito dalle associazioni di categoria già al lavoro da oggi».

IERI PASSA UN ORDINE DEL GIORNO COI SOLI VOTI D' OPPOSIZIONE

Terminale Edison posizioni divise in Consiglio comunale

Consiglio comunale diviso ieri sulla realizzazione del progetto Edison. Il consiglio comunale «impegna il Sindaco e la Giunta a favorire, per quanto di propria competenza, la realizzazione del progetto "G.N.L." Edison S.P.A. nel porto di Brindisi e ad acquisire, contestualmente, secondo una progettualità condivisa ed infrastrutturale, il "know how" e la forza lavoro di aziende locali favorendo la possibile realizzazione della cosiddetta "Catena del freddo" ovvero di altri investimenti che consentano al territorio di Brindisi un ritorno in termini di sviluppo ed occupazione; impegna, altresì, il Sindaco e la Giunta a riferire al Consiglio comunale sullo stato di attuazione del procedimento autorizzativo correlato, nonché a convocare la Conferenza dei Capigruppo perché partecipi alle riunioni con i delegati di Edison Spa nelle occasioni di incontro». Recita così il dispositivo dell' ordine del giorno approvato, frutto della fusione di altri due ordini del giorno presentati da quattro esponenti dell' opposizione uno a firma dei consiglieri di Forza Italia (Roberto Cavalerà e Guanluca Quarta) e il secondo presentato da da Ercole Saponaro (Lega) e Luciano Loiacono (Idea per Brindisi) - e passato con 12 voti della stessa opposizione dopo la richiesta di una sospensione. Nel corso dell' assise civica il sindaco Riccardo Rossi ha annunciato che il prossimo 3 marzo incontrerà i rappresentanti di Edison. La stessa società ha chiesto infatti, nei giorni scorsi, un confronto con il sindaco, il quale ha aperto ad un coinvolgimento anche della conferenza dei capigruppo, in vista di un eventuale consiglio monotematico. Il principale nodo da sciogliere è quello riguardante la localizzazione dell' opera. La soluzione di Costa Morena Est, nonostante il via libera del Comitato tecnico regionale e il benessere degli operatori portuali, continua a non soddisfare i consiglieri di Brindisi Bene Comune, movimento di cui fa parte lo stesso Riccardo Rossi. Il sindaco non ha fatto mistero dell' esistenza di sensibilità.

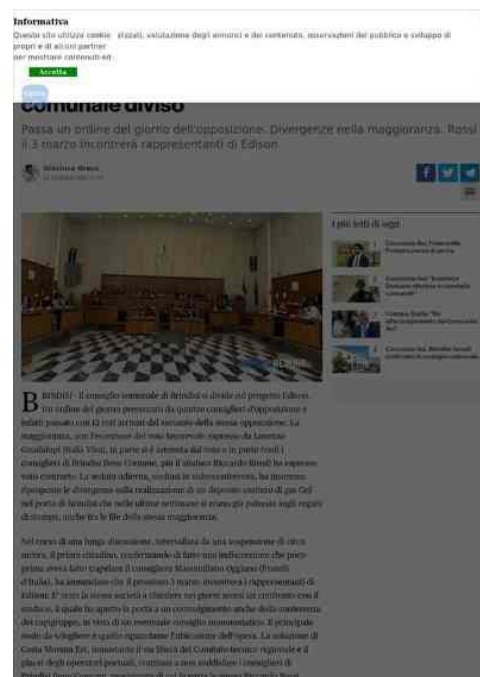


Brindisi Report

Brindisi

Brindisi, deposito costiero Gnl: consiglio comunale diviso

BRINDISI - Il consiglio comunale di **Brindisi** si divide sul progetto Edison. Un ordine del giorno presentato da quattro consiglieri d' opposizione è infatti passato con 12 voti arrivati dal versante della stessa opposizione. La maggioranza, con l' eccezione del voto favorevole espresso da Lorenzo Guadalupi (Italia Viva), in parte si è astenuta dal voto e in parte (vedi i consiglieri di **Brindisi** Bene Comune, più il sindaco Riccardo Rossi) ha espresso voto contrario. La seduta odierna, svoltasi in videoconferenza, ha insomma riproposto le divergenze sulla realizzazione di un deposito costiero di gas Gnl nel **porto** di **Brindisi** che nelle ultime settimane si erano già palesate sugli organi di stampa, anche fra le file della stessa maggioranza. Nel corso di una lunga discussione, intervallata da una sospensione di circa un' ora, il primo cittadino, confermando di fatto una indiscrezione che poco prima aveva fatto trapelare il consigliere Massimiliano Oggiano (Fratelli d' Italia), ha annunciato che il prossimo 3 marzo incontrerà i rappresentanti di Edison. E' stata la stessa società a chiedere nei giorni scorsi un confronto con il sindaco, il quale ha aperto la porta a un coinvolgimento anche della conferenza dei capigruppo, in vista di un eventuale consiglio monotematico. Il principale nodo da sciogliere è quello riguardante l' ubicazione dell' opera. La soluzione di Costa Morena Est, nonostante il via libera del Comitato tecnico regionale e il placet degli operatori portuali, continua a non soddisfare i consiglieri di **Brindisi** Bene Comune, movimento di cui fa parte lo stesso Riccardo Rossi. "Non nascondo - ha dichiarato il sindaco - sensibilità diverse all' interno della maggioranza". Nel rimarcare che a tutt' oggi si sta ragionando "senza un progetto definitivo", il sindaco ha posto il seguente interrogativo: "L' attribuzione di banchine pubbliche può essere fatta con un accordo o serve una procedura pubblica?". In consiglio erano approdati due ordini del giorno: uno a firma dei consiglieri di Forza Italia (Roberto Cavalera e Guanluca Quarta), l' altro proposto da Ercole Saponaro (Lega) e Luciano Loiacono (Idea per **Brindisi**). Dopo la sospensione, i quattro consiglieri hanno concordato su un unico ordine del giorno che impegna il sindaco e la giunta, nei limiti delle loro competenze, a favorire la realizzazione del progetto Edison, con il pieno coinvolgimento della forza-lavoro e delle aziende locali e con un chiaro riferimento alla possibilità di realizzare la cosiddetta "catena del freddo" per generare ulteriore sviluppo. L' ordine del giorno impegna inoltre il sindaco e la giunta ad aggiornare e a convocare la conferenza dei capigruppo, affinché partecipi alle riunioni con Edison. Prima della sospensione si era avuta l' impressione che maggioranza e opposizione potessero compattarsi, tenendo conto anche di un emendamento proposto da Pd, Bbc, Ora tocca a noi e Impegno per **Brindisi** che non differiva di molto dalla proposta dell' opposizione, nella parte riguardante la necessità di tenere informata la conferenza dei capigruppo su ogni eventuale progresso del progetto. Ma al momento della ripresa dei lavori, le divergenze sono riaffiorate. L' ordine del giorno di Forza Italia, Lega e Idea per **Brindisi** è dunque passato con i voti dell' opposizione (più quello di Lorenzo Guadalupi), mentre la maggioranza si è defilata. Per Massimiliano Oggiano (Fratelli d' Italia) si è trattata dell' "ennesima farsa in salsa locale", in un "consiglio comunale pieno di ipocrisia". "Abbiamo perso - afferma Oggiano - l' ennesima occasione di dimostrare che questa è una città affidabile. Credevo che con l' ordine del giorno (sempre sul progetto Edison, ndr) approvato all' unanimità lo scorso 27 ottobre avessimo messo una pietra tombale sull' argomento e invece così non è stato". Il deputato Mauro D' Attis (Forza Italia) nell' esprimere soddisfazione per il voto favorevole all' ordine del giorno, manifesta allo stesso tempo dispiacere nel constatare il voto contrario del Sindaco





Brindisi Report

Brindisi

che su questa vicenda si possa aprire una proficua fase di confronto, finalizzata ad utilizzare tutte le opportunità che rivengono da nuovi investimenti nel territorio di **Brindisi**. E' questa, infatti, l' unica strada possibile per aprire una nuova fase e per superare la gravissima crisi economica ed occupazionale che **Brindisi** e la sua provincia vivono ormai da tempo".

ECONOMIA LA PROPOSTA DI «PUGLIA POPOLARE»

Consorzio Asi, «trasferire le competenze»

La posizione di Iaia e Ribezzi

Trasferire ai Comuni le competenze del Consorzio Asi. È questa la posizione espressa da Raffaele Iaia, Coordinatore Cittadino di Puglia Popolare, e Umberto Ribezzi Capogruppo in consiglio comunale. «Puglia Popolare - dicono - si unisce alle forze politiche ed alle associazioni che nei giorni scorsi hanno già manifestato la volontà di proporre il trasferimento delle competenze dei Consorzi Asi ai comuni e, nel caso specifico, al Comune di Brindisi. L'obiettivo principale resta quello di scongiurare il pericolo di accorpamento con gli altri Consorzi Asi della Puglia (fatta eccezione per quello di Bari, che conserverebbe la sua autonomia) e magari la presidenza della restante parte delle Asi di Puglia. Si tratterebbe, infatti, di una evidente sottrazione di potere decisionale da parte della comunità della provincia di Brindisi». E ancora: Ricordando che l'area di competenza dell'ASI di Brindisi, e una delle più grandi della Puglia, e dove insistono una miriade di aziende tra le quali, alcune di carattere internazionale, solo rafforzando l'Ente Comunale con l'accorpamento Asi come braccio di programmazione operativa, si potranno rendere dei servizi maggiori alle aziende esistenti e diventare più attrattivi per coloro che vorranno investire, anche con la condivisione dell'**Autorità Portuale**, per quello che sta programmando con le sue competenze portuali. Ecco perché bisogna far presto a far sentire la "voce" di questo territorio alla Regione Puglia, in maniera tale da frenare il processo di trasformazione». I due esponenti ritengono giusto «disegnare un ruolo di maggiore rilievo da parte dei Comuni, visto che l'area industriale (sia a Brindisi che in quelle di Ostuni, Fasano e Francavilla Fontana) rappresenta il maggiore volano di sviluppo di ciascun territorio. È giusto che siano proprio le realtà comunali ad occuparsene, realizzando forme efficaci di integrazione con le città». [r. b.]



L'Asi verso l'accorpamento Ma è scontro sulla riforma

Puglia Popolare: «Il Comune di Brindisi assuma la gestione della zona industriale» E a Francavilla è polemica sulla proposta di uscire dal consorzio. Bruno: «Un errore»

Gianni CANNALIRE «Puglia Popolare si unisce alle forze politiche ed alle associazioni che nei giorni scorsi hanno già manifestato la volontà di proporre il trasferimento delle competenze dei Consorzi Asi ai comuni e, nel caso specifico, al Comune di Brindisi». È quanto scrivono Raffaele Iaia (coordinatore Cittadino di Puglia Popolare) e Umberto Ribezzi (Capogruppo di Puglia Popolare), intervenendo in merito al dibattito in corso da giorni sulla proposta di riforma dei consorzi che la Regione si appresta a varare e che prevederebbe il contestato accorpamento dei Consorzi Asi della Puglia (fatta eccezione per quello di Bari, che conserverebbe la sua autonomia). «Si tratterebbe, infatti, di una evidente sottrazione di potere decisionale da parte della comunità della provincia di Brindisi», spiegano i rappresentanti di Puglia Popolare, ricordando che l'area di competenza dell'Asi di Brindisi è una delle più grandi della Puglia, dove insistono una miriade di aziende tra le quali, alcune di carattere internazionale: «Solo rafforzando l'Ente Comunale con l'accorpamento Asi come braccio di programmazione operativa, si potranno rendere dei servizi maggiori alle aziende esistenti e diventare più attrattivi per coloro che vorranno investire, anche con la condivisione dell'**Autorità Portuale** di **Sistema** Adriatico, per quello che sta programmando con le sue competenze portuali», affermano Iaia e Ribezzi. E concludono: «Riteniamo giusto, invece, disegnare un ruolo di maggiore rilievo da parte dei Comuni, visto che l'area industriale (sia a Brindisi che in quelle di Ostuni, Fasano e Francavilla Fontana) rappresenta il maggiore volano di sviluppo di ciascun territorio e quindi è giusto che siano proprio le realtà comunali ad occuparsene, realizzando forme sempre più efficaci di integrazione con le città». E sul tema è scontro anche a Francavilla Fontana. «Solo uno slogan frutto dell'approssimazione». Così Maurizio Bruno, consigliere regionale e comunale del Pd, etichetta l'ipotesi di una possibile fuoriuscita del Comune di Francavilla dal consorzio Asi ventilata dall'assessore Domenico Magliola. Una ipotesi questa che avrebbe, almeno per Bruno, dei risvolti paradossali. «Non potremmo uscire sostiene Bruno - dall'Asi dall'oggi al domani, perché uscendo, e qui sta il paradosso, non saremmo più padroni dell'area di via San Vito, perché resterebbe nelle mani dell'Asi di Brindisi. E noi perderemmo pure quella parte di voce in capitolo che abbiamo su quella porzione del nostro territorio. Risultato: potremmo scordarci definitivamente di intervenire sul vincolo idrogeologico. Passando così, con questo colpo di genio della nostra amministrazione, dalla padella alla brace. Complimenti». Per l'esponente regionale l'amministrazione comunale avrebbe le idee confuse. «La questione Asi fa sapere Bruno - è per Francavilla Fontana talmente delicata che meraviglia l'incredibile livello di approssimazione, per non dire improvvisazione, con cui è trattata da certi nostri amministratori. Secondo l'assessore, dal momento che l'area Asi del Comune di Francavilla è sottoposta a vincolo idrogeologico e, quindi, non si può costruire nulla, si può uscire dall'Asi così almeno risparmiiamo quei 40mila euro l'anno che paghiamo come soci. Bene. Anzi male. Male perché ci si aspetta che un assessore sappia che la legge regionale del 2017 non prevede alcuna possibilità di uscita di un socio dal Consorzio in quanto lo stesso ha formalmente sottoscritto gli atti di adesione, cedendo la sovranità urbanistica dell'area di via San Vito al Consorzio stesso». Bruno bacchetta l'assessore comunale Magliola sul fatto che il Comune non si è attivato per l'eliminazione del rischio idrogeologico su via San Vito perdendo di fatto il relativo finanziamento scaduto il 15



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

gennaio scorso. Lo stesso consigliere regionale difende l'operato del presidente dell'Asi Mimmo Bianco. «È grazie al Consorzio se Francavilla è stata inserita nella zona Zes e, sempre grazie a Bianco ed al Consorzio se la zona pip di Francavilla sarà dotata a brevissimo di un **sistema** di video sorveglianza collegato con il **Sistema** Nazionale di Controllo Targhe e Transiti». Da qui l'invito di Bruno rivolto agli amministratori comunali, quello cioè «di immergersi nei veri problemi invece di produrre solo slogan». Per Antonio Andrisano, capogruppo di Forza Italia, «è opportuno che il consiglio comunale venga investito circa il progetto di riforma dei consorzi prospettato dall'assessore regionale Alessandro Delli Noci ed anche per capire, da parte dell'amministrazione comunale, alla luce dei recenti puzzle di posizioni emerse all'interno della maggioranza quale sia la sua linea in merito all'Asi e al suo futuro». Il Pd di Francavilla Fontana ha chiesto al sindaco Antonello Denuzzo la convocazione urgente di un Consiglio comunale monotematico, avente come argomento il futuro del Consorzio Asi Brindisi ed il ruolo della nostra Città all'interno di esso. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Zes, cordata di imprese per lo scalo merci di Surbo

Un pool di imprese si dichiara disponibile a costituire una cordata che assuma la gestione dello scalo ferroviario di Surbo abbandonato da 12 anni. La svolta è dietro l'angolo: una cordata che potrebbe contribuire anche alle spese di manutenzione. La conferma arriva dall'assessore regionale allo Sviluppo economico, Alessandro Delli Noci, dopo il confronto svoltosi ieri a Lecce con istituzioni, associazioni di categoria e imprese del settore spedizioni e operatori della logistica che da tempo invocano la riattivazione dell'ex terminal Primiceri. Un passo in avanti decisivo dopo che lo scorso 8 febbraio la Regione ha acquisito da Rete Ferroviaria Italiana (Rfi) la stima dei costi da sostenere per rimettere in sesto l'infrastruttura (binari, fabbricati e piazzale): in tutto 7 milioni di euro. La società controllata da Ferrovie dello Stato ha offerto anche una stima del valore immobiliare (2,9 milioni di euro), ma risalendo la stessa a una perizia del 2014 (quando lo scalo fu messo in vendita senza successo) Delli Noci ne ha richiesto un aggiornamento. Si passa, dunque, alla fase operativa. «Lo Scalo di Surbo - sostiene l'esponente della giunta Emiliano ed ex vicesindaco di Lecce - rappresenta per il Salento un'occasione per riattivare una piattaforma logistica che oggi, per via della Zes adriatica sulla quale insiste lo scalo e del progetto del magazzino doganale, merita tutta la nostra attenzione». Nella visione della Regione - insieme all'**Autorità Portuale** Adriatica presieduta da Ugo Patroni Griffi - in due mesi di confronto sul tema, lo scalo è pensato come un hub merci anche al servizio dei porti di Brindisi, Taranto e Bari. È a tale scopo che s'ipotizza la definizione di un regime doganale di favore che possa agevolare la destinazione dei fabbricati già esistenti a deposito doganale e/o magazzino di temporanea custodia, come anche la programmazione di interventi infrastrutturali più significativi per il potenziamento dell'intermodalità ferro/mare/gomma. Tra questi, il più funzionale alla riattivazione della piattaforma è l'adeguamento della tratta Lecce-Bari alla sagoma P/C80 che consente il trasporto dei tir sui carri ferroviari: la cosiddetta autostrada viaggiante. Grazie a quest'opera (4 milioni di euro) entro il 2022 i binari del Salento saranno connessi a quelli della Rete Transeuropea di Trasporto (TEN-T) e le aziende del territorio potranno far viaggiare le proprie merci su ferro fino a Helsinki lungo il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo che oggi si estende dalla Finlandia a Malta passando per Taranto e Bari. «Dopo aver verificato la domanda di intermodalità del Grande Salento che coinvolge le aree Zes e il porto di Brindisi - continua Delli Noci -, occorre trovare le soluzioni per ripristinare lo scalo». Poi, appunto, la novità: l'interesse manifestato da alcuni imprenditori a costituire la cordata. «Si tratta - conclude l'assessore - di un passo decisivo che sarà gestito dalle associazioni di categoria già al lavoro da oggi». P.Spa. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



GIOIA TAURO Sindaci disposti a partecipare allo sviluppo del porto

Una delegazione di "Città degli Ulivi" a confronto con l'ammiraglio Agostinelli

GIOIA TAURO - «Un incontro proficuo ed estremamente interessante che ha permesso di effettuare una disamina a 360° sulle principali tematiche che riguardano il Porto di Gioia Tauro». Così viene definito in una nota l'incontro avvenuto nella sede dell' **Autorità Portuale** di Gioia Tauro tra una rappresentanza dell'Associazione "Città degli Ulivi" (sodalizio che riunisce i sindaci dei 33 Comuni della Piana di Gioia Tauro ndr), composta dal Presidente dell'Assemblea Giuseppe Zampogna, dal Presidente del Comitato Direttivo Francesco Cosentino e dai componenti del Comitato Alessandro Giovinazzo e Marco Caruso e il Commissario Straordinario della Port Authority, Andrea Agostinelli. «Il cordiale incontro - si legge in una nota di "Città degli Ulivi" - è servito ad affrontare le problematiche di questa grande infrastruttura che ormai ha un ruolo consolidato nel contesto nazionale e mediterraneo e rappresenta un'occasione irriunciabile per lo sviluppo economico e la crescita sociale della Calabria. Si è discusso delle oggettive difficoltà che si devono affrontare quotidianamente ma anche di temi legati allo sviluppo ed alle prospettive del Porto, dei concreti risultati raggiunti e della costante crescita che si sta registrando». «In questa ottica - prosegue la nota dell'associazione dei sindaci - si è concordemente ragionato sull'opportunità di programmare un incontro tra il Commissario Agostinelli e l'Assemblea dei sindaci della Piana di Gioia Tauro, per affrontare più dettagliatamente alcune questioni specifiche come la Zes, il retroporto, la viabilità di collegamento e le altre questioni strettamente connesse». «I sindaci - conclude la nota - nel riconoscere l'impegno ed i gratificanti riscontri che stanno caratterizzando la gestione del Commissario Agostinelli, hanno manifestato la disponibilità a concorrere, quali soggetti istituzionali e nel rispetto dei ruoli, al progetto di sviluppo del Porto di Gioia Tauro ed alla sua affermazione quale polo di riferimento per il Mediterraneo».



Vertenza. Sindacati ricevuti dall' assessora Zedda: «Si trovino investitori internazionali»

Porto canale, la protesta non si ferma

Ieri nuovo sit-in dei lavoratori a Villa Devoto per il rilancio dello scalo

La protesta degli ex lavoratori Cict del **porto** Canale di Cagliari arriva a villa Devoto. I lavoratori, alla Giunta e al nuovo governo, chiedono una strategia unitaria per il futuro del **porto** e che la banchina dello scalo sia il punto di partenza per il rilancio del transhipment in città. Richieste «Siamo nuovamente qui per rappresentare la rabbia e l' esasperazione dei nostri lavoratori - afferma Corrado Pani, segretario regionale e Fit Cisl trasporti -, l' obiettivo è salvaguardare le professionalità, chiediamo che venga inserito nel "ristori cinque", il decreto per la costituzione dell' agenzia». In cassa integrazione, dopo l' addio del vecchio terminalista, i lavoratori, dopo il sit in sotto il Consiglio regionale e quello nelle scalinate di Bonaria, hanno annunciato che sarebbero andati avanti a oltranza se la loro voce non fosse stata ascoltata. Delusione «In queste ultime settimane ci sono state solo dichiarazioni di intenti da chi deve supportare questa vertenza, ma non è stato fatto alcun passo in avanti anche a causa della crisi di governo - spiega Massimiliana, segretaria generale Filt Cgil Cagliari -, dobbiamo rilanciare con forza la vertenza, perché noi non ci arrendiamo fino a quando non verranno messi al sicuro i lavoratori e le lavoratrici del **porto** canale con tutte le loro famiglie e riportare il traffico merci in Sardegna». Anche per Pani «Cagliari merita la riapertura del tavolo interministeriale. Questa è l' occasione per chiedere al presidente della Regione Solinas di interloquire con il ministro Giorgetti affinché venga riaperto il confronto per parlare non solo di rilancio, ma per trovare le soluzioni necessarie per poter portare il transhipment in città». In tarda mattinata i rappresentanti sindacali sono stati ricevuti dall' assessora al Lavoro Alessandra Zedda. «Abbiamo ribadito all' assessora la nostra volontà di incontrare il presidente Solinas per confrontarci sulla vertenza e anche per parlare del rilancio del **porto**», spiega William Zonca segretario regionale della Uilt-Uil. Per i sindacati la Regione deve intercedere per portare investitori internazionali in grado di garantire un nuovo avvio. «Lo scalo deve essere allettante anche per i grandi gruppi, ma serve l' appoggio dei ministeri», conclude Zonca. Francesca Melis.



Porti: Cagliari in crisi, Uil a Solinas "salvare i lavoratori"

"Nessun frazionamento delle banchine, si punti al rilancio"

Messa in sicurezza dei lavoratori dell' ex Cict e strategia unitaria per il futuro del Porto Canale. Con un punto fermo: la banchina dello scalo cagliaritano non deve essere frazionata in attività di altro tipo. Sono queste le richieste della Uiltrasporti Sardegna al presidente della Regione Sardegna, Christian Solinas, nel giorno in cui i lavoratori hanno organizzato un sit-in davanti alla sede della Presidenza della Regione, a Villa Devoto. "Chiediamo innanzitutto di fare pressione sul governo perché l' Agenzia dei lavoratori del transhipment sia inserita nel decreto Ristori 5 così come è stato fatto in passato per altre realtà portuali - spiega il segretario generale della Uiltrasporti Sardegna William Zonca - Riteniamo che dopo le fasi d' insediamento del nuovo Governo i ministeri competenti, la Regione sarda e l' **Autorità portuale** debbano esplorare immediatamente le intenzioni di tutte le società che fino ad oggi hanno mostrato interesse per lo scalo cagliaritano perché riteniamo che la posizione baricentrica di Cagliari e l' imminente concessione della Zona Economica Speciale (Zes) possano completare l' offerta, rendendo il porto industriale di Cagliari un polo fondamentale per il transhipment internazionale".

La Uiltrasporti sarda è comunque netta su un fatto: la banchina del porto industriale dovrà continuare ad essere utilizzata per il transhipment senza micro-frazionamenti di attività diverse dal trasbordo container, come invece proposto da Grendi. "Ci sono tutte le condizioni per far sì che un competitor possa essere inserito nella banchina senza danni per nessuno, né preclusioni per altre realtà esistenti o in via di costituzione - spiega Zonca -. Questa è secondo noi una questione di fondamentale importanza per il rilancio del transhipment e su questo siamo sempre stati chiari con l' **Autorità portuale**, con la Regione e le istituzioni competenti. Secondo noi non occorre un' azione unitaria in questa direzione: un' impostazione differente sarebbe un danno per la Sardegna e impedirebbe allo scalo di essere un volano per l' economia de territorio". Nel caso in cui non dovesse andare a buon fine un' esplorazione senza call, la Uiltrasporti ritiene fondamentale una nuova call molto meno stringente di quella precedente. "Con l' istituzione della Zona Economica Speciale e nuovi incentivi verso chi vuole investire nel transhipment in Sardegna, il porto di Cagliari potrebbe essere indicato dallo stesso ministero dei Trasporti come polo fondamentale al centro del Mediterraneo per il trasbordo dei container". (ANSA).



Sardegna, Solinas: "Vicini ai lavoratori del Porto Canale"

"Auspichiamo massima attenzione dall' Autorità e dal Ministero"

Cagliari, 22 feb. (askanews) - La Regione esprime vicinanza ai lavoratori del Porto Canale di Cagliari in lotta e si rende disponibile ad avviare ogni azione di sensibilizzazione istituzionale - nei confronti dell' **Autorità Portuale** e quindi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - affinché sia garantita la massima attenzione alle loro richieste di salvaguardia dell' occupazione. "Prendiamo atto della situazione che interessa i lavoratori dell' impresa che operava nel Porto Canale, rendendoci disponibili all' ascolto e, se fosse utile, alla facilitazione dei rapporti con chi è deputato a trovare risposte", ha detto il Presidente Christian Solinas ricordando l' impegno fin qui profuso sul fronte della salvaguardia dei posti di lavoro. "Abbiamo a cuore il futuro dello scalo e condividiamo le preoccupazioni di questi lavoratori - evidenzia il Presidente -. Come già avvenuto nei mesi scorsi ci impegniamo affinché si mettano a punto soluzioni e si introducano strumenti utili a garantire il buon funzionamento di una infrastruttura **portuale** che riteniamo strategica. In quest' ottica guardiamo con favore a tutte le attività che l' **Autorità portuale** vorrà intraprendere per assicurare una prospettiva industriale al Porto Canale di Cagliari, valorizzando il capitale umano e creando le condizioni per il reale funzionamento dello scalo". Solinas ha espresso l' auspicio che le preoccupazioni manifestate questa mattina possano trovare risposte concrete nell' azione di chi è deputato a sostenere e implementare lo sviluppo e il rilancio del Porto Canale di Cagliari. La delegazione è stata ricevuta in mattinata dall' Assessore del Lavoro Alessandra Zedda, che ha ripercorso insieme ai lavoratori tutte le tappe della vicenda ed esaminato con loro i temi oggetto di preoccupazione. "La Regione sta seguendo con attenzione l' evolversi della situazione, specie per quel che riguarda i lavoratori in condizione di Naspi. Sotto il profilo della formazione la Regione è infatti al loro fianco - ha evidenziato l' esponente della Giunta Solinas -. Abbiamo già attivato i corsi che termineranno il 31 marzo e abbiamo integrato alla misura di politica attiva anche il sostegno economico prevedendo un rimborso come integrazione del corso di formazione. È in arrivo la prima tranche legata all' assorbimento del 50 per cento e del corso". L' Assessore Zedda ha garantito ai lavoratori l' attenzione massima da parte della Regione: "Stiamo seguendo l' ipotesi di Agenzia che sta proponendo l' **Autorità** di sistema di concerto con il Ministero e, pur non avendo alcuna competenza su questo fronte, ci auguriamo di poter esprimere la nostra posizione".



Cagliari Live Magazine

Cagliari

Porto Canale, Solinas: "vicini ai lavoratori, auspichiamo massima attenzione da parte dell' autorità e del ministero

"Prendiamo atto della situazione che interessa i lavoratori dell' impresa che operava nel Porto Canale, rendendoci disponibili all' ascolto e, se fosse utile, alla facilitazione dei rapporti con chi è deputato a trovare risposte", ha detto il Presidente Christian Solinas ricordando l' impegno fin qui profuso sul fronte della salvaguardia dei posti di lavoro. "Abbiamo a cuore il futuro dello scalo e condividiamo le preoccupazioni di questi lavoratori - evidenzia il Presidente - Come già avvenuto nei mesi scorsi ci impegniamo affinché si mettano a punto soluzioni e si introducano strumenti utili a garantire il buon funzionamento di una infrastruttura **portuale** che riteniamo strategica. In quest' ottica guardiamo con favore a tutte le attività che l' **Autorità portuale** vorrà intraprendere per assicurare una prospettiva industriale al Porto Canale di Cagliari, valorizzando il capitale umano e creando le condizioni per il reale funzionamento dello scalo". Il Presidente Solinas ha espresso l' auspicio che le preoccupazioni manifestate questa mattina possano trovare risposte concrete nell' azione di chi è deputato a sostenere e implementare lo sviluppo e il rilancio del Porto Canale di Cagliari. La delegazione è stata ricevuta in mattinata dall' Assessore del Lavoro Alessandra Zedda, che ha ripercorso insieme ai lavoratori tutte le tappe della vicenda ed esaminato con loro i temi oggetto di preoccupazione. "La Regione sta seguendo con attenzione l' evolversi della situazione, specie per quel che riguarda i lavoratori in condizione di Naspi. Sotto il profilo della formazione la Regione è infatti al loro fianco - ha evidenziato l' esponente della Giunta Solinas - Abbiamo già attivato i corsi che termineranno il 31 marzo e abbiamo integrato alla misura di politica attiva anche il sostegno economico prevedendo un rimborso come integrazione del corso di formazione. È in arrivo la prima tranche legata all' assorbimento del 50 per cento e del corso". L' Assessore Zedda ha garantito ai lavoratori l' attenzione massima da parte della Regione: "Stiamo seguendo l' ipotesi di Agenzia che sta proponendo l' **Autorità** di sistema di concerto con il Ministero e, pur non avendo alcuna competenza su questo fronte, ci auguriamo di poter esprimere la nostra posizione".



Porto Canale, Solinas: "Vicini ai lavoratori"

La Regione si rende disponibile ad avviare ogni azione di sensibilizzazione istituzionale nei confronti dell' **Autorità Portuale** e quindi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Di: Redazione Sardegna Live La Regione esprime vicinanza ai lavoratori del Porto Canale di Cagliari in lotta e si rende disponibile ad avviare ogni azione di sensibilizzazione istituzionale - nei confronti dell' **Autorità Portuale** e quindi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - affinché sia garantita la massima attenzione alle loro richieste di salvaguardia dell' occupazione. 'Prendiamo atto della situazione che interessa i lavoratori dell' impresa che operava nel Porto Canale, rendendoci disponibili all' ascolto e, se fosse utile, alla facilitazione dei rapporti con chi è deputato a trovare risposte', ha detto il Presidente Christian Solinas ricordando l' impegno fin qui profuso sul fronte della salvaguardia dei posti di lavoro. 'Abbiamo a cuore il futuro dello scalo e condividiamo le preoccupazioni di questi lavoratori - evidenzia il Presidente - Come già avvenuto nei mesi scorsi ci impegniamo affinché si mettano a punto soluzioni e si introducano strumenti utili a garantire il buon funzionamento di una infrastruttura **portuale** che riteniamo strategica. In quest' ottica guardiamo con favore a tutte le attività che l' **Autorità portuale** vorrà intraprendere per assicurare una prospettiva industriale al Porto Canale di Cagliari, valorizzando il capitale umano e creando le condizioni per il reale funzionamento dello scalo'. Il Presidente Solinas ha espresso l' auspicio che le preoccupazioni manifestate questa mattina possano trovare risposte concrete nell' azione di chi è deputato a sostenere e implementare lo sviluppo e il rilancio del Porto Canale di Cagliari. La delegazione è stata ricevuta in mattinata dall' Assessore del Lavoro Alessandra Zedda, che ha ripercorso insieme ai lavoratori tutte le tappe della vicenda ed esaminato con loro i temi oggetto di preoccupazione. 'La Regione sta seguendo con attenzione l' evolversi della situazione, specie per quel che riguarda i lavoratori in condizione di Naspi. Sotto il profilo della formazione la Regione è infatti al loro fianco - ha evidenziato l' esponente della Giunta Solinas - Abbiamo già attivato i corsi che termineranno il 31 marzo e abbiamo integrato alla misura di politica attiva anche il sostegno economico prevedendo un rimborso come integrazione del corso di formazione. È in arrivo la prima tranche legata all' assorbimento del 50 per cento e del corso'. L' Assessore Zedda ha garantito ai lavoratori l' attenzione massima da parte della Regione: 'Stiamo seguendo l' ipotesi di Agenzia che sta proponendo l' **Autorità** di sistema di concerto con il Ministero e, pur non avendo alcuna competenza su questo fronte, ci auguriamo di poter esprimere la nostra posizione'.



Porto canale in crisi, appello sindacati: "La banchina non venga frazionata"

Messa in sicurezza dei lavoratori dell' ex Cict e strategia unitaria per il futuro del Porto canale . Con un punto fermo: la banchina dello scalo cagliaritano non deve essere frazionata in attività di altro tipo. Sono queste le richieste della Uiltrasporti Sardegna al presidente della Regione Sardegna, Christian Solinas , nel giorno in cui i lavoratori hanno organizzato un sit-in davanti a Villa Devoto. "Chiediamo innanzitutto di fare pressione sul governo perché l' Agenzia dei lavoratori del transhipment sia inserita nel decreto Ristori 5 così come è stato fatto in passato per altre realtà portuali - spiega il segretario generale della Uiltrasporti Sardegna, William Zonca -. Riteniamo che dopo le fasi d' insediamento del nuovo Governo i ministeri competenti, la Regione sarda e l' **Autorità portuale** debbano esplorare immediatamente le intenzioni di tutte le società che fino ad oggi hanno mostrato interesse per lo scalo cagliaritano perché riteniamo che la posizione baricentrica di Cagliari e l' imminente concessione della Zona economica speciale (Zes) possano completare l' offerta, rendendo il porto industriale di Cagliari un polo fondamentale per il transhipment internazionale". La Uiltrasporti sarda è comunque netta su un fatto: la banchina del porto industriale dovrà continuare ad essere utilizzata per il transhipment senza micro-frazionamenti di attività diverse dal trasbordo container, come invece proposto da Grendi. "Ci sono tutte le condizioni per far sì che un competitor possa essere inserito nella banchina senza danni per nessuno, né preclusioni per altre realtà esistenti o in via di costituzione - spiega Zonca -. Questa è secondo noi una questione di fondamentale importanza per il rilancio del transhipment e su questo siamo sempre stati chiari con l' **Autorità portuale** , con la Regione e le istituzioni competenti. Secondo noi occorre un' azione unitaria in questa direzione: un' impostazione differente sarebbe un danno per la Sardegna e impedirebbe allo scalo di essere un volano per l' economia de territorio". Nel caso in cui non dovesse andare a buon fine un' esplorazione senza call, la Uiltrasporti ritiene fondamentale una nuova call molto meno stringente di quella precedente. "Con l' istituzione della Zona economica speciale e nuovi incentivi verso chi vuole investire nel transhipment in Sardegna, il porto di Cagliari potrebbe essere indicato dallo stesso ministero dei Trasporti come polo fondamentale al centro del Mediterraneo per il trasbordo dei container".



Porto Canale, lavoratori a Villa Devoto. Solinas: "Pronti a fare da facilitatori"

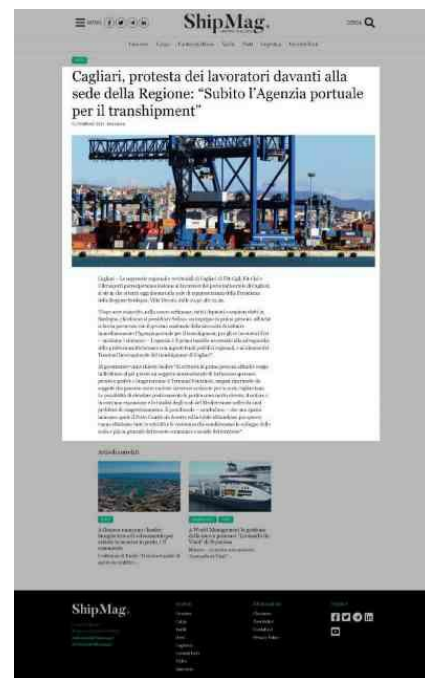
"Prendiamo atto della situazione che interessa i lavoratori dell' impresa che operava nel Porto Canale, rendendoci disponibili all' ascolto e, se fosse utile, alla facilitazione dei rapporti con chi è deputato a trovare risposte". Lo ha detto il presidente della Regione, Christian Solinas , ricordando l' impegno sul fronte della salvaguardia dei posti di lavoro, ed esprimendo vicinanza ai lavoratori in lotta e si rende disponibile ad avviare ogni azione di sensibilizzazione istituzionale - nei confronti dell' **Autorità portuale** e quindi del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - affinché sia garantita la massima attenzione alle loro richieste di salvaguardia dell' occupazione. "Abbiamo a cuore il futuro dello scalo e condividiamo le preoccupazioni di questi lavoratori - ha aggiunto Solinas -. Come già avvenuto nei mesi scorsi ci impegniamo affinché si mettano a punto soluzioni e si introducano strumenti utili a garantire il buon funzionamento di una infrastruttura **portuale** che riteniamo strategica. In quest' ottica guardiamo con favore a tutte le attività che l' **Autorità portuale** vorrà intraprendere per assicurare una prospettiva industriale al Porto Canale di Cagliari, valorizzando il capitale umano e creando le condizioni per il reale funzionamento dello scalo".

LEGGI ANCHE: Porto canale in crisi, appello sindacati: 'La banchina non venga frazionata' Solinas ha espresso l' auspicio che le preoccupazioni manifestate questa mattina possano trovare risposte concrete nell' azione di chi è deputato a sostenere e implementare lo sviluppo e il rilancio del Porto Canale di Cagliari. La delegazione è stata ricevuta dall' assessora al Lavoro, Alessandra Zedda , che ha ripercorso insieme ai lavoratori tutte le tappe della vicenda ed esaminato con loro i temi oggetto di preoccupazione. "La Regione sta seguendo con attenzione l' evolversi della situazione, specie per quel che riguarda i lavoratori in condizione di Naspi . Sotto il profilo della formazione la Regione è infatti al loro fianco - ha evidenziato l' esponente della Giunta Solinas -. Abbiamo già attivato i corsi che termineranno il 31 marzo e abbiamo integrato alla misura di politica attiva anche il sostegno economico prevedendo un rimborso come integrazione del corso di formazione. È in arrivo la prima tranche legata all' assorbimento del 50% e del corso. Stiamo seguendo l' ipotesi di Agenzia che sta proponendo l' **Autorità** di sistema di concerto con il Ministero e, pur non avendo alcuna competenza su questo fronte, ci auguriamo di poter esprimere la nostra posizione", ha concluso Alessandra Zedda.



Cagliari, protesta dei lavoratori davanti alla sede della Regione: Subito l'Agenzia portuale per il transhipment

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



Piace l'idea di waterfront dell'Autorità di Sistema

La Commissione Piano strategico proporrà migliorie

Giusy Caminiti VILLA SAN GIOVANNI Riunione interlocutoria ieri mattina in videoconferenza tra il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto, Mario Mega, e i componenti della commissione Piano strategico: la commissione stilerà una nota di riscontro da consegnare all'amministrazione comunale per poter proseguire l'iter di sottoscrizione del protocollo tra l'Adsp e il Comune, indicando «eventuali migliorie da apportare alla valida idea di sviluppo futuro per l'intero waterfront cittadino». A coordinare l'incontro la presidente della commissione Aurora Zito, la quale ha ringraziato per la presenza il presidente Mega, evidenziando «l'entusiasmo e lo spirito di collaborazione politico e amministrativo con il quale vengono affrontati temi sensibili e importanti per il territorio di Villa dai componenti la commissione». La Zito ha sottolineato le «favorevoli trasformazioni generate dallo spostamento degli approdi a sud, che permetterebbero di riqualificare aree attualmente non utilizzate, di mettere in sicurezza i percorsi pedonali che quotidianamente i pendolari percorrono e che prevederebbero lo spostamento dei mezzi pesanti al di fuori del centro cittadino riducendo l'impatto dell'inquinamento ambientale». Tutte considerazioni condivise dal presidente Mega, cui è toccato il compito di illustrare il lavoro fatto in condivisione con l'Amministrazione evidenziando le finalità del percorso avviato, «che porterà alla redazione del PRG del **Sistema Portuale**: piena collaborazione e confronto con gli enti locali per comprendere al meglio quelle che sono le criticità e le volontà dei territori oggetto di pianificazione». Confermate le due fasi di intervento: «La prima - spiega la commissione - ha come obiettivo riqualificare l'approdo dei mezzi veloci, potenziando le corse e creando una stazione marittima, per ridisegnare i percorsi pedonali attualmente poco accessibili»: interventi per un importo di 30 milioni (25 per una nuova banchina e la stazione per i mezzi veloci; 5 a carico della Regione per il riammodernamento della banchina zero, unica pubblica). Mega ha garantito «il supporto e la collaborazione» di Rfi per un intervento «univoco e condiviso». La seconda fase riguarderà lo spostamento degli approdi a sud con il ridisegno dell'area **portuale** e la conversione delle attuali invasi a porto turistico: «Per questa fase - ha spiegato il presidente Mega - servirà una pianificazione integrata con gli strumenti urbanistici comunali».



Via libera al grande centro vaccinale A marzo in Fiera altre 44 postazioni

Da oggi saranno allestiti due padiglioni gemelli e autonomi. Un paio di casi alle scuole Mazzini e Tremestieri: "salve" altre tre

Domenico Bertè messina Adesso non ci sono più dubbi. La Fiera di Messina ospiterà per i prossimi sette mesi il centro di vaccinazione di massa della provincia. Le ultime perplessità sono state fugate dalla conferenza dei servizi che si è svolta ieri mattina nella sede cittadina della Protezione civile regionale. Gli ostacoli autorizzativi sono stati tutti superati, adesso va solo definito il percorso migliore per la viabilità dell'intera zona. Dopo la riunione di ieri mattina, nuovo sopralluogo per gli ultimi accorgimenti che porterebbero ad un ingresso dei mezzi dal "serpentone" d'ingresso degli imbarcaderi di Caronte&Tourist e un'uscita, invece, dal viale della Libertà. Oggi nuove visite tecniche e poi avvio delle azioni propedeutiche all'apertura attiva una decina di giorni, qualcosa in più di quanto preventivato in prima battuta. L'hub, così vengono chiamati i centri vaccinali di massa, avrà 44 postazioni. Saranno equamente divise fra i padiglioni gemelli 7A e 7B. Ognuna di queste strutture sarà autonoma e avrà i propri settori amministrativi, spogliatoi, depositi, aree di osservazione, desk d'accoglienza, URP Infopoint. Le auto saranno posteggiate, invece, sul fronte mare interno. Per rendere disponibile e attrezzare l'hub per arrivare ad un obiettivo presumibile di 1500 vaccinazioni al giorno, serviranno interventi all'impianto elettrico, al pavimento al sistema di areazione. Uno dei due padiglioni potrebbe essere consegnato dalla Protezione Civile entro la prossima settimana. A chiudere l'accordo per l'utilizzo della Fiera e a dare tutte le autorizzazioni del caso è stata la conferenza dei servizi a cui hanno partecipato il commissario straordinario per l'emergenza Covid Maria Grazia Furnari, il capo di gabinetto vicario dell'Assessorato regionale alla salute Ferdinando Croce, il direttore sanitario dell'ASP Dino Alagna; il capo della Protezione Civile regionale Salvo Cocina e, della Protezione Civile di Messina, Bruno Manfrè e Grazia Rosa Cammaroto, il segretario generale dell'**Autorità Portuale** di Messina Domenico Latella, il coordinatore della Task Force vaccinazioni della Regione Siciliana Mario Minore, il comandante provinciale dei Vigili del Fuoco Giuseppe Biffarella, gli assessori Dafne Musolino e Massimo Minutoli, Vincenzo Franza, in rappresentanza della Caronte & Tourist. Immaginiamo, dunque, che scorte permettendo, da marzo possano scattare le prenotazioni per la vaccinazione di centinaia e centinaia di messinesi under 55 al giorno. Ci sarà un meccanismo di prenotazione e da quei due padiglioni è destinata a passare gran parte dei 230.000 abitanti della città. Mentre per quanto riguarda la provincia, l'ufficio del commissario è già al lavoro per individuare gli "spoke", unità territoriali più piccole, nei vari Comuni. Intanto la scuola continua ad essere cartina di tornasole della situazione epidemiologica della città. Ieri sono emersi due nuovi casi di positività, ma, in compenso, ancora una volta non sono emersi contagi dai controlli con i test rapidi somministrati ai compagni di classe e ai docenti degli studenti risultati positivi nei giorni precedenti. Ieri è stata la volta della Cannizzaro Galatti, della Manzoni e della La Pira-Gentiluomo superare l'esame del tampone liberatorio. 52 test, zero contagi. E questo conferma come la scuola, in fin dei conti, sia un luogo sicuro perché i casi singoli non hanno mai portato a focolai. Ma ieri, dicevamo si sono registrati due casi nuovi. Uno alla sezione omonima delle elementari dell'IC Tremestieri. Una alunna si è sottoposta a tampone ed è risultata positiva. La sorella, negativa, frequenta la stessa scuola ma altra classe. Prudenzialmente la preside Giovanna Messina ha disposto, dopo aver sentito l'Asp, la didattica a distanza per entrambe



Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

le classi. Sanificate le aule delle due classi. Tampone liberatorio lunedì prossimo. Un caso è emerso anche al comprensivo Mazzini, sezione staccata Cristo Re. Un'intera classe di prima elementare è stata posta in didattica a distanza e giovedì è stato programmato il tampone di controllo.

Vaccini di massa a Messina, confermata la Fiera: sarà trasformata in un grande hub con 48 'box'

Redazione sport

Saranno 48 i 'box' realizzati all'interno della Fiera di Messina, pronta per essere trasformata in tempi record in un grande centro Hub cittadino per le vaccinazioni di massa, che potrebbero partire già a metà marzo. Dopo diversi sopralluoghi e tavoli tecnici nelle scorse settimane, oggi l'ultimo vertice ha individuato in via definitiva due padiglioni, il 7a e il 7b, che accoglieranno i messinesi pronti a vaccinarsi. Ciascun padiglione sarà indipendente e allestito con box, che comprendono spogliatoi, deposito vaccino, aree di osservazione, desk d'accoglienza, URP Infopoint e rispetteranno tutte le norme per garantire la massima sicurezza alla cittadinanza; oltre ad essere a pochi passi dall'ampio parcheggio che guarda il mare dentro l'area fieristica. Lungo e proficuo l'incontro di stamane, cui hanno preso parte le diverse istituzioni coinvolte: il commissario straordinario per l'emergenza di Messina Maria Grazia Furnari, il capo di gabinetto vicario dell'Assessorato regionale alla salute Ferdinando Croce, il direttore sanitario dell'ASP Messina Dino Alagna; il capo della Protezione Civile regionale Salvo Cocina e, della Protezione Civile di Messina, Bruno Manfrè e Grazia Rosa Cammaroto, il segretario generale dell'**Autorità Portuale** di Messina Domenico Latella, il coordinatore della Task Force vaccinazioni della Regione Siciliana Mario Minore, il comandante provinciale dei Vigili del Fuoco Giuseppe Biffarella, gli assessori Dafne Musolino e Massimo Minutoli del Comune di Messina, Vincenzo Franza, in rappresentanza della Caronte & Tourist. Dopo che sono stati espressi i pareri favorevoli per quanto riguarda le questioni igienico-sanitarie e di antincendio, si è discusso in particolare dell'aspetto viario, dato che l'hub dovrà accogliere per alcuni mesi migliaia di persone da tutta la città. Dunque ormai si è ad un avanzato stadio per la realizzazione dell'hub per la città di Messina: i lavori partiranno a breve e dureranno circa una decina di giorni; da domani al via le attività propedeutiche a questi interventi. Mentre per quanto riguarda la provincia, si è già al lavoro per individuare gli 'spoke' nei vari Comuni. Partecipa alla discussione. Commenta l'articolo su Messinaora.it.



Covid Messina: ok per l' hub vaccini in Fiera. Previsti tempi rapidi

Rosaria Brancato

Il centro vaccinale sarà realizzato in tempi record. Previsti circa 50 box nei padiglioni 7 a e 7 b Tempi rapidi, così come sta avvenendo a Palermo, per la realizzazione dell' hub vaccini in Fiera. Oggi pomeriggio si è registrato l' ultimo via libera, a conclusione di un vertice alla presenza, tra gli altri, del capo della Protezione civile regionale Cocina, del responsabile della Protezione civile provinciale, della commissaria emergenza Covid Asp Messina Marzia Furnari, il capo di gabinetto dell' assessorato regionale alla salute Ferdinando Croce, il direttore sanitario Asp Dino Alagna, dei rappresentanti dei vigili del fuoco e del presidente dell' **Autorità portuale** Mario Mega (che già nei giorni scorsi aveva dato piena disponibilità all' operazione). Padiglioni 7 a e 7 b Dopo l' ok tecnico quindi in tempi rapidi si procederà per attivare i box per la vaccinazione all' interno dei due padiglioni individuati: il 7 A ed il 7 B . I due padiglioni sono stati ritenuti idonei dopo i sopralluoghi dei giorni scorsi. L' idea è quella di realizzare una cinquantina di box per far sì che la Fiera diventi hub a livello provinciale (e non solo). Peraltro la Fiera si presta anche sotto il profilo della mobilità, con i collegamenti con il tram e per la presenza di ampi spazi per i parcheggi. Le strutture verranno realizzate dal dipartimento regionale di Protezione civile nell' ambito delle misure collegate alla emergenza Covid e andranno a integrarsi con i centri già operativi dallo scorso 27 dicembre. Il nodo dei vaccini C' è però un nodo che anche a livello nazionale non è stato ancora sciolto ed è quello delle dosi dei vaccini. Purtroppo mentre sul fronte delle strutture anche la Regione Siciliana ha messo in campo risorse ed energie ed un impegno straordinario in sinergia con le realtà delle province e delle Città Metropolitane, il rischio è che a mancare siano proprio i vaccini . Nei giorni scorsi più volte si sono registrati gli appelli sia di Musumeci che dell' assessore Razza per trovare anche soluzioni diverse per il reperimento dei vaccini (sulla stessa linea ad esempio delle proposte avanzate dai governatori del Lazio e del Veneto). Articoli correlati.



La Sicilia

Catania

le due puntate registrate nei giorni scorsi

I porti di Catania e Augusta in un viaggio-racconto tv

Parte dai porti di Augusta e Catania, un viaggio attraverso la portualità italiana per raccontarne notizie e curiosità, che attraverso interviste e testimonianze permetteranno ai telespettatori di comprendere meglio la legge del mare, la vita di chi col mare ci lavora e le figure istituzionali che lo governano. Si è girata nei due porti dell' autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Orientale, da alcuni giorni sotto la guida del nuovo commissario, Alberto Chiovelli, la prima puntata della trasmissione televisiva che andrà in onda su CiburTv, un' eccellenza dei decoder televisivi, che, sulla scia dei più blasonati Netflix o Amazon TV, permette di vedere su qualsiasi televisore e in ogni angolo del mondo, più di 300 diversi canali. La trasmissione, patrocinata da **Assoporti**, l' associazione dei porti italiani, è prodotta da Italian Television Network. Le puntate saranno condotte da Roberto Onofri, disc jockey e conduttore televisivo già da tempo impegnato nella promozione dei porti e delle comunità portuali e dalla diciannovenne Martina Sambucini, miss Italia 2020 al suo primo debutto televisivo. La troupe televisiva, coordinata dal regista Giuseppe Sciacca, ha eseguito le riprese della prima puntata della trasmissione partendo dal porto di Augusta, per poi proseguire nel porto di Catania, concludendo con un' intervista al segretario generale dell' AdSP del Mare di Sicilia Orientale, comandante capitano di Vascello Attilio Montalto, sui numerosi progetti di sviluppo che interessano entrambi i porti del Sistema del Mare di Sicilia Orientale.



L' intimidazione contro Alessandro Bisanti

Minacce al manager del gruppo Grimaldi, inviato un proiettile

Il messaggio su una scrivania dell' ufficio di via Emerico Amari

Ai poliziotti che lo hanno ascoltato ha detto di non aver mai ricevuto minacce. Ma quel proiettile trovato sulla sua scrivania è un messaggio che ha fatto alzare l' attenzione su una delle aziende leader nel settore del trasporto nello scalo. Un proiettile calibro 38 è stato trovato sulla scrivania del dirigente della compagnia di navigazione Grimaldi, Alessandro Bisanti. Il ritrovamento è avvenuto nella sede di via Emerico Amari. Gli agenti, oltre ad aver ascoltato l' obiettivo dell' intimidazione, sono al lavoro attraverso la visione dei filmati della videosorveglianza per cercare di identificare l' autore dell' avvertimento. La società Grimaldi si dice «costernata ed incredula per quanto accaduto nei nostri uffici di Palermo. Confidiamo pienamente nelle indagini in corso da parte della polizia alla quale è stata presentata la denuncia del fatto e a cui si offre la più completa collaborazione, nello spirito di legalità che ha sempre contraddistinto il Gruppo Grimaldi». Solidarietà a Bisanti arriva dal presidente dell' **Autorità** di **Sistema portuale** del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti: «Le minacce subite da Bisanti -di cui ho avuto modo di apprezzare le doti professionali e umane - rappresentano un fatto gravissimo e inquietante, un episodio vile provocato da chi vuol creare paura e tensione per far prevalere interessi che nulla hanno a che vedere con le regole di correttezza. Negli ultimi tre anni l' AdSp del Mare di Sicilia occidentale è impegnata in un' operazione profonda di rilancio dell' attività e dell' immagine dei suoi porti: una fondamentale componente di tale azione è che tutto avvenga nel rispetto e nella tutela della legalità. Siamo consapevoli che non può esserci crescita se non accompagnata da uno sviluppo, concreto, dei valori della legalità, dal rispetto delle leggi. Confido nell' azione delle forze dell' ordine per fare chiarezza su quanto accaduto: certe gravi intimidazioni appartengono a un passato da cui l' intera città di Palermo ha preso le distanze e, dunque, non sono assolutamente tollerabili da parte nostra. Tutti proseguiremo la nostra attività amministrativa con rinnovati forza e vigore». Per la delegazione territoriale di Sicindustria «è inaccettabile la logica del ricatto e della minaccia per provare a interferire nelle dinamiche dell' impresa», gli industriali condannano «la viltà del gesto e si schierano a fianco dell' impresa». «Quello che è successo è grave e inquietante. Ma se qualcuno pensa che si possa tornare a un passato che ormai ci siamo messi alle spalle ha fatto male i conti: troverà un muro». È quanto afferma Giuseppe Todaro, presidente dei lavoratori portuali. Dionisio Giordano, segretario generale della Fit Cisl Sicilia, e Nino Napoli, dirigente regionale della Fit Cisl Portualità condannano «questi gravi episodi. Siamo certi che le forze dell' ordine faranno chiarezza».



Il Nautilus

Palermo, Termini Imerese

Monti sull' intimidazione ad Alessandro Bisanti di Grimaldi

Solidarietà ad Alessandro Bisanti, direttore della sede palermitana della compagnia marittima Grimaldi, esprime il presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, **Pasqualino Monti**: 'Le minacce subite da Bisanti - di cui ho avuto modo di apprezzare le doti professionali e umane - rappresentano un fatto gravissimo e inquietante, un episodio vile provocato da chi vuol creare paura e tensione per far prevalere interessi che nulla hanno a che vedere con le regole di correttezza. Negli ultimi tre anni l' AdSP del Mare di Sistema portuale è impegnata in un' operazione profonda di rilancio dell' attività e dell' immagine dei suoi porti: una fondamentale componente di tale azione è che tutto avvenga nel rispetto e nella tutela della legalità. Siamo consapevoli che non può esserci crescita se non accompagnata da uno sviluppo, concreto, dei valori della legalità, dal rispetto delle leggi. Confido nell' azione delle forze dell' ordine per fare chiarezza su quanto accaduto: certe gravi intimidazioni appartengono a un passato da cui l' intera città di Palermo ha preso le distanze e, dunque, non sono assolutamente tollerabili da parte nostra. Tutti proseguiamo la nostra attività amministrativa con rinnovati forza e vigore'.

Redazione



Solidarietà di Monti ad Alessandro Bisanti

Direttore della sede palermitana della compagnia Grimaldi

Redazione

PALERMO Solidarietà ad Alessandro Bisanti, direttore della sede palermitana della compagnia marittima Grimaldi, esprime il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti: Le minacce subite da Bisanti di cui ho avuto modo di apprezzare le doti professionali e umane rappresentano un fatto gravissimo e inquietante, un episodio vile provocato da chi vuol creare paura e tensione per far prevalere interessi che nulla hanno a che vedere con le regole di correttezza. Negli ultimi tre anni l'AdSp del Mare di Sistema portuale è impegnata in un'operazione profonda di rilancio dell'attività e dell'immagine dei suoi porti: una fondamentale componente di tale azione è che tutto avvenga nel rispetto e nella tutela della legalità. Siamo consapevoli che non può esserci crescita se non accompagnata da uno sviluppo, concreto, dei valori della legalità, dal rispetto delle leggi. Confido nell'azione delle forze dell'ordine per fare chiarezza su quanto accaduto: certe gravi intimidazioni appartengono a un passato da cui l'intera città di Palermo ha preso le distanze e, dunque, non sono assolutamente tollerabili da parte nostra. Tutti proseguiamo la nostra attività amministrativa con rinnovata forza e vigore.



Shipping Italy

Palermo, Termini Imerese

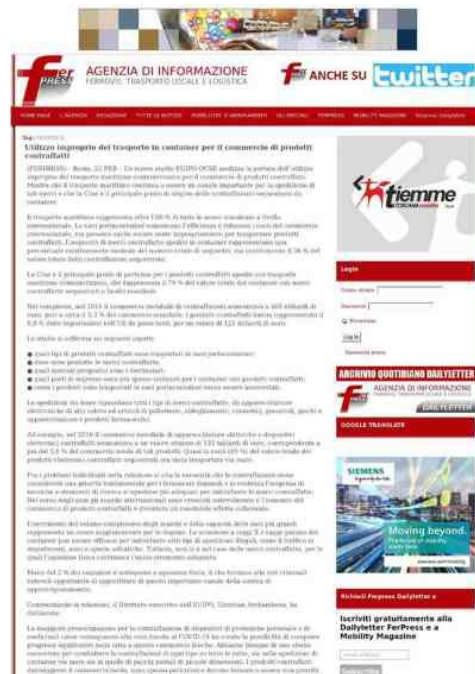
Un proiettile sulla scrivania di Alessandro Bisanti (Grimaldi Group) a Palermo

Nel primo pomeriggio di oggi un proiettile calibro 38 è stato trovato sulla scrivania di un dirigente Grimaldi Group in Sicilia. Si tratta del direttore della sede palermitana della compagnia marittima, Alessandro Bisanti, che ha chiamato le forze dell'ordine per segnalare l'episodio che sembra essere a tutti gli effetti un'intimidazione. Negli uffici di Grimaldi che si trovano nei pressi del porto di Palermo sono intervenuti gli investigatori per ascoltare il racconto del 48enne che avrebbe detto di non aver ricevuto alcuna minaccia. Al vaglio di chi indaga sull'accaduto ci sono le immagini di alcune telecamere di videosorveglianza che potrebbero aver ripreso il responsabile di questa azione. La compagnia di navigazione in una nota ha detto: Siamo costernati e increduli per quanto accaduto oggi presso i nostri uffici di Palermo. Confidiamo pienamente nelle indagini in corso da parte della Polizia di Stato alla quale è stata presentata la denuncia del fatto e a cui si offre la più completa collaborazione, nello spirito di legalità che ha sempre contraddistinto il Gruppo Grimaldi. Solidarietà a Bisanti è stata espressa anche dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti: Le minacce subite da Bisanti, di cui ho avuto modo di apprezzare le doti professionali e umane, rappresentano un fatto gravissimo e inquietante, un episodio vile provocato da chi vuol creare paura e tensione per far prevalere interessi che nulla hanno a che vedere con le regole di correttezza. Negli ultimi tre anni l'AdSP del Mare di Sicilia occidentale è stata impegnata in un'operazione profonda di rilancio dell'attività e dell'immagine dei suoi porti: una fondamentale componente di tale azione è che tutto avvenga nel rispetto e nella tutela della legalità. Monti ha poi aggiunto: Siamo consapevoli che non può esserci crescita se non accompagnata da uno sviluppo, concreto, dei valori della legalità, dal rispetto delle leggi. Confido nell'azione delle forze dell'ordine per fare chiarezza su quanto accaduto: certe gravi intimidazioni appartengono a un passato da cui l'intera città di Palermo ha preso le distanze e, dunque, non sono assolutamente tollerabili da parte nostra. Tutti proseguiremo la nostra attività amministrativa con rinnovata forza e vigore.



Utilizzo improprio del trasporto in container per il commercio di prodotti contraffatti

(FERPRESS) - Roma, 22 FEB - Un nuovo studio EUIPO-OCSE analizza la portata dell' utilizzo improprio del trasporto marittimo containerizzato per il commercio di prodotti contraffatti. Mostra che il trasporto marittimo continua a essere un canale importante per la spedizione di tali merci e che la Cina è il principale punto di origine delle contraffazioni sequestrate da container. Il trasporto marittimo rappresenta oltre l' 80 % di tutte le merci scambiate a livello internazionale. Le navi portacontainer aumentano l' efficienza e riducono i costi del commercio internazionale, ma possono anche essere usate impropriamente per trasportare prodotti contraffatti. I sequestri di merci contraffatte spedite in container rappresentano una percentuale relativamente modesta del numero totale di sequestri, ma costituiscono il 56 % del valore totale delle contraffazioni sequestrate. La Cina è il principale punto di partenza per i prodotti contraffatti spediti con trasporto marittimo containerizzato, che rappresenta il 79 % del valore totale dei container con merci contraffatte sequestrati a livello mondiale. Nel complesso, nel 2016 il commercio mondiale di contraffazioni ammontava a 460 miliardi di euro, pari a circa il 3,3 % del commercio mondiale. I prodotti contraffatti hanno rappresentato il 6,8 % delle importazioni nell' UE da paesi terzi, per un valore di 121 miliardi di euro. Lo studio si sofferma sui seguenti aspetti: quali tipi di prodotti contraffatti sono trasportati in navi portacontainer; dove sono prodotte le merci contraffatte; quali mercati geografici sono i destinatari; quali porti di ingresso sono più spesso utilizzati per i container con prodotti contraffatti; come i prodotti sono trasportati in navi portacontainer senza essere intercettati. Le spedizioni via mare riguardano tutti i tipi di merci contraffatte, da apparecchiature elettroniche di alto valore ad articoli di pelletteria, abbigliamento, cosmetici, giocattoli, giochi e apparecchiature e prodotti farmaceutici. Ad esempio, nel 2016 il commercio mondiale di apparecchiature elettriche e dispositivi elettronici contraffatti ammontava a un valore stimato di 125 miliardi di euro, corrispondente a più del 5,6 % del commercio totale di tali prodotti. Quasi la metà (49 %) del valore totale dei prodotti elettronici contraffatti sequestrati era stata trasportata via mare. Fra i problemi individuati nella relazione si cita la necessità che le contraffazioni siano considerate una priorità fondamentale per i funzionari doganali e si evidenzia l' esigenza di tecniche e strumenti di ricerca e ispezione più adeguati per individuare le merci contraffatte. Nel corso degli anni gli scambi internazionali sono cresciuti notevolmente e l' aumento del commercio di prodotti contraffatti è diventato un inevitabile effetto collaterale. L' incremento del volume complessivo degli scambi e della capacità delle navi più grandi rappresenta un onere supplementare per le dogane. La scansione a raggi X o raggi gamma dei container può essere efficace per individuare altri tipi di spedizioni illegali, come il traffico di stupefacenti, armi o specie selvatiche. Tuttavia, non lo è nel caso delle merci contraffatte, per le quali l' ispezione fisica costituisce l' unico strumento adeguato. Meno del 2 % dei container è sottoposto a ispezione fisica, il che fornisce alle reti criminali notevoli opportunità di approfittare di questo importante canale della catena di approvvigionamento. Comprendendo la relazione, il Direttore esecutivo dell' EUIPO, Christian Archambeau, ha dichiarato: La maggiore preoccupazione per la contraffazione di dispositivi di protezione personale e di medicinali come conseguenza alla crisi dovuta al COVID-19 ha creato la possibilità di compiere progressi significativi nella lotta a questo commercio illecito. Abbiamo bisogno di uno sforzo concertato per combattere le contraffazioni di ogni tipo su tutte le rotte, sia nelle spedizioni di container via mare sia in quelle di pacchi postali di piccole dimensioni. I prodotti contraffatti danneggiano il commercio lecito, sono spesso





azione di contrasto alla criminalità internazionale.

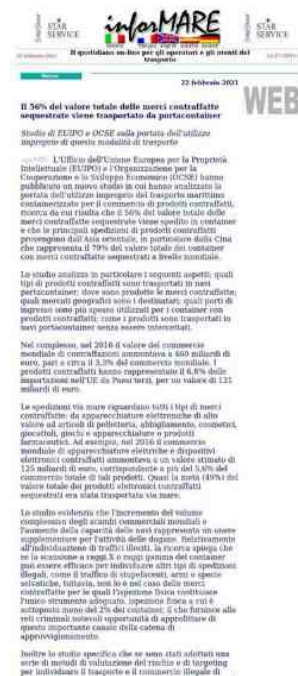
Informare

Focus

Il 56% del valore totale delle merci contraffatte sequestrate viene trasportato da portacontainer

Studio di EUIPO e OCSE sulla portata dell' utilizzo improprio di questa modalità di trasporto L' Ufficio dell' Unione Europea per la Proprietà Intellettuale (EUIPO) e l' Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico (OCSE) hanno pubblicato un nuovo studio in cui hanno analizzato la portata dell' utilizzo improprio del trasporto marittimo containerizzato per il commercio di prodotti contraffatti, ricerca da cui risulta che il 56% del valore totale delle merci contraffatte sequestrate viene spedito in container e che le principali spedizioni di prodotti contraffatti provengono dall' Asia orientale, in particolare dalla Cina che rappresenta il 79% del valore totale dei container con merci contraffatte sequestrate a livello mondiale.

Lo studio analizza in particolare i seguenti aspetti: quali tipi di prodotti contraffatti sono trasportati in navi portacontainer; dove sono prodotte le merci contraffatte; quali mercati geografici sono i destinatari; quali porti di ingresso sono più spesso utilizzati per i container con prodotti contraffatti; come i prodotti sono trasportati in navi portacontainer senza essere intercettati. Nel complesso, nel 2016 il valore del commercio mondiale di contraffazioni ammontava a 460 miliardi di euro, pari a circa il 3,3% del commercio mondiale. I prodotti contraffatti hanno rappresentato il 6,8% delle importazioni nell' UE da Paesi terzi, per un valore di 121 miliardi di euro. Le spedizioni via mare riguardano tutti i tipi di merci contraffatte: da apparecchiature elettroniche di alto valore ad articoli di pelletteria, abbigliamento, cosmetici, giocattoli, giochi e apparecchiature e prodotti farmaceutici. Ad esempio, nel 2016 il commercio mondiale di apparecchiature elettriche e dispositivi elettronici contraffatti ammontava a un valore stimato di 125 miliardi di euro, corrispondente a più del 5,6% del commercio totale di tali prodotti. Quasi la metà (49%) del valore totale dei prodotti elettronici contraffatti sequestrati era stata trasportata via mare. Lo studio evidenzia che l' incremento del volume complessivo degli scambi commerciali mondiali e l' aumento della capacità delle navi rappresenta un onere supplementare per l' attività delle dogane. Relativamente all' individuazione di traffici illeciti, la ricerca spiega che se la scansione a raggi X o raggi gamma dei container può essere efficace per individuare altri tipi di spedizioni illegali, come il traffico di stupefacenti, armi o specie selvatiche, tuttavia, non lo è nel caso delle merci contraffatte per le quali l' ispezione fisica costituisce l' unico strumento adeguato, ispezione fisica a cui è sottoposto meno del 2% dei container, il che fornisce alle reti criminali notevoli opportunità di approfittare di questo importante canale della catena di approvvigionamento. Inoltre lo studio specifica che se sono stati adottati una serie di metodi di valutazione del rischio e di targeting per individuare il trasporto e il commercio illegale di stupefacenti e di merci pericolose e proibite, viceversa il commercio illecito di prodotti contraffatti non è stato considerato una priorità dato che le spedizioni di merci contraffatte, invece che commercio illegale e attività criminale, sono percepite piuttosto come infrazioni commerciali. Rilevando che «la maggiore preoccupazione per la contraffazione di dispositivi di protezione personale e di medicinali come conseguenza alla crisi dovuta al Covid-19 ha creato la possibilità di compiere progressi significativi nella lotta a questo commercio illecito», il direttore esecutivo dell' EUIPO, Christian Archambeau, ha osservato che tuttavia c' è «bisogno di uno sforzo concertato per combattere le contraffazioni di ogni tipo su tutte le rotte, sia nelle spedizioni di container via mare sia in quelle di pacchi postali di piccole dimensioni. I prodotti contraffatti - ha sottolineato - danneggiano il commercio lecito, sono spesso pericolosi e devono tornare a essere una





Informazioni Marittime

Focus

Più della metà del falso è trasportato nei container

Su dati del 2016, un rapporto OCSE-EUIPO fotografa un mercato florido che vale oltre 500 miliardi di dollari. India, Malesia, Messico, Singapore, Thailandia, Turchia ed Emirati principali esportatori

a cura di Paolo Bosso Più della metà delle merci contraffatte viaggia dentro un container. Lo ha calcolato il nuovo rapporto OCSE-EUIPO sul trasporto marittimo, confermando un andamento che ha da sempre caratterizzato il modo in cui viene trasportato il "pezzotto". E non è una situazione destinata a cambiare, sia per il modo in cui comunemente viene percepito il falso - chi è senza peccato scagli la prima pietra - sia per il fatto che dalle autorità di controllo non viene considerata come un'attività criminale. Il traffico del falso rappresenta un «uso improprio» dello shipping secondo l' Organizzazione per lo sviluppo economico e l' ufficio dell' Ue per la proprietà intellettuale. Il trasporto marittimo muove circa l' ottanta per cento delle merci scambiate nel mondo e il 70 per cento del valore totale degli scambi commerciali mondiali. Le navi portacontainer hanno trasportato il 56 per cento del valore totale delle contraffazioni sequestrate nel 2016. La Repubblica popolare cinese è stata la più grande economia di provenienza per le spedizioni di container, rappresentando il 79 per cento del valore totale dei container contenenti falsi. India, Malesia, Messico, Singapore, Thailandia, Turchia ed Emirati Arabi Uniti sono le principali economie di provenienza. Leggi il rapporto completo OCSE-EUIPO Tra il 2014 e il 2016, l' 82 per cento del valore sequestrato di profumi e cosmetici contraffatti, l' 81 per cento del valore delle calzature contraffatte e il 73 per cento del valore di prodotti alimentari, giocattoli e giochi è stato spedito via mare. La metà di tutto questo volume è entrato nell' Unione europea attraverso Germania, Paesi Bassi e Regno Unito. Ci sono anche Bulgaria, Croazia, Grecia e Romania, Paesi caratterizzati da un basso livello di traffico di container rispetto al northern range ma con un alto livello di importazioni dalle economie di produzione dei falsi. Per combattere il commercio illecito, sono stati introdotti una serie di metodi di valutazione per la spedizione containerizzata, analoghi a quelli utili a limitare o bloccare la droga o le sostanze esplosive illegali. Ma l' analisi rivela che il falso non è mai una priorità per le dogane poiché sono un tipo di spedizione comunemente percepite come «infrazione commerciale» piuttosto che un' attività criminale. Di conseguenza, secondo il rapporto OCSE-EUIPO, attualmente non c' è una politica efficace che ne possa limitare la diffusione. Secondo lo studio ci sarebbe bisogno di un' attività di controllo molto elastica che tenga conto delle varie differenze tra Paese e Paese, tra dogana e dogana. OCSE e EUIPO hanno calcolato che il mercato del falso vale - sempre nel 2016 - oltre 500 miliardi di dollari, pari a circa il 3,3 per cento del commercio mondiale. - credito immagine in alto.



Allerta in Europa, merci contraffatte: il business viaggia nei container spediti via mare dalla Cina / Il rapporto

Milano Con oltre l'80% di tutte le merci scambiate a livello internazionale, il trasporto marittimo continua ad essere un canale privilegiato per la spedizione di prodotti contraffatti. A denunciarlo è l'ultimo rapporto dell'Ufficio dell'Unione Europea per la proprietà intellettuale (EUIPO), con sede ad Alicante (Spagna), e dell'Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico (OCSE). L'agenzia UIPO gestisce la registrazione dei marchi dell'UE (MUE) e dei disegni o modelli comunitari registrati (DMC), entrambi intesi a proteggere la proprietà intellettuale in tutti gli Stati membri. Secondo il rapporto, le navi portacontainer aumentano l'efficienza e riducono i costi del commercio internazionale, ma possono anche essere usate impropriamente per trasportare prodotti contraffatti. I sequestri di merci contraffatte spedite in container rappresentano una percentuale relativamente modesta del numero totale di sequestri, ma costituiscono il 56% del valore totale delle contraffazioni sequestrate. L'Asia orientale, in particolare Cina e Hong Kong, è il principale punto di partenza per i prodotti contraffatti spediti con trasporto marittimo containerizzato, che rappresenta il 79% del valore totale dei container con merci contraffatte sequestrati a livello mondiale. Nel complesso, nel 2016 il commercio mondiale di contraffazioni ammontava a 460 miliardi di euro, pari a circa il 3,3% del commercio mondiale. I prodotti contraffatti hanno rappresentato il 6,8% delle importazioni nell'UE da paesi terzi, per un valore di 121 miliardi di euro. Dall'analisi si evince che le spedizioni via mare riguardano tutti i tipi di merci contraffatte, da apparecchiature elettroniche di alto valore ad articoli di pelletteria, abbigliamento, cosmetici, giocattoli, giochi e apparecchiature e prodotti farmaceutici. Ad esempio, nel 2016 il commercio mondiale di apparecchiature elettriche e dispositivi elettronici contraffatti ammontava a un valore stimato di 125 miliardi di euro, corrispondente a più del 5,6% del commercio totale di tali prodotti. Quasi la metà (49%) del valore totale dei prodotti elettronici contraffatti sequestrati era stata trasportata via mare. Fra i problemi individuati nella relazione si cita la necessità che le contraffazioni siano considerate una priorità fondamentale per i funzionari doganali e si evidenzia l'esigenza di tecniche e strumenti di ricerca e ispezione più adeguati per individuare le merci contraffatte. Nel corso degli anni gli scambi internazionali sono cresciuti notevolmente e l'aumento del commercio di prodotti contraffatti è diventato un inevitabile effetto collaterale. L'incremento del volume complessivo degli scambi e della capacità delle navi più grandi rappresenta un onere supplementare per le dogane. La scansione a raggi X o raggi gamma dei container può essere efficace per individuare altri tipi di spedizioni illegali, come il traffico di stupefacenti, armi o specie selvatiche. Tuttavia, non lo è nel caso delle merci contraffatte, per le quali l'ispezione fisica costituisce l'unico strumento adeguato. Meno del 2 % dei container è sottoposto a ispezione fisica, il che fornisce alle reti criminali notevoli opportunità di approfittare di questo importante canale della catena di approvvigionamento. La maggiore preoccupazione per la contraffazione di dispositivi di protezione personale e di medicinali come conseguenza alla crisi dovuta al COVID-19 ha creato la possibilità di compiere progressi significativi nella lotta a questo commercio illecito spiega il direttore esecutivo dell'EUIPO, Christian Archambeau -. Abbiamo bisogno di uno sforzo concertato per combattere le contraffazioni di ogni tipo su tutte le rotte, sia nelle spedizioni di container via mare sia in quelle di pacchi postali di piccole dimensioni. I prodotti contraffatti danneggiano il commercio lecito, sono spesso pericolosi e devono tornare a essere una priorità nell'azione di contrasto alla criminalità internazionale.



Haines (Nidec Asi): "Il futuro di porti, navi e auto sarà elettrico"

La controllata di Nidec Corporation ha 1.300 addetti e opera in tutto il mondo. Per smuovere il mercato italiano dell'auto elettrica propone "ultra fast charger", che in 15 minuti ricarica l'80% delle batterie per un'autonomia di 500 chilometri

di Vito de Ceglia

Il futuro di porti, traghetti, auto, treni e trasporti pubblici sarà elettrico. È solo questione di tempo, ma la strada è segnata, secondo il colosso giapponese Nidec Corporation, fondato nel 1973 a Kyoto, leader mondiale nei motori di precisione, con un fatturato di oltre 15 miliardi di yen nel 2019 e oltre centomila dipendenti in più di 30 Paesi. Il suo business abbraccia "tutto ciò che ruota e si muove" nei settori di telecomunicazioni, uffici, elettrodomestici, automobili, trasporti, attrezzature industriali ed energie rinnovabili. Nidec Corporation, attraverso la controllata Nidec Asi, l'ex Ansaldo sistemi industriali acquisita nel 2012, si è impegnata a trasformare la mobilità del futuro in "full electric", a partire da quella urbana: "L'Italia è ancora indietro, ma l'elettrificazione dei trasporti è un must. Le auto elettriche sono centrali nella transizione energetica e nell'affermazione di una mobilità sostenibile, soprattutto nelle nostre città. Non a caso il gruppo ha stretto una joint venture con il gruppo Psa (Peugeot), annunciata a gennaio, per la produzione di 900mila motori elettrici all'anno, con un investimento di 200 milioni di euro", premette Kaila Haines, marketing e strategic planning director di Nidec Asi, società con 1.300 addetti in tutto mondo, di cui 900 in Italia distribuiti in cinque siti produttivi: Monfalcone (400), il centro di eccellenza del gruppo per la realizzazione di motori e generatori elettrici, Cinisello Balsamo (Milano), Genova, Vicenza e S. Cipriano Picentino (Salerno), dove ha sede la società controllata Motortecnica. In Italia, le auto elettriche rappresentano appena lo 0,03% del mercato generale dell'automotive. Un numero irrisorio che, secondo Haines, non può che crescere a patto che ci sia "una diffusione su larga scala di adeguate infrastrutture per la ricarica veloce dei veicoli". La soluzione di Nidec Asi si chiama ultra fast charger. "Ricarica le batterie delle auto elettriche portandole all'80% della capacità in meno di 15 minuti e garantendo ai veicoli fino a 500 km di autonomia. Consente, inoltre, di ricaricare due veicoli in parallelo o tre in serie, con un'efficienza del 95%", spiega Haines. Con le sue tecnologie, l'azienda prevede di passare da 400 milioni di fatturato ad un miliardo entro il 2023, puntando tutto sull'energia pulita. Settore in cui opera a 360 gradi: in Arabia Saudita ha vinto una commessa da 15 milioni di dollari per portare l'acqua desalinizzata nel deserto. In Finlandia e Svezia investe nelle fonti rinnovabili sfruttando le sue soluzioni di stoccaggio a batterie dell'energia (Bess), ambito in cui il gruppo è leader con oltre 800 MWh di impianti installati. Per l'azienda, l'altra grande partita riguarda l'elettrificazione dei porti e la mobilità marittima. Qui Nidec Asi, forte dell'esperienza acquisita nell'automazione e nelle soluzioni di energy storage, ha già testato con successo le sue applicazioni a Livorno, nei cantieri di Muggiano (La Spezia), nelle basi militari navali di Taranto e a Tolone (Francia). Negli Stati Uniti sono presenti nell'automazione delle gru portuali, nei principali scali da New York a Miami. Da poco si sono aggiudicati un appalto a Malta per quattro banchine. E sono in corsa per altri tre progetti in Francia, Spagna e Danimarca. Ma è nel porto di Genova che Nidec Asi è in dirittura d'arrivo per completare il progetto "shore to ship": un sistema avanzato di alimentazione elettrica che consente alle navi ormeggiate di attingere dalle banchine l'energia necessaria ad essere pienamente operative, senza bisogno di accendere i motori di bordo. "I lavori sono stati



rallentati dal Covid-19, ma pensiamo di portarli a termine all' inizio di maggio", assicura Haines. Nidec Asi ha firmato un contratto del valore di 8 milioni di euro con l' Autorità di sistema portuale del mar ligure occidentale



per aggiudicarsi la gara. Il progetto risponde ai diktat dell' Europa che ha invitato dal 2003 i porti ad adottare sistemi " shore to ship " per ridurre le emissioni inquinanti delle navi in porto. Una raccomandazione che diventerà vincolante per tutti i porti europei entro il 2025. "Su 18 progetti in questo ambito in Europa, Nidec Asi è coinvolta in otto, di cui uno è nel porto di Genova", puntualizza Haines. Nella strategia di Nidec Asi, i progetti di elettrificazione dei porti si integrano in ambito marittimo con l' implementazione della soluzione Bess di energy storage che l' azienda sta sviluppando in Norvegia su 4 nuovi traghetti, serie "Seasight", della compagnia Brødrene Aa. Soluzione che permette di navigare elettricamente, in sicurezza, in silenzio e senza produrre alcuna emissione inquinante ai danni dell' ecosistema marino. "Da poco abbiamo firmato un contratto per la fornitura delle batterie da installare sulla flotta di traghetti della società di navigazione laghi per consentire di operare in modalità full electric. Inoltre, stiamo lavorando con un paio di cantieri navali specializzati nella costruzione di mega yacht per consentirgli di navigare anche in zona protette", dice Haines. Quando potremmo vedere in circolazione un modello Seasight in Italia? "Dal punto di vista tecnologico non c' è nessuna barriera, il problema è che l' Italia è ancora indietro su questa frontiera rispetto ad altri Paesi. Certo ci sono compagnie di navigazione come Grimaldi di Napoli che sono più avanti, altre invece che lo sono molto meno. Quindi - conclude Haines - ci sono forti investimenti da fare sul settore navale".

Tasse e porti, svista decisiva

di Davide Maresca

Nella banca dati della Corte di giustizia non c'è traccia del ricorso della Repubblica italiana per l'impugnazione della decisione della Commissione europea avente ad oggetto la qualificazione come aiuti di stato della mancata imposizione fiscale sui canoni demaniali. Come noto tale decisione si fonda su alcuni assunti: a) le Autorità di sistema portuale concedono la disponibilità delle banchine ai privati; b) i privati pagano un corrispettivo per tale utilizzo, ossia il canone demaniale; c) le Autorità di sistema portuale competono tra loro (in vari modi) per attrarre operatori/concessionari; d) la messa a disposizione di un'area contro un corrispettivo è considerato dalla Corte di giustizia come attività economica; e) i soggetti che esercitano attività economiche sono soggetti a imposizione fiscale per il relativo reddito; f) se una categoria di soggetti non è assoggettata ad imposizione non vanto un vantaggio economico; g) il vantaggio economico è vietato se incide sulla concorrenza intracomunitaria. Come ho detto in altre occasioni, la decisione della Commissione si presta ad alcune critiche soprattutto con riferimento all'analisi concorrenziale. Ad esempio, non tutti i porti competono con altri porti europei. Infatti, le questioni giuridiche appena elencate sono già state trattate in vari ricorsi e relative sentenze: il Tribunale dell'Unione europea ha sempre respinto i ricorsi degli Stati membri, delle Associazioni di categoria e delle Autorità portuali. È vero che alcune sentenze possono ancora essere impugnate in Corte di giustizia ma la giurisprudenza, ad oggi, pare univoca. Se mai ci sarà un cambio di indirizzo l'analisi potrà essere diversa. Ci sono peculiarità del sistema italiano tali da pensare che la storia giurisprudenziale non si ripeta per l'Italia? Ci hanno provato tutti (Francia, Olanda, Spagna, Francia, Belgio e Germania) e ci proveremo anche noi. Lo Stato ha deciso di non ricorrere. Per cui, probabilmente lo farà un'Autorità di sistema portuale. Però, si badi bene, che il ricorso del porto o di più porti insieme, non ha nulla a che vedere con il ricorso che avrebbe potuto fare l'Italia. L'art. 263 TFUE consente a soggetti diversi dai destinatari dell'atto (lo Stato membro) di impugnare la decisione quando si è 'direttamente e individualmente interessati'. Il relativo ricorso della singola Autorità, quindi, può investire esclusivamente aspetti di suo interesse e un intervento adesivo dello Stato, sia chiaro, non è possibile. Non sono ammessi, infatti, gli interventi di soggetti che avrebbero potuto ricorrere nei termini. E lo Stato aveva tempo fino al 15 febbraio. Perché non l'ha fatto, nonostante le dichiarazioni della ex Ministra Paola De Micheli? Perché la valutazione e la decisione di ricorrere o meno non è solo politica (per fortuna). Oltre al Ministero interessato sono investiti della decisione la Presidenza del Consiglio, soprattutto attraverso il Dipartimento delle Politiche europee, la Rappresentanza Permanente e l'Avvocatura di Stato. Mi pare troppo semplicistico pensare che il ricorso non sia stato presentato solo per una svista o per il cambio di governo: dal 4 dicembre al 15 febbraio il tempo per ricorrere c'era eccome. Mi persuade di più, allora, una probabile valutazione complessiva delle strutture competenti che, evidentemente, va oltre le mere dichiarazioni politiche spesso dettate dalla necessità di consenso a breve termine. In ogni caso, non può certo più essere perso tempo: occorre chiarire bene con la Commissione alcuni aspetti pochi chiari della decisione e alcuni dubbi di legittimità per limitarne i relativi effetti alle sole attività davvero di rilevanza economica e che siano davvero in competizione con porti situati in altri Stati membri. Basterebbe, intanto, alzare il

Focus Interventi Interviste News Video Osservatorio Europeo





Da Bruxelles via libera al finanziamento del Marebonus per il 2021

La Commissione Europea ha deciso di non sollevare obiezioni al finanziamento del marebonus per il 2021. Lo stanziamento aggiuntivo al contributo per l'utilizzo delle autostrade del mare era stato disposto dalla Legge di Bilancio 2021, che aveva anche indicato gli importi per i prossimi due anni: 19,5 milioni di euro per il 2022 e 21,5 milioni di euro per il 2023. Il futuro della misura per incentivare lo shift modale dalla strada al mare resta al momento però ancora incerto. Come riportato da SHIPPING ITALY, il neo ministro ai Trasporti e alle Infrastrutture Enrico Giovannini, nelle sue vesti di portavoce di ASviS ovvero l'Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile, pochi giorni prima di assumere l'incarico si era espresso contro i 19 miliardi di euro spesi all'anno dall'Italia in sussidi dannosi per l'ambiente. Nell'ultima catalogazione disponibile dei Sussidi Ambientalmente Dannosi e Sussidi Ambientalmente Favorevoli, pubblicata dal Ministero dell'Ambiente del luglio 2020 e riferita al 2019, l'attribuzione del marebonus a una delle categorie era infatti definita come incerta. In particolare nel documento si legge che mentre per la maggior parte delle categorie di navi il confronto con la modalità su strada vede la modalità marittima (in virtù delle sue elevate portate) energeticamente più efficiente e con minori costi esterni ambientali per t/km [] per la categoria dei servizi ro ro permangono aree di incertezza nel confronto ambientale. Questo innanzitutto per la variabilità delle situazioni reali e per la necessità di effettuare numerose ipotesi di analisi, così come per il fatto che le normative ambientali che si sono succedute negli ultimi vent'anni nel settore dell'autotrasporto hanno consentito un forte abbattimento delle principali emissioni nocive, mentre nel trasporto marittimo il processo di miglioramento ambientale è stato più lento. Il Ministero rilevava inoltre come la ricerca comunitaria sui costi esterni dei trasporti sia stata finora poco sviluppata in ambito marittimo e concludeva pertanto che il sussidio fosse da ritenere con effetti incerti sotto il profilo ambientale. Incerto risulta pertanto anche il destino dell'ulteriore finanziamento da 12 milioni di euro per il marebonus disposto dal Mit a febbraio 2020 e relativo al 2021. In quell'occasione il dicastero, guidato ancora da Paola De Micheli, ne aveva disposto lo stanziamento per il 100% agli autotrasportatori con lo scopo di rimediare al rincaro delle tariffe sulle rotte delle autostrade del mare per effetto di Imo 2020.



Notiziario Assoporti

Focus

Focus atti parlamentari

GAZZETTA UFFICIALE

ITALIA

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 12 febbraio 2021

Nomina dei Ministri.

Publicato nella [GU Serie Generale n.38 del 15-02-2021](#)

EUROPA

REGOLAMENTO (UE) 2021/267 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 16 febbraio 2021 recante misure specifiche e temporanee in considerazione del protrarsi della crisi COVID-19 riguardo al rinnovo o alla proroga di taluni certificati, licenze e autorizzazioni, al rinvio di determinate verifiche e attività formative periodiche in taluni settori della legislazione in materia di trasporti e alla proroga di determinati periodi di cui al regolamento (UE) 2020/698

Publicato nella [GU L60 del 22-02-2021](#)

GOVERNO

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE e TRASPORTI

Continuità territoriale: prorogato termine presentazione domande OSP Civitavecchia/Olbia

Il nuovo termine è fissato alle ore 13 del giorno 12 marzo 2021

18 febbraio - E' stato prorogato alle ore 13 del 12 marzo 2021 il termine ultimo per la presentazione delle manifestazioni di interesse per l'esercizio del servizio di continuità marittima della linea Civitavecchia\Olbia con obblighi di servizio pubblico (OSP). L'Avviso, pubblicato nell'apposita sezione Amministrazione trasparente, modifica in parte anche l'Allegato 1 con riferimento alle caratteristiche

Per visualizzare l'Avviso clicca [qui](#)

Per ulteriori approfondimenti:

<http://www.mit.gov.it/comunicazione/news/trasporto-marittimo/continuita-territoriale-marittima-linea-civitavecchiaolbia>

Continuità territoriale: pubblicate le gare per linee Civitavecchia/Arbatax/Cagliari e Termoli/Tremiti

Prevedono l'affidamento in concessione del servizio di trasporto di continuità marittima sulle linee

18 febbraio - Sono stati pubblicati i bandi di gara per l'affidamento in concessione del servizio di trasporto di continuità marittima sulle linee Civitavecchia\Arbatax\Cagliari e Termoli\Tremiti.

La procedura di gara è curata da Invitalia e tutti i documenti di gara possono essere visionati e scaricati ai seguenti link:

<https://ingate.invitalia.it/esop/guest/go/opportunity/detail?opportunityId=5049> Linea Termoli\Tremiti

<https://ingate.invitalia.it/esop/guest/go/opportunity/detail?opportunityId=5052> Linea Civitavecchia\Arbatax\Cagliari

MINISTERO DELL'INTERNO

Nulla da segnalare



MINISTERO DELL'AMBIENTE

Nulla da segnalare

MINISTERO DELLA DIFESA

Nulla da segnalare

AGENZIE E AUTORITA'

AGCM

Nulla da segnalare

ART

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna

Procedura di gara per apparecchiature security

19 febbraio - È online, sulla sezione [Amministrazione trasparente](#) e nella sezione dedicata dell'Albo pretorio la procedura di gara per fornitura, installazione e manutenzione di apparecchiature e sistemi di security nei porti del Nord Sardegna e di Oristano ai fini dei controlli previsti sui passeggeri dai piani di security

Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Orientale

Procedura di Gara aperta

19 febbraio - Si comunica che è stato pubblicato l'avviso di affidamento del Servizio di progettazione preliminare, definitiva,



Notiziario Assoporti

Focus

esecutiva, direzione dei lavori, coordinamento per la sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione dei lavori delle opere per il consolidamento e ampliamento del molo di levante del porto peschereccio compresa l'esecuzione delle relative indagini e lo studio di impatto ambientale.

[Bando di Gara](#)

Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale

I porti della Sicilia occidentale diventano Smart e lanciano la sfida della transizione energetica

Monti: Mettiamo al centro della nostra azione il tema della sostenibilità ambientale e dell'innovazione tecnologica, strumenti imprescindibili per lo sviluppo e la crescita economica

18 febbraio - Scatto in avanti dei porti della Sicilia occidentale che, sul tema della transizione ecologica, al centro del dibattito del nuovo governo, mettono un primo tassello, anticipano i tempi e lanciano per primi la formula Smart port. E' stata siglata la concessione del valore di oltre 22 milioni di euro tra l'**AdSP** del Mare di Sicilia occidentale e RTI, il raggruppamento di imprese costituito da Free Energy Saving srl, Luxmaster srl e Free Energia spa, società specializzate nella progettazione e nello sviluppo di soluzioni innovative incentrate sui temi delle smart city, della sostenibilità e dell'economia circolare, rappresentate dall'ingegner Pasquale Ionta, ceo di Free Energy Saving srl, e dal dottor Felice Catapano, co-founder di Luxmaster srl.

Un innovativo project financing che introduce un vero e proprio modello in ambito portuale, denominato Smart Port, e che prevede la realizzazione di interventi integrati di efficientamento energetico delle strutture portuali di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle, e l'introduzione di innovative tecnologie smart e IoT (Internet of things). Si materializza, dunque, in un progetto concreto, la visione innovativa di creare dei porti in transizione verso un modello di gestione sostenibile e connesso. Primo passo per raggiungere, entro un ventennio, il traguardo delle emissioni zero. Secondo il presidente dell'**AdSP**, Pasqualino Monti: Con questo progetto agiamo da apripista nel processo di transizione energetica in atto, tracciando la rotta e diventando precursori di azioni concrete e immediate per rendere sostenibili e smart i porti della Sicilia occidentale attraverso l'innovazione, la digitalizzazione dei sistemi logistici portuali, l'efficientamento energetico degli scali e le energie rinnovabili. Con questa iniziativa mettiamo al centro della nostra azione il tema della sostenibilità ambientale e dell'innovazione tecnologica, strumenti imprescindibili per lo sviluppo e la crescita economica.

Il progetto prevede una control room nel porto di Palermo, cioè un presidio del sistema di videosorveglianza, anche in remoto, per il controllo delle quattro aree portuali. E punta all'integrazione e all'ammodernamento dell'attuale datacenter locale, mediante la fornitura di nuovi armadi rack, switch core, firewall, server e sistemi di storage, finalizzati alla sicurezza perimetrale e di processo, e al rispetto delle normative di settore relative al trattamento dati. Inoltre, per informare e indirizzare il traffico di visitatori, è stata prevista la realizzazione di una piattaforma digitale di wayfinding e digital signage che, mediante App, disponibile per sistemi iOS ed Android, e totem interattivi touch-screen disposti sul percorso di uscita dal porto verso la città, proporrà ai turisti itinerari ed eventi organizzati sul territorio.

Il piano si basa su una piattaforma tecnologica che integra la gestione di servizi di energia e mobilità. Una piattaforma in una logica open source, che diventa un vero e proprio hub IoT dello Smart Port.

Pubblico e privato insieme, per investire in modo virtuoso, credendo nelle potenzialità dei porti siciliani: Questo partenariato tra pubblico e privato conclude Monti - dimostra la capacità di attrarre investimenti di privati sui porti della Sicilia sempre più orientati a una crescita sostenibile e attenta ai temi dell'ambiente.

Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale

17 febbraio - [Nel Porto di Trieste arriva Seabin, il cestino che aspira i rifiuti marini. L'Autorità di Sistema Portuale ha posizionato il primo dispositivo presso la radice del molo Fratelli Bandiera](#)

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio

Zona Franca Doganale del Porto di Taranto: Approvato il regolamento che ne disciplina il funzionamento e ne avvia l'operatività

16 febbraio Il percorso di valorizzazione del porto di Taranto e di creazione di un ambiente di business in grado di attrarre e facilitare le scelte localizzative degli investitori nazionali e internazionali segna in questi giorni un passaggio importante: con l'emanazione della Ordinanza del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio (AdSPMI), in data odierna, viene infatti approvato ed emanato il Regolamento



Notiziario Assoport

Focus

per il funzionamento della Zona Franca Doganale del Porto di Taranto, istituita dalla Legge 27 dicembre 2019, n.160, la cui perimetrazione è stata definita su proposta del Presidente dell'AdSP con proprio Decreto del 13 Marzo 2020 e approvata con Determinazione Direttoriale n. 128586/RU del 28 aprile 2020 della Direzione Generale dell'Agenzia Dogane Monopoli (ADM).

Il Regolamento, frutto di una intensa collaborazione tra AdSPMI e ADM, definisce i ruoli di governance della Zona Franca Doganale (ZFD) del porto di Taranto e disciplina le attività a carico degli operatori economici.

Le aree interessate dalla perimetrazione della Zona Franca riguardano 11 lotti, pari ad una superficie totale di 162,89 ettari ricompresi nella circoscrizione demaniale marittima del Porto di Taranto e di competenza dell'AdSPMI che è identificato come Soggetto Gestore della ZFD. L'attività di delimitazione delle aree consisterà nella costruzione di apposita recinzione e nell'individuazione di varchi d'ingresso e di uscita sottoposti a vigilanza doganale, secondo criteri e modalità definiti d'intesa con l'ADM, anche in connessione con il più ampio processo di digitalizzazione del porto.

Nella ZFD in cui potranno essere introdotte sia merci unionali che non unionali sarà, quindi, possibile svolgere attività di natura industriale e logistica nei margini di quanto consentito dalla normativa comunitaria. Agevolare il regime di stoccaggio a lungo termine, manipolazioni usuali ed altre attività legate alle merci in ambito portuale - e quindi in prossimità dei punti di arrivo/partenza da e verso le aree economiche di produzione e/o di consumo - consente alle commodities di acquisire quel valore aggiunto tale da renderle maggiormente appetibili e competitive sul mercato.

Con l'entrata in vigore del Regolamento per il funzionamento della Zona Franca Doganale spiega il Presidente dell'AdSP del Mar Ionio, Sergio Prete - si avvia la fase operativa di uno strumento di grande valore strategico per gli operatori che intendano insediarsi nel porto di Taranto o utilizzare le aree portuali e retroportuali per implementare attività produttive, commerciali o di servizi potendo godere di benefici esclusivi, di natura doganale, commerciale, finanziaria e logistico-operativa. La ZFD del porto di Taranto, fortemente voluta dalla Presidenza del Consiglio, dalla Regione Puglia e dal Comune di Taranto, si configura come ulteriore elemento di attrattività per lo scalo jonico ed il suo retroporto e certamente contribuirà alla crescita del nuovo terminal contenitori e delle altre imprese portuali.

Con l'avvio operativo della Zona Franca Doganale del Porto di Taranto spiega Marcello Minenna, Direttore Generale dell'Agenzia Dogane e Monopoli si aprono grandi prospettive di crescita per le imprese che, attraverso la possibilità di stoccare, manipolare e trasformare le merci in sospensione dei diritti doganali, potranno sviluppare le proprie attività economiche, produttive e logistiche sfruttando al massimo le potenzialità della ZFD. Tale traguardo è frutto della proficua sinergia istituzionale tra ADM e AdSPMI che vede le due Amministrazioni collaborare anche nell'ambito di altre iniziative, come delineate nel Protocollo di Intesa sottoscritto nell'ottobre 2020.

Nuova vita per le SIRENE DI TARANTO: al via i lavori di restauro

15 febbraio - L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio (AdSPMI) ha avviato in data 13.02.2021, nonostante le avverse condizioni meteo, l'operazione di recupero, restauro e risanamento delle due sculture rappresentanti le Sirene di Taranto, opera artistica dello scultore tarantino, Francesco Trani, realizzata nel 2001 ed oggi oggetto di pregio, narrazione e leggenda per la città dei due mari. Le Sirene sono posizionate sulla scogliera della Darsena della Capitaneria di Porto in Mar Grande che insiste nello specchio acqueo rientrante nella circoscrizione territoriale dell'AdSP sin dal 2004.

L'operazione è stata presa in carico dalla AdSPMI con l'obiettivo di recuperare e rigenerare le due sculture messe a dura prova dal corso del tempo, dalle intemperie e dall'azione del mare nei loro 20 anni di vita. Le opere rappresentano una delle numerose attrattive culturali ed artistiche per cittadini e turisti in visita nella città Vecchia,

vantando una posizione privilegiata proprio lungo l'affaccio sul golfo del Mar Grande dalla ringhiera della promenade del Corso Vittorio Emanuele.

Tale intervento si inserisce nell'ambito delle azioni intraprese dall'Ente a favore della rigenerazione del binomio portocittà che trova nel Piano Operativo Triennale 2020-2022 dell'AdSPMI la sua più ampia valorizzazione, attraverso l'individuazione di un set di azioni volte al raggiungimento dell'obiettivo strategico Porto e Territorio. Trattasi di una vera e propria operazione bellezza nell'ambito della quale l'Ente ha ambisce alla creazione di una continuità fisica ed infrastrutturale tra il porto di Taranto e la città, sia grazie al progetto di rigenerazione del waterfront ma anche attraverso iniziative volte alla costruzione condivisa di una



Notiziario Assoporti

Focus

rinnovata identità portuale e marittima, in linea con le buone pratiche promosse da altri porti europei.

Dopo l'operazione di salpamento con gru su pontone, si procederà con l'allestimento di un cantiere di recupero e risanamento delle sculture in una piccola area del vicino porticciolo turistico Molo Sant'Eligio ove, dopo lo studio preliminare dell'opera, lo scultore opererà a vista utilizzando materiali speciali per il recupero, il restauro ed il risanamento dei materiali cementizi componenti le sculture. Tale attività sarà espletata anche grazie alla collaborazione da parte di operatori e imprese del cluster portuale jonico che cureranno, tra l'altro, le attività di salpamento, la messa in disponibilità di aree e la fornitura di materiale confezionato per il restauro.

L'intervento di recupero delle Sirene di Taranto si colloca, pertanto, anche nella interessante prospettiva di rigenerazione dell'affaccio a Mar Grande della Città Vecchia e ambisce ad arricchire il patrimonio culturale e turistico della destinazione Taranto attraverso nuovi elementi di bellezza diffusa. L'AdSP, congiuntamente all'Amministrazione comunale tarantina, sta infatti portando avanti una serie di progettualità volte alla promozione di Taranto e della sua vocazione di città di mare e meta turistica d'eccellenza. Tra questi il complesso di attività connesse al percorso di riqualificazione fisica e infrastrutturale del waterfront, area di intersezione e di interazione tra città e porto e di valorizzazione dell'arte e della cultura marittimo-portuale come fattori chiave per una rinnovata concezione dello spazio pubblico.

Il programma delle attività di recupero delle due Sirene dovrà completarsi in tempo per l'appuntamento del tappa del SailGP nel mar Grande di Taranto del 5-6 giugno prossimi tappa europea della competizione velica internazionale che contribuirà a far conoscere una Taranto diversa anche ad un pubblico internazionale.

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

Dibattito pubblico diga foranea. L'evento conclusivo

18 febbraio - Venerdì 19 febbraio, dalle 17 alle 19, si terrà la Relazione Finale del Coordinatore del Dibattito Pubblico, Andrea Pillon, alla presenza di Caterina Cittadino, Presidente della Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico, di Giuseppe Catalano, Coordinatore della Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Presidente dell'AdSP Paolo Emilio Signorini

In questa occasione, Andrea Pillon racconterà l'esito del dibattito, durato 1 mese su un massimo di 4 come da norma di legge - in considerazione della natura emergenziale dell'opera inserita nel Programma per la ripresa del porto approvato dal Commissario per la ricostruzione del Ponte Morandi - e ne descriverà gli esiti dal punto di vista dei contenuti.

[Segui la diretta streaming >](#)

Approfondimenti sul sito www.dpdigaforanea.it/

Autotrasporto. Nuovi servizi digitali PCS E-port

18 febbraio - Il processo di digitalizzazione dei flussi documentali procede con l'implementazione di nuove funzionalità per il completamento delle operazioni di accesso dei mezzi pesanti ai varchi commerciali dello scalo di Genova. Da oggi gli autotrasportatori hanno a disposizione una App rinnovata, con servizi digitali per l'acquisizione preventiva delle informazioni sia sulle condizioni di carico o scarico della merce, sia per l'accesso alle aree portuali

Il percorso per la progressiva e completa implementazione del PCS E-port è di grande importanza per ridurre i tempi complessivi di funzionamento della catena logistica di cui lo scalo di Genova rappresenta un nodo fondamentale, e consentirà di digitalizzare interamente le operazioni legate all'entrata ed uscita degli automezzi dal porto, eliminando così anche il contatto fisico tra operatori, necessario invece allo scambio di documenti cartacei. Tale sistema sarà

esteso allo scalo di Savona attraverso l'implementazione dello stesso nel perimetro del PCS della Piattaforma Logistica Nazionale in corso di adozione da parte dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale.

Il Palacrociera di Savona ospita il "Silver Vaccination Day"

15 febbraio - Il 13 febbraio 2021 è partita la campagna vaccinale contro il Coronavirus presso il secondo terminal del Palacrociera grazie ad un accordo tra ASL 2 Savonese e Costa Crociera. L'accordo è stato promosso da Regione Liguria con il contributo di Autorità di Sistema Portuale, Comune di Savona, Capitaneria di Porto, Agenzia delle Dogane, la Polizia di Frontiera, U.M.A.A.F.

A regime il terminal potrà accogliere sino a 600 persone al giorno, contribuendo ad accelerare la distribuzione del vaccino nell'area savonese.

La forza di un legame tra un'impresa e il territorio si vede nei momenti buoni, quando migliaia di crocieristi affollano e danno colore alla città, e nei momenti difficili, quando abbiamo ospitato le navi la scorsa primavera o adesso i centri per la vaccinazione. Il mare è sempre fonte di valore per la Liguria ha dichiarato il Presidente Paolo



Notiziario Assoporti

Focus

Emilio Signorini. Per approfondimenti leggi il [Comunicato stampa](#)

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

Nulla da segnalare

Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale

Civitavecchia si candida a diventare la prima Hydrogen Valley portuale italiana

18 febbraio Il porto di Civitavecchia si candida a diventare la prima Hydrogen Valley portuale italiana.

L'**Adsp** del Mar Tirreno Centro Settentrionale è uno dei partner del progetto europeo LIFE3H, coordinato dalla Regione Abruzzo.

Il progetto, dal valore complessivo di 6,5 milioni di euro, è assolutamente strategico e innovativo in quanto è il primo progetto italiano sulle Hydrogen Valley nonché il primo progetto di mobilità a idrogeno del centro Italia.

LIFE3H è già stato valutato positivamente al primo step lo scorso ottobre ed ha l'obiettivo di porre le premesse per lo sviluppo di tre Hydrogen Valley (siti di produzione, stoccaggio e utilizzo di idrogeno integrato), attraverso dimostrativi di trasporto pubblico ad idrogeno (principalmente da risulta dell'acciaiera di Terni e dell'impianto di cloro soda abruzzese di Chimica Bussi) e relative stazioni di rifornimento in tre aree con caratteristiche diverse: area montana/parco rappresentata dall'Altopiano delle Rocche in Abruzzo; la città di Terni, centro urbano caratterizzato dalla presenza delle acciaierie e da problemi di qualità dell'aria; e un'area marina e portuale come appunto Civitavecchia.

L'**Adsp** dichiara il Presidente Pino Musolino - sta mettendo in campo una serie di azioni coordinate, partecipando a questo e ad altri progetti sull'utilizzo dell'Idrogeno, per programmare uno sviluppo sostenibile in un futuro ormai prossimo, diventando da subito protagonista, nelle scelte strategiche, del Green Deal europeo, una nuova strategia per la crescita che dovrà consentire di ridurre le emissioni creando nuovi posti di lavoro. L'idrogeno rappresenta senza dubbio un pilastro di questa strategia e la sfida è quella di ridurre al minimo i tempi di transizione al nuovo modello di produzione energetica basato essenzialmente su un mix di rinnovabili e idrogeno verde. Essere all'avanguardia in questo percorso di crescita, fino a poter diventare un modello di eccellenza a livello europeo, rappresenta sicuramente un plus per i Porti di Roma e un importante investimento sul futuro del porto e del territorio.

LIFE3H mira ad integrare le tre valli in uno sviluppo coordinato in grado di condividere sia le migliori pratiche che le infrastrutture e prevede l'implementazione di progetti dimostrativi e pilota in Italia coinvolgendo imprese, università ed esperti locali nella filiera idrogeno, avviando dunque una nuova e più qualificata formazione e integrazione dei settori pubblico, privato e accademico.

Di conseguenza, potrà avere una ricaduta diretta sulle imprese (specializzazione di settore, formazione del personale), formazione e ricerca universitaria (finanziamento borse di studio, assegni di ricerca) e sulla pubblica amministrazione (rafforzamento idrogeno e dunque nuove tecnologie nelle strategie regionali, piani, programmi, ecc.) con una conseguente crescita integrata di tutto il territorio nazionale.

Oltre all'**Adsp**, i partner coordinati dalla Regione Abruzzo sono Comune di Terni, Port Mobility Spa, SNAM, Rampini Spa, TUA Trasporto Unico Abruzzese, Uneed.IT, Chimica Bussi, CITRAMS, Università di Perugia e Università Marconi.

Gaeta. Mercato del pesce a Porto Salvo: corretta la procedura dell'Adsp per l'assegnazione degli stalli del terzo

bando.

15 febbraio - Il Tar del Lazio conferma l'assoluta correttezza dell'operato dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale per la tempestiva apertura del mercato del pesce di Gaeta. I giudici amministrativi, infatti, hanno respinto la richiesta cautelare, formalizzata da due aziende del settore, finalizzata a sospendere l'aggiudicazione di tre stalli con cui si era conclusa la terza procedura ad evidenza pubblica promossa dalla Asdp.

Il Tar, a tal riguardo, al termine dell'udienza cautelare svolta in video conferenza, ha legittimato ancora una volta l'azione tecnico amministrativa dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale. Il network è fortemente impegnato a rendere operativa una struttura pubblica che, finanziata e realizzata tra non pochi sacrifici economici e gestionali, è considerata un volano per qualificare e rilanciare ulteriormente uno storico settore cardine dell'economia cittadina, quello della commercializzazione e vendita al dettaglio del pesce.

Con il pronunciamento della magistratura amministrativa, che ha ribadito anche la validità dell'attività difensiva dell'avvocatura dell'ente, cala il sipario sull'iter procedurale che ha caratterizzato lo svolgimento del terzo bando pubblico promosso dall'Adsp per



Notiziario Assoporti

Focus

rispondere alle aspettative degli operatori del settore.

Per aprire, quanto prima, i battenti della struttura realizzata nel sito dell'ex cantiere navale Canaga, nei prossimi giorni sarà istituita la commissione tecnica chiamata a vagliare le numerose domande presentate nell'ambito della quarta procedura ad evidenza pubblica per l'assegnazione degli stalli. Sarà stilata una graduatoria provvisoria e si procederà alle verifiche di regolarità fiscale e contributiva previste dalla legge, prima del rilascio delle concessioni demaniali.

Per l'assegnazione dei restanti 10 stalli per la vendita al dettaglio del pesce in località Porto Salvo a Gaeta, la partecipazione, a differenza dei precedenti bandi, è stata più massiccia e numerosa del previsto.

Siamo contenti della risposta, davvero importante, che ha ricevuto questo nuovo bando promosso dall'Adsp - ha commentato il neo presidente Pino Musolino - L'ente con questo quarto bando pubblico ha voluto continuare a mantenere fede ad un preciso impegno, di rilanciare lo storico e prestigioso settore ittico di Gaeta che ha aggiunto il presidente Musolino - in futuro potrà operare in locali a norma, accoglienti e funzionali. Il nuovo mercato della Peschiera costituisce una risorsa per il comparto del pesce di Gaeta e dell'intero Golfo".

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

Livorno alla sfida delle grandi navi

15 febbraio - Sono decollati i lavori di resecazione (per una lunghezza di 35 metri) del Pontile 13 fra la Torre del Marzocco e la Darsena Petroli all'interno del porto di Livorno. E' arrivata infatti due giorni fa la piattaforma galleggiante Francesca della ditta Sales, munita di piloni stabilizzatori. Il mezzo ha a bordo un grosso escavatore munito di martello pneumatico che procederà a demolire i 35 metri del Pontile. I residui della demolizione saranno poi salpati utilizzando un altro pontone galleggiante dotato di gru e trasportati a dimora.

L'intervento è prodromico all'esecuzione del dragaggio di 80.000 mc di sedimenti che servirà a rimodellare il fondale a una profondità di 13 metri su un'area di circa 24 mila mq, con un ulteriore riprofilamento del canale di accesso alla darsena toscana che consentirà l'accesso di navi portacontainer anche da 11.000 TEU.

I lavori, affidati alla ditta Sales, avranno un costo complessivo di 100.000 euro, mentre l'importo previsto a base di appalto per il dragaggio si aggira intorno a 1,2 milioni di euro. Si tratta di un piccolo ma importantissimo intervento ai fini della sicurezza della navigazione nell'area di accesso al porto commerciale e del potenziamento della capacità di accogliere naviglio maggiore nel porto- ha commentato il presidente dell'AdSP, Stefano Corsini, presenziando all'inizio dei lavori -Nelle more della realizzazione della Darsena Europa, stiamo lavorando ormai da anni con l'obiettivo prioritario di conservare e accrescere la competitività dello scalo migliorando, per quanto allo stato possibile, le performance in termini di accessibilità.

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

AdSPAMAM partner del progetto Gutta: obiettivo, sostenere la decarbonizzazione degli attuali collegamenti marittimi transfrontalieri tra Italia e Croazia.

16 febbraio - L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale è partner del progetto GUTTA, nato con l'obiettivo di sostenere la decarbonizzazione degli attuali collegamenti marittimi transfrontalieri tra Italia e Croazia, attraverso operazioni ottimizzate basate su uno strumento computazionale che, utilizzando le previsioni meteo-

marine, calcola il valore dei dati raccolti a sensi del regolamento UE 757/15 sull'MRV (monitoraggio/segnalazione/verifica) delle emissioni di CO2 e valuta l'andamento passato e presente del traffico dei traghetti tra l'Italia e la Croazia.

<https://www.cmcc.it/it/articolo/traghetti-meno-emissioni-con-lottimizzazione-delle-rotte> Il progetto GUTTA finanziato dal programma Italia Croazia 2014-2020, ci mostra come saranno le future rotte dei traghetti a basse emissioni di CO2, con un focus sull'Adriatico.

Porto di Brindisi: il consiglio di stato respinge l'appello dell'impresa. Proseguono i lavori di riqualificazione della ex stazione marittima

16 febbraio - L'**AdSP** del Mare Adriatico Meridionale rende noto che con sentenza n. 1310 del 15.2.2021 il Consiglio di Stato (sez. V), confermando la pronuncia di primo grado del Tar Bari n. 1117/2020, ha respinto l'appello dell'impresa Cogesap proposto avverso l'affidamento della progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori di riqualificazione della stazione marittima lato mare, nonché dei prospetti e coperture degli uffici prospicienti Piazza Vittorio Emanuele II nel porto di Brindisi, aggiudicato dall'Ente alla ditta Ayroldi srl. La sentenza, recependo appieno le tesi difensive dell'Autorità di



Notiziario Assoporti

Focus

Sistema Portuale difesa dal Dipartimento Legale interno diretto dall'Avv. Fulvio Mezzina, conferma la legittimità delle determinazioni della Stazione appaltante, che aveva escluso dalla gara la ricorrente per carenza dei requisiti soggettivi in ragione di una pregressa vicenda di risoluzione contrattuale, ritenuta dall'Amministrazione tale da incidere sui requisiti di affidabilità. La pronuncia, ampiamente motivata, consente di proseguire nella esecuzione dei lavori di riqualificazione della Stazione marittima, edificio soggetto a vincolo di tutela e che ha una rilevante valenza urbanistica per la sua collocazione nel centro cittadino, oltre ad ospitare diversi Uffici di amministrazioni pubbliche.

Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale

Nulla da segnalare

Autorità Portuale di Gioia Tauro

Nulla da segnalare

Autorità Portuale dello Stretto

Nulla da segnalare

Autorità Portuale Regionale

Nulla da segnalare

UNIONE EUROPEA

Parlamento Europeo

Nulla da segnalare

Consiglio Europeo

15 febbraio - [COVID-19 e trasporti: via libera del Consiglio a nuove norme su bande orarie e licenze](#)

15 febbraio - [Pacchetto per la ripresa dei mercati dei capitali: il Consiglio adotta la prima serie di misure per aiutare le imprese ad accedere ai finanziamenti](#)

Commissione Trasporti

Next TRAN meeting

16 febbraio - In the context of the exponential growth of COVID-19, the EP President has announced a number of measures to contain the spread of epidemic and to safeguard Parliament's core activities.

The current precautionary measures adopted by the EP to contain the spread of COVID-19 do not affect work on legislative priorities. Core activities are reduced, but maintained to ensure that EP's legislative, budgetary, scrutiny functions are maintained. Meetings will be with remote participation for Members. Other participants can follow the meeting through webstreaming.

Thus, the next TRAN meeting will take place on Wednesday 24 February 2021 from 13.45 to 16.15 and from 16.45 to 17.45 (coordinators) and on Thursday 25 February 2021 from 9.00 to 12.00. Votes will be taken in the form of the alternative electronic voting system (remote vote). The voting is scheduled to take place on 24 February 2021 from 13h45 to 16h15 and on 26 January 2021 from 11.55 to 13h30.

[TRAN committee meetings 2021](#) (PDF - 50 KB)

[TRAN work in progress \(situation 15.02.2021\)](#) (PDF - 109 KB)

[TRAN Coordinators](#) (PDF - 140 KB)

[Tourism Task Force - composition](#) (PDF - 16 KB)

[TRAN latest news](#)

[TRAN studies and publications](#)

[Press Room](#)

[Fact Sheets on the European Union](#)

Commissione Ambiente, affari marittimi e pesca

2 febbraio - [UfM Ministers commit to strengthen the blue economy sector and promote sustainable growth in the Mediterranean](#)

Commissione Migrazione, affari interni e cittadinanza

Nulla da segnalare

Commissione Europea

Nulla da segnalare

REGIONI

Nulla da segnalare

EVENTI

Nulla da segnalare

