



ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti  
sabato, 27 febbraio 2021**



## Prime Pagine

27/02/2021	<b>Corriere della Sera</b>	7
<hr/>		
27/02/2021	<b>Il Fatto Quotidiano</b>	8
<hr/>		
27/02/2021	<b>Il Foglio</b>	9
<hr/>		
27/02/2021	<b>Il Giornale</b>	10
<hr/>		
27/02/2021	<b>Il Giorno</b>	11
<hr/>		
27/02/2021	<b>Il Manifesto</b>	12
<hr/>		
27/02/2021	<b>Il Mattino</b>	13
<hr/>		
27/02/2021	<b>Il Messaggero</b>	14
<hr/>		
27/02/2021	<b>Il Resto del Carlino</b>	15
<hr/>		
27/02/2021	<b>Il Sole 24 Ore</b>	16
<hr/>		
27/02/2021	<b>Il Tempo</b>	17
<hr/>		
27/02/2021	<b>Italia Oggi</b>	18
<hr/>		
27/02/2021	<b>La Nazione</b>	19
<hr/>		
27/02/2021	<b>La Repubblica</b>	20
<hr/>		
27/02/2021	<b>La Stampa</b>	21
<hr/>		
27/02/2021	<b>Milano Finanza</b>	22
<hr/>		

## Trieste

27/02/2021	<b>Il Piccolo</b> Pagina 6	<i>D.D.A.</i>	23
<hr/>			
27/02/2021	<b>Il Piccolo</b> Pagina 23	<i>G.TOM.</i>	24
<hr/>			
26/02/2021	<b>Ansa</b>		25
<hr/>			
26/02/2021	<b>FerPress</b>		26
<hr/>			

## Venezia

27/02/2021	<b>Corriere del Veneto</b> Pagina 9	Monica Zicchiero	28
<hr/>			
27/02/2021	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 20	ALBERTO VITUCCI	29
<hr/>			
27/02/2021	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 20	A.V.	31
<hr/>			
27/02/2021	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 31	RAFFAELLA VITTADELLO	32
<hr/>			
27/02/2021	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 31		34
<hr/>			
27/02/2021	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 31		35
<hr/>			

## Savona, Vado

27/02/2021	<b>Il Secolo XIX (ed. Savona)</b> Pagina 38	GIOVANNI VACCARO	36
<hr/>			
27/02/2021	<b>Il Secolo XIX (ed. Savona)</b> Pagina 24	SILVIA CAMPESE	37
<hr/>			
27/02/2021	<b>La Stampa (ed. Savona)</b> Pagina 43		38
<hr/>			
26/02/2021	<b>Primo Magazine</b>	GAM EDITORI	39
<hr/>			
26/02/2021	<b>Savona News</b>		40
<hr/>			

## Genova, Voltri

26/02/2021	<b>Shipping Italy</b>		41
<hr/>			
26/02/2021	<b>Primo Magazine</b>	GAM EDITORI	42
<hr/>			

## La Spezia

26/02/2021	<b>BizJournal Liguria</b>		43
<hr/>			
26/02/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	Redazione	44
<hr/>			

## Ravenna

27/02/2021	<b>Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)</b> Pagina 8		45
<hr/>			

27/02/2021	<b>Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)</b> Pagina 15	46
	Un container di solidarietà per l' Africa	
27/02/2021	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)</b> Pagina 53	47
	Il 'Container del sorriso' è pronto a partire	
26/02/2021	<b>Lugonotizie</b> <i>Redazione</i>	48
	Ravenna, Master in diritto marittimo, portuale e della logistica: la III edizione al via	
26/02/2021	<b>Ravenna Today</b>	49
	Parte la terza edizione del Master in diritto marittimo, portuale e della logistica	
26/02/2021	<b>Ravenna Today</b>	50
	Parte dal porto di Ravenna il "Container del sorriso" in aiuto dei poveri del Camerun	
26/02/2021	<b>ravennawebtv.it</b>	51
	In partenza dal porto di Ravenna il 'Container del sorriso' dell' associazione Terzo Mondo	

## Livorno

27/02/2021	<b>Il Tirreno</b> Pagina 15 <i>MAURO ZUCHELLI</i>	52
	Moby, solo 30 giorni per l'intesa-salvezza Il duello con i fondi e l'iceberg del debito	
27/02/2021	<b>La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)</b> Pagina 59	54
	L' ultimo gioiello della Grimaldi	
26/02/2021	<b>Informazioni Marittime</b>	55
	Porto di Livorno verso il rinnovo del Piano Anticorruzione	
26/02/2021	<b>Port News</b> <i>di Redazione</i>	56
	Aggiornato il Piano Anti-Corruzione	
26/02/2021	<b>Port News</b> <i>di Redazione</i>	57
	Un Master davvero NEXT GEN	
26/02/2021	<b>Primo Magazine</b> <i>Gam Editori</i>	59
	Porti, le promesse del 5G	

## Piombino, Isola d' Elba

27/02/2021	<b>Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)</b> Pagina 17 <i>(CLOZ)</i>	60
	«Strada 398 dentro la fabbrica l' azienda ora batte un colpo»	
27/02/2021	<b>Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)</b> Pagina 17	61
	Al nuovo Accordo di programma serve il piano industriale di Jsw	
27/02/2021	<b>La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)</b> Pagina 63	62
	'Rilancio e bonifiche con il recovery'	
26/02/2021	<b>Messaggero Marittimo</b> <i>Redazione</i>	63
	Recovery e fondi Ue per rilanciare Piombino	

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

27/02/2021	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ascoli-Fermo)</b> Pagina 50	64
	Dragaggio del porto, c' è un nuovo progetto	

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

26/02/2021	<b>CivOnline</b>	65
	Merci e contenitori: ora il porto di Civitavecchia vira sull' export	

26/02/2021	<b>La Provincia di Civitavecchia</b>		66
	Merci e contenitori: la ricetta del presidente Musolino		
26/02/2021	<b>Il Nautilus</b>	<i>Redazione</i>	67
	Il sistema logistico-industriale italiano al 2030 visto attraverso la lente della Next Generation EU		
26/02/2021	<b>Informazioni Marittime</b>		68
	La logistica nel 2030, dopo la Next Generation EU		

## Bari

27/02/2021	<b>Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari)</b>	Pagina 5	<i>Cesare Bechis</i>	69
	Bene il flusso delle merci Negli scali adriatici attesa per le crociere			
27/02/2021	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno</b>	Pagina 26		70
	«I dragaggi? Abbiamo perso ogni speranza»			
27/02/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>			71
	Sud Adriatico, forte crescita			

## Brindisi

27/02/2021	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)</b>	Pagina 9		73
	«Sulle scelte che riguardano il porto sbagliato dividersi»			
26/02/2021	<b>Brindisi Report</b>			74
	Legambiente Brindisi: "No a nuove centrali termoelettriche a turbogas"			
26/02/2021	<b>Brindisi Report</b>			75
	Accorpamento dei Consorzi Asi: verso un Bari-centrismo già visto con il porto			

## Taranto

27/02/2021	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)</b>	Pagina 41		77
	YLPORTR Trasporti eccezionali dal porto			
27/02/2021	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)</b>	Pagina 11		78
	Container speciali per trasportare pezzi di grandi dimensioni			

## Manfredonia

27/02/2021	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Capitanata)</b>	Pagina 28		79
	La «Seasif» presenta il progetto di rilancio del porto e della Zes			

## Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

27/02/2021	<b>Il Quotidiano della Calabria (ed. Cosenza)</b>	Pagina 21		80
	La sen. Abate incontra l' autorità portuale e l' amministrazione			

## Olbia Golfo Aranci

26/02/2021	<b>Informatore Navale</b>			81
	Il Comitato di Gestione approva il rilascio dell'art. 16 alla Grendi sul porto di Olbia			

## Cagliari

27/02/2021	<b>L'Unione Sarda</b> Pagina 17	83
<hr/>		
27/02/2021	<b>L'Unione Sarda</b> Pagina 17	84
<hr/>		
27/02/2021	<b>L'Unione Sarda</b> Pagina 9	85
<hr/>		

## Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

27/02/2021	<b>Gazzetta del Sud</b> Pagina 34	88
<hr/>		

## Palermo, Termini Imerese

27/02/2021	<b>Giornale di Sicilia</b> Pagina 15	89
<hr/>		
26/02/2021	<b>IL Sicilia</b> <i>Redazione</i>	90
<hr/>		
26/02/2021	<b>LiveSicilia</b> <i>redazione</i>	91
<hr/>		
26/02/2021	<b>Quotidiano di Gela</b>	92
<hr/>		
27/02/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>	93
<hr/>		

## Focus

26/02/2021	<b>Bollettino Avvisatore Marittimo</b> Pagina 1	95
<hr/>		
26/02/2021	<b>Bollettino Avvisatore Marittimo</b> Pagina 1	96
<hr/>		
26/02/2021	<b>Transportonline</b>	97
<hr/>		
26/02/2021	<b>MF</b> Pagina 21	98
<hr/>		
27/02/2021	<b>Il Secolo XIX</b> Pagina 18	99
<hr/>		

# CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821  
Roma, Via Campania 30-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63797310  
mail: servizioclienti@corriere.it

**Allga San**  
www.naturwaren.it

**la Lettura**

**Oggi sull'App e domani in edicola**  
Giordano, Piperno e Rovelli  
nel nuovo numero de «la Lettura»  
di **Ida Bozzi** a pagina 55



**L'allenatore dell'Inter**  
Conte: la sconfitta mi fa stare male, la vivo in solitudine  
di **Dallera, G. De Carolis e Sconcerti** alle pagine 58 e 59

**akut Genu**  
Sollievo e benessere. Trattamento specialistico per la GINOCCHIA.  
in farmacia e parafarmacia

**Il Dpcm** In zona rossa si fermano anche i parrucchieri, salta la stagione sciistica. Restrizioni fino a Pasqua

## Virus, ecco le nuove chiusure

Lombardia, Piemonte e Marche in arancione. Stop alle scuole nelle aree a rischio

### GLI ETERNI RITORNI

di **Antonio Polito**

**P**otremmo chiamarla la sindrome del Conte di Montecristo. Anche se Giuseppe Conte è solo l'ultimo di una lunga serie di ex primi ministri che, appena usciti da Palazzo Chigi, hanno iniziato a pianificare il ritorno, e forse anche la vendetta, come l'Edmond Dantès del romanzo di Dumas. Si tratta infatti di una costante della politica italiana. Ed è l'altra faccia della sua cronica instabilità.

continua a pagina 38

### CAMBIARE LA ROTTA

di **Sabino Cassese**

**P**er affrontare la pandemia, governo centrale e Regioni devono cambiare rotta. Hanno finora agito come se operassero nella materia della sanità, che è ripartita tra Stato e Regioni. Invece si tratta della materia «profiliassi internazionali», che spetta solo allo Stato.

Questo ha stabilito la Corte costituzionale con due pronunce a breve distanza l'una dall'altra, ambedue relative a una legge della Regione di Aosta, impugnata dal governo.

continua a pagina 38

di **Monica Guerzoni e Fiorenza Sarzanini**

**I**l primo Dpcm del governo Draghi partirà il 6 marzo e resterà in vigore per un mese. Nuove chiusure e altre restrizioni, anche nelle festività pasquali, necessarie per contenere l'accelerazione del virus (ieri 20 mila positivi). Le regioni Lombardia, Piemonte e Marche da lunedì passano in zona arancione. Nel nuovo decreto è stato disposto che in area rossa si fermeranno anche barbieri e parrucchieri che prima invece rientravano tra i servizi alla persona che rimanevano aperti. Nuovo stop alle scuole nelle aree a rischio: De Luca sospende le lezioni in Campania fino a quando i professori non saranno vaccinati. Nulla da fare per la stagione sciistica che ormai è destinata a saltare.

da pagina 2 a pagina 9

**CAPO AL POSTO DI BORRELLI**

### Protezione civile arriva Curcio

di **Fabrizio Caccia**

**C**ambio alla Protezione civile. Fabrizio Curcio, 55 anni, ingegnere (nella foto), torna e sostituisce Angelo Borrelli.

a pagina 5

**LE STRATEGIE**

### Le Regioni in ordine sparso

di **Sergio Harari**

**L**a sfida al Covid è globale. E invece ci stiamo distinguendo per i campanilismi. Ognuno va per proprio conto senza una linea comune, così le Regioni fanno ognuna per sé, convinte che il virus si combatta con l'autonomia politica.

a pagina 38

### GIANNELLI

LA VARIANTE INGLESE



**IL SONDAGGIO LA LEGA AL 23 PER CENTO**

## Meloni sale al 17% Per il governo la fiducia resta alta

di **Nando Pagnoncelli**

**I**l giudizio sul nuovo governo resta stabile, in linea col sondaggio della settimana scorsa. Mentre per quanto riguarda i partiti la Lega rimane in testa con il 23%, cresce Fdi (17,2) e supera il M5s (15,4). Pd al 19%, FI al 7,6%.

a pagina 13

**SETTEGIORNI**

di **Francesco Verderami**

## Guerini e il congresso dopo la pandemia

**N**on è tempo di polemiche nel Pd. Ma dopo la pandemia, secondo Lorenzo Guerini, servirà un congresso per «la rigenerazione del partito». continua a pagina 12

**MORTO IN CARCERE A 51 ANNI**

## Peter Gotti, il boss schivo L'ultimo dei Gambino

di **Massimo Gaggi e Roberto Saviano**

**I**l gangster americano Peter Gotti, 81 anni, ultimo della famiglia mafiosa del Gambino, è morto in carcere in North Carolina. Stava scontando 25 anni.

a pagina 19

### La svolta di Biden Reso noto il rapporto della Cia sul caso del giornalista



Il giornalista Jamal Khashoggi assassinato nel 2018 a Istanbul. A destra il principe ereditario saudita Mohammed bin Salman, 35 anni

## Gli Usa sull'omicidio Khashoggi accusano il principe saudita

di **Viviana Mazza e Giuseppe Sarcina**

**L'**omicidio del giornalista Jamal Khashoggi era stato autorizzato dal principe ereditario saudita Mohammed bin Salman perché lo riteneva una minaccia al regno. Lo sostiene un rapporto dell'intelligence Usa.

a pagina 17

### IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

## Mamma la Dad

**S**ono completamente d'accordo a metà con la madre di Caserta che ha denunciato alla facoltà di Medicina l'esaminatore di sua figlia e promette esposti contro chi ha diffuso il video dell'interrogazione. Ciò che rende contemporanea questa scena è che si è svolta dentro i riquadri di un computer. La ragazza sbaglia una risposta e il professore esplose: «Al sesto anno parli ancora di divisione cellulare nel morto? T'hanno arresta!». Appena la studentessa scoppia in lacrime, si materializza la madre: «Ci sono modi e modi. Mia figlia è esaurita». «Signora, è colpa mia se sua figlia si è esaurita? Deve andare a curare la gente, ma li ammazzala». Capisco il cuore di mamma davanti alle lacrime della prole, ma anche lo scoramento del prof, che magari era alla deci-

ma interrogazione e non ne poteva più di ascoltare strafalcioni. Qui però entra in ballo il contesto: la didattica a distanza. Un rimprovero solo sgradevole a porte chiuse diventa violento in presenza di uno strumento capace di spararlo all'istante in tutto il pianeta. L'avvento della rivoluzione digitale ci obbliga a comportamenti irriprensibili, dato che ogni nostro gesto si trova potenzialmente sotto gli occhi del mondo. A meno che non si riesca a subordinare la circolazione delle immagini al consenso delle persone coinvolte. Perciò sono d'accordo solo a metà con la signora: ha fatto bene a denunciare i diffusori del video, non il prof esasperato. Lui, come la ragazza, merita una seconda occasione, possibilmente in presenza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**L'ansia ingigantisce le tue preoccupazioni?**

Dalla ricerca scientifica nasce **LAILA**

18mg, capsule a rilascio prolungato di Silexan®

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

Più spazio alla vita.

Chiedi consiglio al tuo farmacista

CRATIVO UMORE  
SONNO DISTURBATO  
PENSIERI COSTANTI

10227  
0771120-458008





**“Luca Attanasio poteva essere un testimone scomodo”. Adesso le Ong vicine all'ambasciatore ucciso in Congo chiedono un'inchiesta seria sulla sua morte**



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



Sabato 27 febbraio 2021 - Anno 13 - n° 57  
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 in abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/05/2004 n. 46)  
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

**CHI COMANDA DAVVERO**  
**L'Amucchciata ingrassa le destre e svuota 5S&Pd**  
CAPORALE A PAG. 4 - 5

**GIUDICI "MINISTERIALI"**  
**Rissa al Consiglio di Stato per chi entra nel governo**  
PROIETTI A PAG. 5

**PARLA VAROUFAKIS**  
**"Draghi sabotò i greci, austerità anche in Italia"**



**LE REGIONI A RISCHIO**  
**Contagi record, nuovo Dpcm e cambi di colori**  
MANTOVANI A PAG. 10 - 11

**LE POESIE INEDITE**  
**Le liriche acerbhe del giovane Carmelo Bene**

**Riccardo Antonucci**

**D**a giovani tutti possono scrivere poesie. Chi continua da adulto è un poeta o un cretino. È la sintesi spuria dell'Estetica di Benedetto Croce che Fabrizio De André usò una volta per spiegare il suo impegno nella musica. Scopriamo che vale anche per Carmelo Bene, e bisogna ringraziare l'edizione dei componimenti giovanili dell'attore, che esce mercoledì per Bompiani.  
A PAG. 19



**RAPPORTO BIDEN** Le carte che incastrano il principe saudita  
**“Khashoggi, fu bin Salman”**  
**Cia contro l'amico di Renzi**

Il dossier accusa l'erede al trono di Riyadh per la morte del giornalista. Il presidente Usa: "Cambieremo i rapporti con l'Arabia" e intima: "Nessuno faccia affari con il regime del Golfo"



GRAMAGLIA E PACELLI A PAG. 16

**Pinocchicrazia**

**Marco Travaglio**

**A**l netto di tutti i Peggiori che lo compongono, l'aspetto peggiore del Governo dei Migliori è che d'ora in poi nessuno crederà più alla parola di alcun politico. Non che prima la categoria apparisse granché sincera, ma qualcuno ancora si salvava. Per esempio, Mattarella: ora, dopo aver detto e fatto filtrare mille volte "dopo Conte c'è solo il voto" e averci poi regalato Draghi&C., fa onore al suo predecessore Napolitano, che giurò e spergiurò "no al secondo mandato" e poi si fece rieleggere dopo lunghi tormenti durati 10 minuti. Pensate poi a tutte le campagne del centrosinistra contro la Lega fascista, razzista, sovranista, populista, lepenista, orbanista, trumpista, bolsonarista, casapoundista ecc.: ora gli ex partigiani del Pd e LeU ci governano insieme e devono ringraziare la Meloni che s'è tirata via. Tutto ciò che avevano detto di Salvini (e dei 5Stelle suoi "complici" nel Conte-1) era pura propaganda e, si spera, eviteranno di ripeterlo alle prossime elezioni. *Idem* per le tirate del Cazzaro Verde contro la sinistra che tradisce i sacri confini e fa i soldi coi migranti, anzi va a prenderli in Africa. E per i 5Stelle, che almeno un limite se l'erano dato: tutti, ma non B. Infatti governano con B. e digeriscono senza neppure un rutino il suo avvocato Sisto sottosegretario alla Giustizia (dove non hanno neppure tentato di far confermare Bonafede) e il suo prestanome all'Editoria.

Gli unici che possono dire qualcosa agli elettori senza essere sputacchiati sono - come ha scritto Moni Ovadia - la Meloni e Frattoni. Ai quali aggiungerei i "dissidenti", anzi i correnti 5Stelle che si sono fatti espellere pur di non ingoiare il rosario. Ma anche un altro personaggio. Quello che si candida al Senato alle supplitive di Sassari per blindare il suo governo" (*Repubblica*, 5.6). Vuole "un ministero o il suo partito per restare in gioco" (*Giornale*, 4.2). Anzi "Draghi lo nomina commissario europeo" (*Repubblica*, 4.2). "Ministro degli Esteri o vicepremier nel governo Draghi" (*Tipi*, 4.2). "Punta alla Nato" (*Liberò*, 6.2). "Cerca protezioni con Casolino per sopravvivere alla caduta" (*Domani*, 4.2). "Potrebbe correre a sindaco di Roma" (*Repubblica*, 4.2). "Mendica poltrone: ministro o sindaco di Roma" (*Giornale*, 7.2). "Cerca poltrone ma perde pure la cattedra" (*Giornale*, 11.2). "Correrà alle supplitive di Siena per entrare alla Camera" (*Corriere*, 9.2). "Cerca un'ex ist strategy: ministro, sindaco o presidente M5S" (*Domani*, 9.2). "Diventa un caso umano: che fare di lui?". "Le parturite del Conte in cerca di poltrona" (*Verità*, 10.2). Lui è interessato a restare in politica, ma dice: "Non cerco poltrone, torno a fare il professore". E tutti giù a ridere. Ieri ha tenuto la sua prima lezione all'Università di Firenze.

**LA LEZIONE L'EX PREMIER RACCONTA UN ANNO DI LOTTA AL COVID**  
**Il ritorno di Conte**  
**Grillo lo vuole capo**



**PROF PER UN GIORNO**  
RIVENDICA DPCM, SALUTE PRIMA DEL PROFITTO E DIFESA DEI SALARI. "BASTA LOBBY E TECNOCRATI". GRILLO PRONTO AD AFFIDARGLI LA RIFONDAZIONE M5S, LUI CHIEDE GARANZIE

DE CAROLIS E RODANO A PAG. 2 - 3

**LE NOSTRE FIRME**

- **Fini** Migliori dei nostri padri? a pag. 18
- **Lerner** Draghi il restauratore a pag. 13
- **Esposito** Il Colle parli di Ermini a pag. 13
- **Valentini** Povera stampa a pag. 13

**41-BIS E "DISSOCIAZIONE"**  
**Non solo Graviano: altri 3 boss vogliono il permesso premio**  
LILLO A PAG. 6



**CHE C'È DI BELLO**  
**Le "diseducazioni teen", Aciman e il graffio di Reza**  
DA PAG. 20 A 23

**La cattiveria**  
*Il sottosegretario allo Sport non è stato ancora nominato. Però Moggi è in pole position*  
WWW.FORUM.SPINOZA.IT





ANNO XXVI NUMERO 49 EDIZIONE WEEKEND

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

SABATO 27 E DOMENICA 28 FEBBRAIO 2021 - € 2,50 + € 1,50 con il libro RIPARTIRE DA DRAGHI

### Chi vuole il privato, si aiuti col pubblico. Chi vuole il pubblico, governi da privato. Veteroliberisti einaudiani senza vergogna: un manifesto

Chi voleva Natalino Irri, grandissimo giurista e liberale storico del gruppo del Mondo, naturalmente amico di mio nonno Mario, per rimettere in riga i liberali. Un pezzo eccellente pubblicato ieri sul Sole 24 Ore, segnalato da quel talento che è @nathup su Twitter, mette le cose a posto riprendendo da "La crisi sociale del nostro tempo" di Wilhelm Röpke, un saggio del 1942 sulla terza via, sul liberalismo e socialismo liberale, con agganci verso l'arabismo e intracci con le estreme posizioni tra Croce e Mussolini. Ora che Di Maio è diventato liberale, ora che il Pd si avvia al congresso per fissare un'alleanza più o meno strategica con l'avvocato Bisconte e con il dottor Grilli, ora è il momento di riproporre questo gioiello di famiglia, ora è il momento di tutti i liberali intinti di socialismo, e misceando, non è un titolo di Giulio Calogero e altri, perché non voglio mischiare

in confusione Fracaro, Casalino e Mario Tronti, ma è da lì che bisogna ripartire, governo Draghi e mercato e di stato attuale. Europa spendenziosa postautarità incrementando gli aiuti eccetera.

Quando si discute di Pd, analizza liberalista e postcomunista e postcomunista, e che analizza qui suggerimento di dare invece le redini a Cofferati, reduce dalle battaglie antiberlusconiane "sul sociale" del Centro Massimo, per un partito neoliberalista. D'Alena e gli altri non volevano dare potere a un outsider, un sindacalista riformista mobilitatore, con il risultato che la loro creatura ottenne un finto, dopo la parentesi di Veltroni, stitacamente molto interessante, nelle fauci di un Rottamatore riformista che alla fine si esclude dal gioco. Siamo bastanti contrari, perché berlusconiani eretici e in parte siamo anche rimasti, e non è sempre un male pensarla in un modo e nel suo contrario. Tu considerata

una benemerita segno di lungimiranza e visione. Comunque, ormai lo scrive anche l'Economist di Londra, lo stato è nel mercato e il mercato è nello stato, entrambi destinati a rimanere dove sono e a svilupparsi in concordia discordie, con l'accento ora sull'uno o sull'altro, in un fascino non litigioso pragmatico. E questa la tenesse e onestà pressante. E' questa la tenesse e onestà pressante. E' questa la tenesse e onestà pressante. E' questa la tenesse e onestà pressante.

Celando credo di dire il mio vero. Il governo di stato e di mercato detto governo Draghi, sottosegretari a parte, che comunque vanno benissimo, sembra fatto apposta non più per rimediare i falliti meravigli del Berlusconi, epoca Thatcher, bensì per ridare fidi al cervello di Röpke. Chi vuole la giustizia

salvo i diritti, e chi vuole i diritti salvo la giustizia. Chi vuole chi ha pubblicato un rapporto di alta intelligenza americana sull'uccisione del commentatore saudita Jamal Khashoggi. E' deludente. Sono quattro pagine che arrivano alla responsabilità del principio. Occorre ai famosi Mohammed Bin Salman, soltanto grazie a una concatenazione logica: il principe a partire dal 2017 controllava con pugno di ferro tutti gli apparati di sicurezza in Arabia Saudita, nessuno avrebbe mai preso questa iniziativa senza prima ottenere la sua approvazione. Jamal Khashoggi è stato ucciso non per essere avvenuto senza l'assenso di Bin Salman. Non ci sono elementi nuovi. Il rapporto pubblicato dalle Nazioni Unite nel giugno 2019 è lungo cento pagine e ha moltissimi paragrafi in più. E' è quasi la certezza che la Cid sponga di prove più solide e che però l'Amministrazione Biden abbia voluto pubblicare un'affermazione politica più che un fatto. La musica che ascoltiamo in un negozio, virtuale o fisico chessa, nella maggior parte dei casi, è una scelta precisa perché ciascuna canzone può influenzare un acquisto e un consumo. La musica che ascoltiamo in un negozio, virtuale o fisico chessa, nella maggior parte dei casi, è una scelta precisa perché ciascuna canzone può influenzare un acquisto e un consumo.

### Alleanze da vertice

## E' nato un tandem Draghi-Macron sull'autonomia dell'Ue

Il premier e il presidente francese d'accordo sul divieto alle esportazioni dei vaccini. Gli altri dossier

### La produzione accelerata

Bruxelles. Mario Draghi ed Emmanuel Macron hanno fatto fronte comune al vertice europeo che si è tenuto giovedì 18 in videoconferenza. Che sia sul protezionismo sui vaccini o il rafforzamento della difesa e della sicurezza, il presidente del Consiglio italiano e il presidente francese hanno sostenuto linee convergenti sulla direzione che deve prendere l'Unione europea. I due si erano sentiti prima dell'inizio del vertice. Nessuno sa se l'offensiva comune sia stata efficace. I rapporti sono concordati e coordinati. Nessuno osa parlare di vero e proprio "asse". E nessuno immagina che ci sia già un'alleanza strutturata. Ma alcuni leader e diplomatici hanno constatato che Draghi e Macron, ciascuno con il suo tono e la sua personalità, hanno introdotto sostanzialmente lo stesso messaggio sul concetto di autonomia strategica dell'Ue. Autonomia sui vaccini. Autonomia sulla sicurezza. L'Europa deve imparare a contare prima di tutto su se stessa. Non per forza in contrapposizione agli Stati Uniti, ma per far capire all'Amministrazione di Joe Biden che l'Ue fa sul serio. Quella tra Draghi e Macron potrebbe essere solo una convergenza di visione sull'Europa. Ma con la cancelliera tedesca, Angela Merkel, che abbandonerà la scena nazionale ed europea a fine anno potrebbe anche diventare un rapporto "prenderli per il collo" di leadership dell'Ue. (Corrispondente segue a pagina quattro)



MARIO DRAGHI

### Mario, l'americano

Ricuire tra Nato e Ue il nuovo ruolo che l'Italia di Draghi può avere nella diplomazia atlantica

Roma. Le coincidenze, certo, aiutano. La Brexit che si consuma, l'arrivo di Joe Biden, la Merkel che cede il passo dopo sedici anni. E però questa congiunzione degli astri testimonia di come forse non tutto sia stato casuale, nell'apparente insensatezza della crisi di fine anno. E infatti quando Mario Draghi, ieri mattina, ha preso la parola durante il Consiglio europeo dedicato alla Difesa, ha detto proprio quello che Jens Stoltenberg s'intendeva: e cioè che "il percorso di costruzione di un'autonomia strategica dell'Ue deve essere declinato in complementarietà con la Nato, anche alla luce del rinnovato impegno transatlantico della nuova Amministrazione Usa". (Valentini segue a pagina tre)

### Nella testa di Conte

Tornerà in pista, ma non si fida del M5s. Sulla crisi: "Renzi non era solo e Draghi..."

Roma. Ha una certezza: "Non tornerò a fare l'avvocato, potrei incappare in qualche legge di cui mi sono occupato". E un dubbio: "Mi conviene entrare nel M5s o cercare la via di un nuovo partito?". Giuseppe Conte su questo punto, nonostante i tappeti rossi stesi da Grillo, ancora oscilla. E nelle riunioni ristrette - spesso a casa della compagna Olivia in mancanza di una sede neutra - rivide le parole di chi, nel M5s, ha fine lo ha mollato per primo. "Non posso nemmeno passare da traditore e svuotare il Movimento, ma di sicuro sono loro ad aver bisogno di me", riflette in questi giorni. (Corrispondente segue a pagina tre)

### Bentornato, prof.

Le parole, il clima, il dialogo, i messaggi e i vecchi alleati. A tu per tu con il nuovo Conte

Firenze. Gli dicono tutti bentornato - il sindaco, il presidente di regione, il rettore - ma sanno che l'avventura politica di Giuseppe Conte non è ancora finita, forse si decide a Bibbiano grazie anche alla spinta dell'ex partito di Bibbiano, quel Pd che ancora non ha esaurito le speranze sul Conte federatore o quantomeno ispiratore di un rinnovato M5s. Scambio di messaggi con Dario Nardella (Conte non ce l'ha fatta a palesarsi in Palazzo Vecchio, sarà per la prossima volta), che poi lo saluta anche con un tweet. (Allargati segue a pagina tre)

### "Sindaci, non caporali"

"Basta logorare Zingaretti. Fronda che sconcerta". Parla il sindaco di Bologna, Merola

Roma. Fa parte anche lei del partito dei sindaci o è il primo sindaco che parlerà bene di Nicola Zingaretti? "Amministratore Bologna, faccio parte dell'esecutivo nazionale del Pd. Non ho bisogno di parlare bene del segretario. Dico solo che a questo partito non serve la corrente del sindaco. Le correnti sono come i caporali. Basta". C'è bisogno dunque del congresso? "Chi lo chiede in realtà non lo vuole. Cerco solo ruoli, posti. Sono sconcertato da questa fronda che ha il solo obiettivo di logorare e logorare". L'intervista è a Virginio Merola, sindaco di Bologna. (Corrispondente segue a pagina tre)

### UNO STATO DA DRAGHI

C'è il debito buono, sì, ma c'è anche lo stato buono: quello che crea competizione. Cosa farà Draghi su prescrizione, Alitalia, Atlantia, licenziamenti e rete unica? Un filo conduttore, con qualche notizia

Un altro stato è possibile? Tra gli ambiziosi obiettivi presenti nella strategia del governo Draghi, esistono due categorie di problemi di fronte alle quali si troverà presto la maggioranza che sostiene l'ex governatore della Bce. La prima categoria di problemi ha a che fare con quelle che il presidente del Consiglio considera le due principali missioni di questo governo e le missioni sono tanto complicate da realizzare quanto facili da immaginare: offrire all'Italia un Recovery plan che possa permettere al nostro paese di viaggiare su binari sicuri per i prossimi sei anni (una volta approvato dalla Commissione), il Recovery plan sarà praticamente intoccabile per i sei anni successivi e mettere l'Italia nelle condizioni migliori per vaccinare la sua popolazione il più presto possibile (nonostante i ritardi accumulati dall'Europa).

All'Italia arriveranno 400 milioni di euro entro giugno, una quantità sufficiente a vaccinare entro l'estate il 70 per cento della popolazione adulta. La seconda categoria di problemi - oltre al problema della spesa pubblica - è quello che si pone per governare la pandemia, tema sul quale Mario Draghi sarà ancora più attento rispetto al suo predecessore: sorry Matteo, niente i-beri tutto è quello che ha a che fare con i problemi più politici da risolvere. E' all'interno di questa categoria ci sono almeno cinque temi che presto o tardi arriveranno in superficie e che si ripresentano sempre quando un pettine incontra un nodo tra i capelli. In questo quadro, il primo problema riguarda la rete unica (aria), il secondo riguarda Alitalia (a chi darla?), il terzo riguarda Autostrade (a che prezzo comprarle?), il quarto riguarda lo sblocco dei licenziamenti (rinviarlo?), il quinto riguarda il futuro della prescrizione (affrontarlo?).

Abbiamo passato un po' di tempo a parlare con alcune persone vicine a questi dossier e per quanto sia ancora presto per trarre conclusioni, l'impressione che ne abbiamo ricavato è che su ciascuno di questi temi il presidente del Consiglio si intenziona a farsi guidare da un princip

### I cani di Lady Gaga e altri famosi pet che hanno rotto

Un uomo sulla trentina, Ryan Fischer si chiama, è all'ospedale a Los Angeles in fin di vita dicono addirittura. CONTRO MASTRO CUBELIA dopo che un rapinatore gli ha sparato per strada. E questa sarebbe l'unica parte seria, e di nota, della faccenda. Ma, ce ne scuserà il ferito, pare non fregli nulla a nessuno. Tutti sono interessati del resto della storia, piuttosto di quella di Fischer. E' il dog walker dei due bulldog francesi di Lady Gaga, al secolo Stefani Joanne Angelina Germanotta, e gli hanno sparato per rapire i cani. Nel frattempo Lady Germanotta era atterrata a Roma per girare un film, e i tutti non è sembrato vero di poter raccontare, come ai tempi di

pio che più che a un valore somiglia a un filo conduttore: lo statalismo buono, quello cioè che crea le condizioni giuste per alimentare la competizione, non per soffocarla. Se il modello di stato imprenditore che Mario Draghi ha in testa verrà applicato alla lettera nelle cinque partite appena elencate è possibile che le intenzioni che ha oggi il premier possano trasformarsi in realtà. La prima intenzione riguarda la rete unica e nonostante l'illusione coltivata da Cdp (che ha voluto nominare nel cda di Tim un uomo che non è che Giovanni Gorno Tempini) l'idea di Draghi sembra essere la stessa di Vittorio Colaninno (il cui ministero da ieri ha il coordinamento della strategia italiana).

Quanto Salvini ha detto che i ministri della Lega erano al lavoro sul vaccino lo ho visto così. Ieri mi ha detto che il mio voto prima lo era. E' un po' di tempo che il mio voto prima lo era.

di maggioranza della ex compagnia di pochi mesi a Lufthansa (ci sono problemi sugli aiuti di stato, ma in pandemia non c'è problema sugli aiuti di stato) non si possa rischiare: ieri la Commissione europea ha persino approvato l'aiuto di stato italiano da 40 milioni di euro "da destinare alle attività di ricerca e sviluppo dell'impresa biotecnologica ReThera". Il terzo problema riguarda Autostrade e su questo punto è possibile che se Atlantia non riterrà sufficiente l'offerta da 8 miliardi di euro ricevuta da Cdp Blackstone-Macquarie per rilevare l'88 per cento di Autostrade per l'Italia (ieri Spineap, azionista di minoranza di Atlantia, ha invitato il board della holding a respingere l'offerta) non ci sarà un'altra proposta al rialzo da parte di Cdp.

bandiera venga venduta nel giro di pochi mesi a Lufthansa (ci sono problemi sugli aiuti di stato, ma in pandemia non c'è problema sugli aiuti di stato) non si possa rischiare: ieri la Commissione europea ha persino approvato l'aiuto di stato italiano da 40 milioni di euro "da destinare alle attività di ricerca e sviluppo dell'impresa biotecnologica ReThera". Il terzo problema riguarda Autostrade e su questo punto è possibile che se Atlantia non riterrà sufficiente l'offerta da 8 miliardi di euro ricevuta da Cdp Blackstone-Macquarie per rilevare l'88 per cento di Autostrade per l'Italia (ieri Spineap, azionista di minoranza di Atlantia, ha invitato il board della holding a respingere l'offerta) non ci sarà un'altra proposta al rialzo da parte di Cdp.

Hollywood sul Tevere, i turbamenti della gran diva che ha offerto mezzo milione a chi ritroverà le sue creature. E va bene che gli animali sono belli, meglio degli umani, e la pet culture ormai ha sostituito tutte le pregresse ideologie. Ma i delitti per gli animali dei vip hanno frantumato il mercato. E va bene che gli animali sono belli, meglio degli umani, e la pet culture ormai ha sostituito tutte le pregresse ideologie. Ma i delitti per gli animali dei vip hanno frantumato il mercato. E va bene che gli animali sono belli, meglio degli umani, e la pet culture ormai ha sostituito tutte le pregresse ideologie. Ma i delitti per gli animali dei vip hanno frantumato il mercato.

### Il ritmo dello shopping

La musica influenza il nostro cervello mentre facciamo acquisti. Occhio, in vista di Sanremo

L'anno scorso, quando Diodato vinse il Festival di Sanremo, era una notizia, e sebbene fossimo allo stesso, piangemmo tutte. Lacrime libere, quelle che si piangono un paio di volte nella vita, per gli amori che finiscono ma non smettono. Nei mesi (sì, mesi) seguenti, se qualcuno ci avesse detto che, oltre a fare di noi lapilli umani e spingerci nei posti che avremmo dovuto evitare, una canzone ci avrebbe indotta a fare altro, avremmo pensato: sì, alla lobotomia. Invece, le evidenze neuroscientifiche rivelano che quella canzone aiuti gli affari, è perfetta come sottofondo di un brano di lavoro di quelli che prima della pandemia detestavamo e che adesso ci sembrano un tour su un Westfalia con i Led Zeppelin. Succede perché, quando scegliamo una canzone, il nostro cervello bada alle parole molto meno di quello che la nostra coscienza ci fa credere: la musica va più a fondo, svelta le aree limbiche, quelle che determinano il comportamento "impulsivo", spiega al Foglio il professor Lorenzo Dornetti, direttore del Neuroscienze Lab, dove si studia come funziona il nostro cervello quando facciamo le scelte. La musica che ascoltiamo in un negozio, virtuale o fisico chessa, nella maggior parte dei casi, è una scelta precisa perché ciascuna canzone può influenzare un acquisto e un consumo.

La musica influenza il nostro cervello mentre facciamo acquisti. Occhio, in vista di Sanremo. Dornetti ha da poco ultimato uno studio sul suo ruolo globale, ha parlato di ritmi e di stile. Le persone sono inconsapevoli, ma la musica che ha bassi battiti per minuto, le induce a rallentare, quindi a stare più tempo in un posto. (segue a pagina due)

### Andrea's Version

Ha parlato della salute e della salvaguardia dell'economia, dell'Europa, della Cina con riguardo alla pandemia al suo ruolo globale, ha parlato dei rapporti tra le nazioni europee e della cessione di sovranità nazionale dentro una visione di Europa salda, ma non fideistica, ha denunciato la falsa alternativa tra lotta per la salute e battaglia per il lavoro, alcuni ritardi del suo governo dimissionati comunque in un ruolo di amministrato, ha specificato la normativa cui si è dovuto attenere, in primo luogo, quella del professor Giallombardo, ha esaltato la superiorità della politica, ma lodando i diritti delle autonomie, ma da prevaricare con l'invasione dello Stato centrale. E' stato in San Marino il professor Giallombardo, ha esaltato la superiorità della politica, ma lodando i diritti delle autonomie, ma da prevaricare con l'invasione dello Stato centrale. E' stato in San Marino il professor Giallombardo, ha esaltato la superiorità della politica, ma lodando i diritti delle autonomie, ma da prevaricare con l'invasione dello Stato centrale.

### Uno strano rapporto

Il dossier che inchioda il saudita Bin Salman al delitto Khashoggi è troppo striminzito

Roma. Ieri l'Amministrazione Biden ha pubblicato un rapporto di alta intelligenza americana sull'uccisione del commentatore saudita Jamal Khashoggi. E' deludente. Sono quattro pagine che arrivano alla responsabilità del principio. Occorre ai famosi Mohammed Bin Salman, soltanto grazie a una concatenazione logica: il principe a partire dal 2017 controllava con pugno di ferro tutti gli apparati di sicurezza in Arabia Saudita, nessuno avrebbe mai preso questa iniziativa senza prima ottenere la sua approvazione. Jamal Khashoggi è stato ucciso non per essere avvenuto senza l'assenso di Bin Salman. Non ci sono elementi nuovi. Il rapporto pubblicato dalle Nazioni Unite nel giugno 2019 è lungo cento pagine e ha moltissimi paragrafi in più. E' è quasi la certezza che la Cid sponga di prove più solide e che però l'Amministrazione Biden abbia voluto pubblicare un'affermazione politica più che un fatto. La musica che ascoltiamo in un negozio, virtuale o fisico chessa, nella maggior parte dei casi, è una scelta precisa perché ciascuna canzone può influenzare un acquisto e un consumo.



JAMAL KHASHOGGI

Il rapporto pubblicato dalle Nazioni Unite nel giugno 2019 è lungo cento pagine e ha moltissimi paragrafi in più. E' è quasi la certezza che la Cid sponga di prove più solide e che però l'Amministrazione Biden abbia voluto pubblicare un'affermazione politica più che un fatto. La musica che ascoltiamo in un negozio, virtuale o fisico chessa, nella maggior parte dei casi, è una scelta precisa perché ciascuna canzone può influenzare un acquisto e un consumo.

Il rapporto è datato 11 febbraio 2021 e quindi non è lo stesso che due anni fa il direttore della Cina Gina Haspel (che si è dimessa tre mesi fa) usava per fare i suoi briefing sul caso prima all'allora presidente Donald Trump - che però era schierato a prescrizione - e poi a un gruppo di senatori americani a porte chiuse. Quando i senatori uscirono dall'aula dissero che le prove a carico del principe erano tali che "se ci fosse stato un processo durerebbe trenta minuti". Il senatore repubblicano Lindsey Graham, consigliere fidato di Trump, disse che "non c'è dubbio che il principe c'è la sega fumante", un gioco di parole con la "smoking gun" che indica una prova regina e inoppugnabile. La squadra mandata a uccidere Khashoggi usò una sega da autopista per smembrare il corpo prima di portarlo via.

Il rapporto è politico e c'è da chiedersi cosa voglia ottenere il presidente americano Biden. Due giorni fa ha fatto la prima telefonata al re saudita Bin Salman e l'accordo era che il principe Bin Salman non sarebbe stato nemmeno vicino al telefono. Biden non lo vuole come interlocutore e una delle sue prime decisioni in politica estera è stata ritirare l'appoggio americano alla guerra saudita in Yemen, che è la guerra pensata e lanciata dal principe nel 2015. E poi, che fare? Non intende punire con sanzioni o sbarrargli l'accesso agli Stati Uniti. Il re saudita ha 85 anni ed è debole, il principe ne ha 35 e controlla tutti i servizi di sicurezza del regno grazie a spietate manovre di accentramento del potere. Il gioi giovane non può permettersi di essere messo da parte perché in questi anni ha colpito con brutalità tutti i possibili rivali, inclusi quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di corruzione, li ha rovinati. Se la sua ascesa al trono s'interrompesse, finirebbe in ginocchio davanti ai nemici interni che non vedono l'ora di vendicarsi. L'Amministrazione Biden di fatto ha fatto vacillare un po' il principe, ma quello è inamovibile - a meno che non siano quelli in famiglia: anzi, in particolare quelli in famiglia. Ha fatto arrestare i suoi parenti. Li ha accusati di



# il Giornale



SABATO 27 FEBBRAIO 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 49 - 1.50 euro\*

www.ilgiornale.it  
028 7324971 | Sede: tel. redazione

## CAMBIA L'ARIA SUL COVID

# VIA BORRELLI, ARCURI TREMA

Addio all'uomo che definì «inutili» le mascherine. Alla Protezione civile arriva Curcio: a lui il dossier vaccini. Anche la Corte dei Conti contro il Commissario  
**NUOVO DPCM: PASQUA DI RIGORE, SCUOLE A RISCHIO, TEATRI APERTI**

■ Nel giorno del primo Dpcm dell'era Draghi cade la prima testa della gestione targata Conte-Arcuri-Speranza dell'emergenza Coronavirus. Fabrizio Curcio dà il benvenuto ad Angelo Borrelli alla Protezione Civile. Regioni, nuove strette e qualche spiraglio.

Napolitano e Sorbi da pagina 2 a pagina 5

### CHI HA RIBALTATO COLPE E MERITI

di Alessandro Sallusti

**E**sattamente un anno fa, il governatore della Lombardia Attilio Fontana si presentava in tv indossando, primo politico, la mascherina, dopo che un suo collaboratore era risultato positivo al Covid. Di seguito riportiamo i commenti a quel gesto tratti da una clip che gira sui social.

Il primo a esporsi con un categorico «assolutamente da evitare, Fontana ingenera paura e panico» fu - manco a dirlo - l'ex ministro grillino Danilo Toninelli, detto Danilo Tontolone. A ruota però arriva un numero uno della scienza, quel Walter Ricciardi, componente del comitato esecutivo dell'Oms: «Gesto totalmente inappropriato», sentenza suscitando l'applauso convinto del pubblico in studio a Piazza Palla. E quasi eccitato rincara la dose: «Inappropriato perché fatto da un soggetto asintomatico e perché dà un'idea di paura: se la mette lui dobbiamo comperarla tutti». E poi la sentenza definitiva dello scienziato: «Le mascherine alle persone sane non servono a niente». Non poteva mancare l'opinione di Andrea Scanzani, che dalla Gruber spiega: «Ma l'avete mai visto in un Paese normale un governatore di Regione che si mette lì con la mascherina generando ancora più terrore tra i suoi coregionali e connazionali, tra l'altro mettendosi male una mascherina che non serve a niente perché caso mai la mascherina serve ai pazienti e non a chi non ha niente?». E che dire del governatore Pd dell'Emilia, Stefano Bonaccini: «Per me ha sbagliato». E Carlo Calenda, anche lui da Formigli in versione Toninelli: «Il problema è che quando il governatore della più grande Regione italiana gioca con la mascherina quella roba sta su tutti i tg e uno cosa pensa? Pensa che tutti i lombardi stanno lì assillati dalle mascherine come il loro governatore. Questo modo di fare è delittuoso».

Si potrebbe andare avanti a lungo (e citare anche i nostri dubbi di allora di cui subito ci scusammo), ma la finiamo qui. Ricordiamo questo simbolico anniversario solo per dire che in Italia qualcuno (Fontana) aveva capito a che cosa stavamo andando incontro e altri (la maggior parte della comunità scientifica, tutta la sinistra e i grillini) no. Quello che fa rabbia è che la forza della comunicazione faziosa di giornali e tv è riuscita a invertire le parti nella narrazione quotidiana. Ma noi abbiamo memoria e anche per questo siamo orgogliosi che la Lombardia sia governata da un centrodestra guidato da Attilio Fontana.

### UN ANNO FA LO SLOGAN #MILANONONSIFERMA

La rivincita di Fontana e le scuse (mai arrivate) del Pd

Alberto Giannoni

a pagina 3



RISARCIMENTO Attilio Fontana fu deriso per la mascherina

### INUTILIZZATI 5 MILIONI DI VACCINI IN UE

AstraZeneca non piace a Merkel: le dosi ci sono, ma non le usiamo

Angelo Allegri

a pagina 8



CONFLITTO La cancelliera tedesca Angela Merkel

### UN INGEGNERE: «TERMINE DISPREGIATIVO». L'ACCADEMIA SI DIFENDE

La guerra dei «terroni» fra Crusca e giudici

di Massimo Arcangeli

«D»a dove arriva questo terrone?». Se qualcosa può far storcere il naso è semmai quest'infelice titolo di un intervento sull'origine di terrone, firmato da Luca Lo Re, apparso il 12 settembre 2017 sul sito dell'Accademia della Crusca. Il resto è pura follia. Francesco Terrore, poeta e imprenditore, cita in giudizio l'Accademia della Crusca, chiedendole i danni, perché la ritiene responsabile «per le inesattezze e lo squilibrio riportati nella spiegazione (...)

segue a pagina 19

### LEGA CONTRO PALAZZO CHIGI SULLE CHIUSURE

Salvini, sfuriata a Speranza: «Ora basta con l'allarmismo»

di Adalberto Signore

**Q**uanto davvero potrà durare questo difficile equilibrio tra la linea rigorista del governo - e di larga parte della sua maggioranza - e quella aperturista della Lega è difficile a dirsi. Molto dipenderà dall'evoluzione della pandemia, dai numeri delle terapie intensive e dall'indice Rt. Perché è chiaro (...)

segue a pagina 6

### LA PROPOSTA AZZURRA

Forza Italia: stop cartelle e nuove aliquote

Antonio Signorini

a pagina 10

### MOVIMENTO ALLO SBANDO, IN FORSE IL VERTICE

Così Conte (dopo il Paese) prova a spaccare pure il M5s

Domenico Di Sanzo

■ Draghi stai sereno. E se fosse questa la strategia di Giuseppe Conte? All'indomani del posizionamento del M5s da parte di Luigi Di Maio nel campo moderato e liberale, è questo il dubbio che arriva da fonti vicine al ministro degli Esteri. Che ha sempre smentito la rivalità con Conte, eppure insiste con il centrismo e l'autonomismo.

alle pagine 12-13

### LA CRISI DELLA COMPAGNIA AEREA

Alitalia, ok al progetto Ora c'è lo scoglio Ue

Stefanato a pagina 10

### LA PROPOSTA

«La finanza va insegnata alle elementari»

di Marcello Zacchè

«L»a socializzazione finanziaria, le prime abitudini iniziano molto presto. Io dico sempre: date un salvadanaio a un bambino e lo trasformerete in un abile banchiere. È un investimento per le generazioni del futuro che vale mille volte più del costo generato dall'ignoranza. Perché come diceva Benjamin Franklin, «un investimento nella conoscenza paga i migliori interessi». Lo dice al *Giornale* il presidente di Edufin Annamaria Lusardi: «Per vivere nel mondo di oggi l'educazione finanziaria è come saper leggere e scrivere. Ecco perché nelle nostre linee guida abbiamo indicato le scuole elementari come momento di partenza, perché i bambini sono in grado di comprendere i concetti di moneta e risparmio già da piccoli. In fin dei conti, quando cade il primo dentino e la fata porta il soldo: la letteratura è piena di racconti per bimbi che fanno capire l'importanza delle decisioni finanziarie, compreso Pinocchio».

a pagina 20

# IL GIORNO

SABATO 27 febbraio 2021  
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956  
www.ilgiorno.it

**CRASTAN**  
→ 1870 ←  
**100% ORZO ITALIANO**

Milano e Brescia sorvegliate speciali

**Lombardia, casi record  
E la caccia ai vaccini  
si sposta sul dark-web**

Lazzari a pagina 12



Varese, il giallo della dottoressa

**Morte naturale  
Ma i soldi  
sono spariti**

G. Moroni a pagina 18

**ristora**  
INSTANT DRINKS

## Ecco come ci (ri)blindano per le feste

Punto per punto la bozza del Dpcm in vigore dal 6 marzo al 6 aprile: le norme per bar, ristoranti, scuole, spostamenti, seconde case  
Ma dal 27 marzo potranno riaprire cinema e teatri. Intanto Lombardia, Marche e Piemonte da lunedì tornano in zona arancione

Servizi  
da pag. 3 a pag. 12

Due mosse del premier

**Draghi, primo obiettivo:  
vaccinare tutti**

Bruno Vespa

**G**iorno dopo giorno è sempre più chiaro che Mario Draghi ha come obiettivo primario la vaccinazione di massa il più presto possibile. Lo si è visto nelle ultime ore con due mosse: la ferma presa di posizione sui vaccini con la Commissione europea e la sostituzione alla guida della Protezione civile di Angelo Borrelli con Fabrizio Curcio. Borrelli, bravissima persona, aveva esperienza contabile e aveva dovuto cedere le armi a Domenico Arcuri. Curcio è un vigile del fuoco specialista in emergenze e questo lascia supporre un progressivo depotenziamento della struttura di Arcuri.

Continua a pagina 2

**SCARSEGGIANO PFIZER E GLI ALTRI, SI SPERA NEL VACCINO DI PUTIN  
VIENNA VUOLE COMPRARLO E IN ITALIA L'AIFA APRE AL VIA LIBERA SPRINT**

Il presidente russo  
Vladimir Putin,  
68 anni



**ARRIVANO  
I RUSSI**

Farruggia e Giardina a pagina 9

DALLE CITTÀ

Milano, nel Salotto cittadino

**Ciak, si gira  
in Galleria  
Con Al Pacino  
Lady Gaga e Irons**

Mingoia nelle Cronache

Milano, il rettore della Statale

**Già 5.200 studenti  
prenotati alle lezioni  
«Così ripartiamo»**

Ballatore nelle Cronache

Lodi

**Rapine e scippi  
sui convogli:  
sei in carcere**

D'Elia nelle Cronache

**NON SI AFFITTA  
AI MERIDIONALI.**

Si chiama proprio così e dice: «Non è un insulto»

**E l'ingegner Terrone  
fa causa alla Crusca**

Giuliani Foti e Degli Antoni a pagina 16



L'ultimo approdo di una modenese giramondo

**Una blogger a -18 gradi  
«La mia vita tra i fiordi»**

Marchetti a pagina 21

**SECURITY 60®**  
SISTEMA PERSIANA ORIENTABILE IN ACCIAIO



L'UNICA PERSIANA IN ACCIAIO CON LAMELLE ORIENTABILI OSCURANTI CERTIFICATA IN CLASSE 3 ANTIEFFRAZIONE

ANCHE IN ACCIAIO INOX

TROVERAI LA PERSIANA SECURITY 60® PRESSO I MIGLIORI ARTIGIANI E SHOW-ROOM DELLA TUA CITTÀ

MADE IN ITALY

www.security60.it

www.tecnometalsystem.it





# IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CODICE N° 97 ITALIA  
PREZZI IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 26/01. L. 662/96

Fondato nel 1892



Sabato 27 Febbraio 2021 •

Commenta le notizie su [ilmattino.it](http://ilmattino.it)

A RECA I PRODA, "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO" - EURO 130

**Il libro postumo**  
L'omaggio di Isotta al grande Totò «Il Santo pagano dell'irriverenza»  
Generoso Picone a pag. 18



**Le sfide di Gattuso**  
Napoli, piano Champions dopo Mertens rientrano anche Ospina e Hysaj  
Roberto Ventre a pag. 18



**Verso Sanremo**  
Ghemon & Co: Canta Napoli tra D'Alessio e Carosone  
Federico Vacalebre a pag. 17



## Incubo varianti, scuole chiuse

►Campania, a febbraio in classe + 55% di positivi. De Luca: vacciniamo tutti i professori, poi riapriamo  
Il nuovo Dpcm: stretta fino a Pasqua, cinema e teatri aperti dal 27 marzo. Zona rossa, stop parrucchieri

**Il ministro Carfagna**  
«Meno diritti per il Sud la spesa va riequilibrata»



Mara Carfagna

Caro direttore, vorrei ringraziare il suo giornale e lei per la meritoria opera di segnalazione sulle "discriminazioni per residenza" che resistono, e talvolta si allargano, nel nostro Paese. Mi riferisco in particolare alle norme sul potenziamento dell'assistenza sociale nei Comuni inserite nella legge di Bilancio 2021.  
Continua a pag. 43

**Pantano pandemia**  
LE SEI MOSSE CHE SERVONO PER LA SVOLTA

Luca Ricolfi

La buona notizia è che, da circa un mese e mezzo, nella maggior parte dei paesi del mondo l'epidemia sta battendo in ritirata. La cattiva notizia è che in Europa sono molti i Paesi in cui la ritirata è lenta, o non è affatto in corso, o addirittura i ricoveri ospedalieri sono in aumento. Fra i grandi Paesi europei i due messi peggio sono la Francia e l'Italia, dove non solo le cose non stanno migliorando. Continua a pag. 43

Il contagio in Campania corre, l'incubo varianti fa fermare la scuola dove a febbraio il balzo dei positivi tra docenti e studenti è stato del 55 per cento. Il governatore De Luca spiega la sua decisione: vacciniamo tutti i professori, poi riapriamo. Intanto il governo vara il nuovo Dpcm: stretta fino a Pasqua ma teatri aperti dal 27 marzo; nelle zone rosse le restrizioni riguardano anche i parrucchieri e i barbieri, niente visite agli amici. I divieti resteranno in vigore fino al 6 aprile.

Capone, Pappalardo e servizi da pag. 2 a 5

**Il contratto con l'Inghilterra**

Zaia: ho 12 milioni di dosi ma il governo blocca tutto

Angela Pederiva a pag. 6



**Punto di Vespa**

IL CICLONE SUPERMARIO SUI PARTITI

Bruno Vespa

Giorgio dopo giorno è sempre più chiaro che Mario Draghi ha come obiettivo primario la vaccinazione di massa il più presto possibile. Lo si è visto nelle ultime ore con due mosse. Continua a pag. 42

**Conte parla da leader del Movimento**

M5S, il piano di Grillo per liquidare Casaleggio

Barbara Acquaviti e Valentina Petrucci a pag. 8



**Napoli, la rappresentazione della criminalità organizzata tra realtà e fiction**



L'altare con il rapinatore al posto di San Gennaro

Valentino Di Giacomo in Cronaca



Gomorra, la sfida finale tra Genny e l'Immortale

Antonella Forni in Cronaca

**Follie di Stato**  
IO, PROF OVER 65 NEL LABIRINTO DEI SENZA VACCINO

Antonino Siniscalchi

Sono uno dei docenti «over 65» in servizio dimenticati dalle istituzioni. Una amara realtà, senza appello. Anch'io sono un "fante" di quella "truppa" che spruzza rabbia e impotenza di fronte ad un «abuso d'ufficio» al quale non ci sarebbe rimedio, perché esclusi dal piano delle vaccinazioni del personale della scuola per la prevenzione del Covid-19. Nella mia scuola siamo in cinque, tre docenti e due del personale Ata, ma il numero dei soggetti interessati non è importante, siamo in "buona compagnia". Continua a pag. 43

**Arnault, re del lusso, compra le Birkenstock**

Dagli hippy alle dive fashion la rivincita dei sandali da frate

Santa Di Salvo

Le Birkenstock sono la prova che esiste un capriccioso dio delle scarpe che stabilisce per decreto quale sarà la prossima ossessione femminile. I sandali "defrati", tacciati per anni di essere quanto mai lontani dal mondo della moda per la loro suola di sughero e per i larghi passanti con fibbia in evidenza, un cult per gli hippy anni 70, entrano ora nell'Olimpo del lusso grazie a Bernard Arnault, patron del co-

losso LVMH. Ad acquistare la maggioranza del marchio tedesco sono stati la finanziaria dello stesso miliardario francese Financière Agache, e il fondo di private equity I. Catterton, con sede negli Stati Uniti, che ha già in portafoglio marchi come Balmain, Pepe jeans o giacche Jott. Il prezzo, non svelato ufficialmente, dovrebbe aggirarsi sui 4 miliardi di euro, indicati dagli analisti finanziari come possibile importo dell'operazione. A pag. 13

**BlumenGarten**

Decespugliatore a scoppio multifunzione 4 in 1 - cc 32,6

**159,90**

offerta valida fino al 28/02/2021

DECORAZIONE • ARREDO BAGNO • BRICOLAGE • GIARDINAGGIO

MARCIANISE (CE) - USCITA A1 CASERTA SUD DIR. BENEVENTO

handy FAI DA TE





# Il Messaggero



211 € 1,40\* ANNO 143-N° 57 ITALIA

NAZIONALE



Sabato 27 Febbraio 2021 • S. Leandro

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](http://ILMESSAGGERO.IT)

**In cima alle classifiche Il Tre, fenomeno rapper «Droga e violenza? Io mi occupo d'amore, amici e famiglia»**  
Marzi a pag. 26



**Il campionato La Lazio oggi a Bologna per dimenticare il Bayern Roma, Europa League: Fonseca ritrova lo Shakhtar**  
Abbate, Carina e Trani nello Sport



**PATENTE E LIBRETTO**  
[motori.ilmessaggero.it](http://motori.ilmessaggero.it)

**Partiti contro La battaglia sulle chiusure che oscura l'emergenza**

Luca Ricolfi

La buona notizia è che, da circa un mese e mezzo, nella maggior parte dei paesi del mondo l'epidemia sta battendo in ritirata. La cattiva notizia è che in Europa sono molti i paesi in cui la ritirata è lenta, o non è affatto in corso, o addirittura i ricoveri ospedalieri sono in aumento. Fra i grandi paesi europei i due mesi peggio sono la Francia e l'Italia, dove non solo le cose non stanno migliorando, ma da qualche giorno manifestano una chiara tendenza al peggioramento. Per un'infuata congiunzione astrale la nascita del governo Draghi è avvenuta esattamente nel momento in cui l'epidemia, ancora pericolosamente diffusa ma comunque in lieve regresso, ha invertito il suo cammino e ha ripreso a correre.

Di qui lo spiazzamento dei partiti che sostengono il governo. L'istinto di Lega, Forza Italia (e pure di Italia Viva, a quel che sembra) è di spingere per allargare il perimetro della normalità, il che - in buona sostanza - vuol dire ragazzi a scuola, mezzi di trasporto pieni, bar e ristoranti aperti anche la sera. Quello della tripartita Pd-Leu-Cinque Stelle è di continuare con la politica dell'Italia a colori, sperando che l'evoluzione dell'epidemia consenta presto di attenuare la morsa delle chiusure, ma ben sapendo che ciò non avverrà e quindi non potremo far altro che assistere a qualche nuovo giro di vite.

Il risultato è la paralisi, in perfetta continuità con il governo precedente.  
Continua a pag. 29

## Contagi su, l'allarme scuola Ma riaprono cinema e musei

► Focolai in aumento, mezza Italia in arancione. Stop seconde case in zona rossa Protezione civile, Curcio al vertice: dovrà accelerare sulla campagna vaccinale

ROMA I focolai aumentano, metà Italia richiude. Ieri 20.499 nuovi positivi con 253 morti. Da lunedì Basilicata e Molise sono rosse e Lombardia, Piemonte e Marche arancioni. L'Iss: stop alle lezioni a scuola nelle zone a rischio. In arrivo il nuovo Dpcm: dal 27 marzo cinema, musei e teatri aperti nelle zone gialle. Protezione civile, si cambia: Curcio al vertice per gestire la campagna vaccinale.

Evangelisti, Gentili e Pirone alle pag. 2, 3 e 5

Monte San Giovanni Campano: 222 positivi

Il paesino del Frusinate in lockdown «Cluster partito da un asintomatico»

Aldo Simoni

L'operai asintomatico che manda in lockdown il paesino del Frusinate. Viaggio a Monte



San Giovanni Campano dove il boom del virus è partito da una fabbrica. Tredicimila abitanti e 222 positivi: da oggi è in zona rossa. A pag. 4

«Stop mordi&fuggi»

Garavaglia: «Roma e le città d'arte, più aiuti al turismo»

ROMA «La Capitale e le città d'arte, basta con i mordi e fuggi». Il ministro del Turismo Garavaglia: «Fondi europei per rilanciare il Sud». A pag. 7

**Nuovo corso Il cambio di marcia non più rinviabile**

Alessandro Campi

Chiusa (con qualche difficoltà) la partita dei sottosegretari, completata la squadra di governo, ci si attende ora la svolta promessa e annunciata. Con gli italiani preoccupati, più che dalla crisi economica, dall'andamento della pandemia. Il piano vaccinale stenta a decollare e ormai s'è capito che ci aspettano, almeno sino a Pasqua, forme più o meno severe di confinamento domiciliare obbligatorio. Settimane, forse mesi, (...)

Continua a pag. 29

Beach volley: le giocatrici protestano, il Qatar islamico dà via libera



Rivoluzione Doha lo sport in bikini

Il team italiano di beach volley Cordella nello Sport

## Stadio a Tor di Valle la Roma si ferma «Impossibile farlo»

► Il passo indietro dopo il blocco dei terreni Si cerca la soluzione alternativa: pronto in 4 anni

Lorenzo De Cicco

«Ci giocherà Totti nel 2016», promettevano otto anni fa l'ex patron James Pallotta e il costruttore indagato Luca Parnasi. No, non ci giocherà nessuno. Il fischio finale per lo stadio mai nato di Tor di Valle, lo segna la nuova gestione della Roma targata Dan Friedkin: il piano dell'ex ippodromo è «di impossibile esecuzione». A pag. 15

**Prossime mosse Ora un impianto che sia davvero utile alla Capitale**

Mario Ajello

È calato il sipario su un tormentone che aveva stancato (...). Continua a pag. 29

## La decisione degli Usa al G20 presieduto dall'Italia Web tax, cade il veto: accordo più vicino

Luca Cifoni

L'America di Biden fa cadere il veto sulla tassazione dei colossi tecnologici e la strada verso una web tax coordinata a livello globale diventa, se non spianata, molto meno accidentata. L'annuncio lo ha dato la segretaria al Tesoro Janet Yellen ai suoi colleghi ministri del G20, nella riunione in teleconferenza che si è tenuta sotto la presidenza italiana. Il ministro dell'Economia Daniele Franco, padrone di casa virtuale, ha annunciato una prima intesa per luglio.

A pag. 17

**Il delitto di Faenza Fare causa contro il padre indagato il dilemma della figlia di Ilenia**



Claudia Guasco

Ilenia, il dilemma della figlia: fare causa al padre indagato? La donna uccisa a Faenza voleva 100mila euro dal marito. Arianna deve decidere se proseguire la causa. Dopo il delitto aveva detto: «Non è stato lui». A pag. 13

VERGINE, GIORNI APPASSIONATI

Buonigiorno, Vergine! È l'ottavo sabato consecutivo dominato dalla Luna, ma questa notte segno è la più luminosa in assoluto: Luna piena alle ore 9 e 10. Appassionato l'aspetto con Marte, riavvicina i coniugi e gli amanti di vecchia data, l'opposizione con Venere invece propizia nuovi amori, anche solo col pensiero. La gente non conosce questo lato del vostro carattere: siete anche idealisti, cercate un amore puro. Auguri. © RIFERIMENTI FOTOGRAFATI L'oroscopo all'interno

## Rieti, l'esplosione che uccise due persone Perizia in ritardo in procura l'inchiesta è senza colpevoli



RIETI La perizia non arriva. E per quella cisterna esplosa che causò due morti non ci saranno colpevoli. Cavoli a pag. 15

**Il 2020 senza sì Matrimoni, sarà un autunno caldo**

ROMA Sono circa 65mila i matrimoni che dall'inizio della pandemia sono stati cancellati. Un danno consistente per il settore: ieri decine di professionisti in piazza. Ma qualche timido segnale di ripresa c'è: si preannuncia un autunno caldo. Arnaldi a pag. 16

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



# il Resto del Carlino

SABATO 27 febbraio 2021  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it

**CRASTAN**  
→ 1870 ←  
**100% ORZO ITALIANO**

Faenza, la donna massacrata in casa

**Delitto di Ilenia, la figlia decide sulla causa civile al papà**

Colombari a pagina 25



Emilia, l'assessore Felicori

**«In autunno si alzeranno tutti i sipari»**

Cumani a pagina 12

**ristora**  
INSTANT DRINKS

## Ecco come ci (ri)blindano per le feste

Punto per punto la bozza del Dpcm in vigore dal 6 marzo al 6 aprile: le norme per bar, ristoranti, scuole, spostamenti, seconde case. Ma dal 27 marzo potranno riaprire cinema e teatri. Intanto Lombardia, Marche e Piemonte da lunedì tornano in zona arancione

Servizi da pag. 3 a pag. 12

Due mosse del premier

**Draghi, primo obiettivo: vaccinare tutti**

Bruno Vespa

**G**iorno dopo giorno è sempre più chiaro che Mario Draghi ha come obiettivo primario la vaccinazione di massa il più presto possibile. Lo si è visto nelle ultime ore con due mosse: la ferma presa di posizione sui vaccini con la Commissione europea e la sostituzione alla guida della Protezione civile di Angelo Borrelli con Fabrizio Curcio. Borrelli, bravissima persona, aveva esperienza contabile e aveva dovuto cedere le armi a Domenico Arcuri. Curcio è un vigile del fuoco specialista in emergenze e questo lascia supporre un progressivo depotenziamento della struttura di Arcuri.

Continua a pagina 2

**SCARSEGGIANO PFIZER E GLI ALTRI, SI SPERA NEL VACCINO DI PUTIN VIENNA VUOLE COMPRARLO E IN ITALIA L'AIFA APRE AL VIA LIBERA SPRINT**

Il presidente russo Vladimir Putin, 68 anni



**ARRIVANO I RUSSI**

Farruggia e Giardina a pagina 9

DALLE CITTÀ

Bologna, il 5 maggio

**Bio-On, all'asta sito e brevetti Si parte da 95 milioni**

Carbutti a pagina 30

Bologna, amministrative

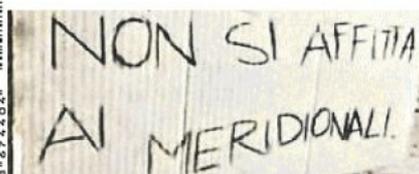
**La Gualmini si sfilata: «Non sono della partita»**

Servizio in Cronaca

Bologna, sei infortunati

**Rossoblù contro la Lazio: alle 18 al Dall'Ara**

Caniato e Giordano nel QS



Si chiama proprio così e dice: «Non è un insulto»

**E l'ingegner Terrone fa causa alla Crusca**

Giuliani Foti e Degli Antoni a pagina 16



L'ultimo approdo di una modenese giramondo

**Una blogger a -18 gradi «La mia vita tra i fiordi»**

Marchetti a pagina 21

**SECURITY 60®**  
SISTEMA PERSIANA ORIENTABILE IN ACCIAIO



L'UNICA PERSIANA IN ACCIAIO CON LABELLE ORIENTABILI OSCURANTI CERTIFICATA IN CLASSE 3 ANTIFRAZIONE

ANCHE IN ACCIAIO INOX

TROVERAI LA PERSIANA SECURITY 60® PRESSO I MIGLIORI ARTIGIANI E SHOW-ROOM DELLA TUA CITTÀ

MADE IN ITALY

www.security60.it

www.tecnometalsystem.it

€ 2,50\* in Italia — Sabato 27 Febbraio 2021 — Anno 157\*, Numero 56 — [ilsote24ore.com](http://ilsote24ore.com)

\* In vendita obbligatoriamente con Edipolitica (Il Sole 24 Ore € 2,00 + Edipolitica € 0,50) solo ed esclusivamente per gli abbonati. Il Sole 24 Ore ed Edipolitica, in vendita separata.

Poste Italiane SpA, in A.P. - D.L. 365/2003 conv. L. 46/2004, art. 1, C. 1, C.D. Bolzano



# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano  
Politico Economico Finanziario Normativo

**Cittadini e uffici**  
Entro domani  
Pa obbligata  
a consentire di  
versare con pagoPa

Mastromatteo  
e Santacroce  
— a pagina 33



**Lunedì con Il Sole**  
Dal taglio canonici  
ai contratti: nuovo  
appuntamento  
con la guida affitti

— nell'Esperto risponde

Passare alla  
**Fatturazione  
Elettronica  
di Aruba**  
ti conviene!

1€ IVA /MESE  
il prezzo  
25€ IVA/MESE

**aruba.it**

FTSE MIB 22848,58 -0,93% | SPREAD BUND 10Y 103,00 +0,70 | €/S 1,2121 -0,85% | ORO FIXING 1742,85 -2,07% | **Indici&Numeri** → PAGINE 40-43

## Fiere: sfida persa sui sussidi erogati (fermi al 4%)

**IMPRESE SOTTO TIRO/1**

ITALIA-GERMANIA



I ristori bloccati dalla Ue come aiuti di Stato: Berlino però ha avuto una deroga

Sostenere il sistema fieristico, asse portante della promozione, significa sostenere tutta l'economia. In molti Paesi i governi sono intervenuti con misure variegate. In Germania, ad esempio, le fiere hanno ottenuto 642 milioni a fondo perduto da erogare entro giugno. In Italia sono stati messi a disposizione 400 milioni, oltre a 300 milioni di finanziamenti pretesi da Simest: ma solo il 4% dei ristori è arrivato a oggi, a causa del vincolo Ue sugli aiuti di Stato (Berlino, però, ha ottenuto una deroga). **Mancini** — a pag. 21

Edizione chiusa in redazione alle 22

**642 milioni**

i finanziamenti (a fondo perduto) erogati dal governo tedesco alle fiere

**L'intervista**  
Pazzali  
(Fondazione Fiera Milano):  
«Misure per competere alla pari»

— a pagina 21

## Rinnovabili: aste deserte da noi, rissa a Madrid

**IMPRESE SOTTO TIRO/2**

ITALIA-SPAGNA



Società italiane frenate dai tempi troppo lunghi per avere le autorizzazioni

Nelle aste italiane di gennaio, su un totale di 1,2 gigawatt per impianti fotovoltaici, sono stati assegnati solo 300 megawatt. Negli stessi giorni in Spagna è stata indetta un'asta per 3 gigawatt che ha ottenuto una domanda tre volte superiore all'offerta (9,7 gigawatt), con 82 partecipanti e 32 vincitori. L'Agenzia internazionale per le rinnovabili guarda con preoccupazione al fenomeno italiano. A frenare la partecipazione delle imprese sono soprattutto i tempi troppo lunghi necessari a ottenere le autorizzazioni per gli impianti.

Laura Serafini — a pag. 15

**164 paesi**

sono gli aderenti a Irena, l'Agenzia Internazionale per le energie rinnovabili

**L'intervista**  
La Camera  
(Irena):  
«Prezzi troppo alti per le quote italiane»

— a pagina 15

PANORAMA

MISURE ANTI COVID

**Bozza del Dpcm: il 27 marzo riaperti cinema e teatri Pasqua «blindata»**

Dal 27 marzo via libera agli spettacoli in teatro, sale da concerto, cinema e in altri spazi, purché con posti a sedere pressoché tutti e distanziati. Una delle novità previste dalla bozza del nuovo Dpcm del governo Draghi, che comunque blindata la prossima Pasqua: niente visite a parenti e scerani e abbassare per barbiere e parrucchiere se si è in "zona rossa". Intanto Basilicata e Molise diventano rosse, Lombardia, Piemonte e Marche passano in arancione. — a pag. 4-5

**IL CONTATORE DEI VACCINI IN ITALIA**

**FASE I: Obiettivo 6 mila di persone**

• Mili somministrati	4.051.260
• Persone vaccinate	1.376.612
• SIDA	22,94%

17 MARZO 2021 (MIL DI PERSONE)

TRASPORTI

**Alitalia, il Governo andrà avanti con il progetto Ita**

Ore decisive per il futuro di Alitalia. Assente Gaio il ministro dell'Economia Daniele Franco, al vertice ieri mattina al Mise l'esecutivo Draghi ha espresso l'intenzione di andare avanti con il progetto Ita e confermare un vettore nazionale del trasporto aereo. — a pagina 18

RISORSE ORGANIZZATIVE

**SCELTA GIUSTA AFFIDARE IL RECOVERY AL MEF**

Gianni Trila — a pag. 30

OMICIDIO KHASHOGGI

**Il rapporto Usa include il principe bin Salman**

Il rapporto dell'Intelligence Usa sull'uccisione di Jamal Khashoggi elenca 21 persone che gli oob americani ritengono complice o responsabili per la morte del giornalista dissidente per conto del principe ereditario saudita, Mohammed bin Salman. — a pagina 31

# Cig più rapida da aprile col decreto ristori

AMMORTIZZATORI

Oggi tavolo tra il ministro Orlando e le parti sociali sulla semplificazione

Sarà snellito l'iter col quale i datori di lavoro comunicano i dati all'Inps

Per semplificare le procedure, e velocizzare i tempi di pagamento della cassa integrazione già a partire da aprile, la norma che rende più snello il sistema di comunicazioni

tra i datori di lavoro e l'Inps potrebbe essere inserita nel Dl Ristori 5. Il ministro del Lavoro, Andrea Orlando, ne parla questa mattina al tavolo con le parti sociali, convocato per illustrare le linee guida di riforma degli ammortizzatori sociali. Il piatto forte del capitolo semplificazioni poggia sul superamento del modello SIDA finora inviato telematicamente dalle imprese. Il modello sarà sostituito da una diretta integrazione dei dati per la Cig nel flusso Uniemens, lo strumento con il quale il datore di lavoro comunica all'Inps i redditi percepiti dai propri dipendenti.

Poglietti, Tucci — a pag. 5

**1,2**

Milioni di imprese e cittadini che il 1° marzo dovrebbero pagare le rate

**Scadenze**  
Rate della pace fiscale: salvagente e mini proroga

Mobili, Trovati — a pag. 2

**1,65%**

Calo percentuale della forza lavoro in Italia nell'anno della pandemia

**Osservatorio**  
Italia, stop ai licenziamenti ma meno posti dei big Ue

Servizio a pag. 3

FRANCO E VISCO PRESIDONO IL SUMMIT INTERNAZIONALE



G 20 a guida italiana. Un momento del vertice dei ministri finanziari e dei governatori delle banche centrali del G 20 che si è svolto ieri da Roma in modalità virtuale

**G 20: svolta sulle tasse per il web e le multinazionali**

Trovati, Colombo — a pag. 4

**Gentiloni: «Il Patto deve favorire la spesa produttiva»**

Beda Romano — a pag. 4

# ABC RENT.it

## NOLEGGIO E VENDITA AUTO PER FAR CRESCERE IL TUO BUSINESS

SESTO S.G.

CERNUSCO S.N.

## Tassi Usa e inflazione, ritorna l'alta volatilità

MERCATI

Febbraio si chiude con un'ondata di vendite che, escludendo il vuoto d'aria di un mese fa, rappresenta l'episodio di volatilità più pronunciato dopo lo scoppio della pandemia e il successivo ritracciamento

di settembre-ottobre. Le cause? La corsa dei tassi Usa che ha superato quella delle attese dell'inflazione, facendo balzare i tassi reali. Piazza Affari ha ceduto lo 0,92% e chiuso la seconda settimana consecutiva al ribasso. Rimbalzo del Nasdaq. **Bellomo, Carlini, Cellino, Longo** — a pag. 8-9

FALCHI & COLOMBE

**NEGAZIONISMO MONETARIO: TANTE INSIDIE**

di Donato Mascandaro — a pagina 9

SCENARI

**L'INFLAZIONE E L'OMBRA DEMOGRAFICA**

di Gianni Toniolo — a pagina 8

## .food

ECONOMIA DEL CIBO E AGROALIMENTARE

L'agritech cresce del 20%, ma le aree coinvolte sono solo il 3-4% del totale

Giorgio dell'Orfice — a pag. 38

## Motori

**MERCEDES CLASSE C**  
Baby ammiraglia connessa e ibrida

Simoneluca Pini — a pag. 37





L'esperienza del medicinale  
nella vita di tutti i giorni

CERICHEM  
STOFARM

www.cerichem.com

Sabato 27 febbraio 2021  
Anno LXXVII - Numero 57 - € 1,20  
San Gabriele dell'Addolorata

# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel. 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003  
(conv. in L. 27/10/2004 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 Toscana (da Follonica a Monte Argentario): Il Tempo + Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6990

SEPTAVIR  
IOYEN gellino  
LA PELLEVALENTINA  
Splendor  
IL PROFUMATORE  
IGIENIZZANTE

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

## BASTA SPRECCARE FIALE

# Vaccinate subito gli anziani

Per il piano Arcuri entro marzo  
erogate 28,2 milioni di dosi  
E invece fin qui solo 4 milioni

Ogni categoria ora pretende  
di passare davanti agli altri  
Ma così non si risolve nulla

Salviamo chi muore di più  
prima chi ha oltre 80 anni  
Subito dopo dai 60 anni in su

### Il Tempo di Osho

## Zinga scarica le sue donne senza una telefonata



Di Mario a pagina 7

## L'annuncio della società giallorossa: «Nel progetto troppi uffici e costi alti per le opere pubbliche» La Roma non farà lo stadio a Tor di Valle

Campagna sempre più lenta  
Ai medici di base solo  
una fiala per 11 iniezioni

Sbraga a pagina 15

... La Roma non costruirà lo stadio a Tor di Valle. La decisione è stata presa ieri dal Consiglio di amministrazione della società giallorossa, che ha bocciato il progetto: eccessive le cubature per gli uffici e il peso delle opere pubbliche. È stata confermata, però, l'intenzione di realizzare un nuovo impianto.

Magliaro a pagina 14

Corte dei conti contro Campidoglio  
Trasporti e rifiuti  
Danni per 250 milioni

Di Corrado a pagina 19

DI FRANCO BECHIS

Che ci sia qualcosa che non sta funzionando nel piano vaccinazioni italiano, è evidente: solo tre paesi in tutta Europa sono sotto la media di vaccinazioni giornaliera per 100 mila abitanti a ieri sera: sono la Repubblica Ceca, il Belgio e la Lituania. Tutti gli altri fanno meglio dell'Italia, e quindi proteggono di più la loro popolazione e salvano vite dei loro cittadini. (...)

Segue a pagina 3

### Sale aperte dal 27 marzo

Il governo sceglie la prudenza  
Mini-svolta su cinema e teatri

Alcamo e De Leo alle pagine 2 e 3

### Allarme terza ondata

Contagi in aumento nelle aule  
Scuole a rischio chiusura

Conti a pagina 5

### Politica & Giustizia

Audizione di Palamara  
Mistero e rissa in Antimafia

DI FRANCESCO STORACE

In commissione antimafia, (sì, anche in commissione antimafia) c'è un mistero che ruota attorno a Luca Palamara. Il presidente Nicola Morra, ancora lui, non desiste dall'idea di convocare in audizione l'ex presidente dell'Associazione (...)

Segue a pagina 9

### Segretissimo

Con Draghi nuovi programmi  
«Populisti» della tv nel mirino

Magro a pagina 5

la  
**S**  
TORACIATA  
Rivoluzione M5s:  
Conte leader,  
alla nuova sede  
ci pensa il suocero

PELLICCE  
**ALVIANO**  
il sottile piacere...  
... della differenza!  
Roma Piazza S. Giovanni Bosco, 6  
www.pelliccealviano.it  
SHOP online www.alvianofurs.com

buona tv  
a tutti  
di Maurizio Costanzo  
La notizia è nota: Luca Zingaretti, il famoso Commissario Montalbano, si è temporaneamente ritirato dal personaggio, sia per la scomparsa dell'autore Andrea Camilleri che del regista Andrea Sironi. Però, è anche vero che, nelle famiglie dove si respira un'aria buona, da uno sceneggiato si passa ad un altro. Infatti, Luisa Ranieri, moglie di Luca Zingaretti, ha debuttato, domenica alle 21.25 su Raiuno, interpretando il ruolo di Lolita Lobosco, una poliziotta. La serie si chiama "Le indagini di Lolita Lobosco". (...)  
Segue a pagina 25

PENSIERI COSTANTI?  
SONNO DISTURBATO?  
CATTIVO UMORE?  
Dalla ricerca scientifica nasce  
**LAILA**  
Nuovo farmaco con formula Sillexan®  
per combattere i sintomi dell'ansia lieve.  
Più spaziosi nella vita.

Sabato 27 Febbraio 2021  
Nuova serie - Anno 30 - Numero 48 - 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 QUOTIDIANO**  
**110%**  
Milano digitale per il Superbonus  
Galli a pag. 32

**Decessi per Covid: Italia 97 mila, Francia 86 mila, Germania 69 mila. Inaccettabili le polemiche di Salvini**  
Domenico Cacopardo a pag. 5

# Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



**NOTA**  
**Stop a maglie larghe alla riduzione di capitale**  
Rescio a pag. 30

## Al macero i ruoli fino a 5 mila €

Per le cartelle con importi superiori sarà possibile l'estinzione del debito senza pagare sanzioni e interessi e con versamenti dilazionati in due anni

**ORSI & TORI**  
DI PAOLO PANERAI

Perversità di un Paese inefficiente. Qualsiasi società che avesse un debito pari o addirittura superiore al 160% del suo fatturato sarebbe già fallita. Invece, lo Stato italiano continua a ottenere credito e anzi, grazie all'arrivo alla presidenza del Consiglio di **Mario Draghi**, lo ottiene anche a tassi inferiori all'1%. Le aziende del Paese e i cittadini invece sono costretti a sottostare, per finanziarsi, alle regole imposte dalla vigilanza della Bce, un organo autonomo rispetto al consiglio d'amministrazione della Banca centrale europea; o se il consiglio della stessa ritenesse non accettabili le regole e i provvedimenti imposti dalla Vigilanza (chiamata Meccanismo unico di vigilanza) dovrebbe avviare un conflitto di interessi davanti al Parlamento europeo, come ebbe la cortesia di spiegarmi cinque anni fa proprio Draghi. Ma ciò, rispetto ai problemi dell'Italia, è un problema collaterale anche se molto importante, visto

*continua a pag. 2*

Saldo e stralzo per le cartelle emesse dal 2015 e con un valore entro i 5 mila euro. Per le cartelle sopra quell'importo sarà possibile rottamare gli importi senza calcolare interessi o sanzioni, pagando dunque solo il valore della cartella per due anni. La nuova pace fiscale in preparazione, e che *ItaliaOggi* è in grado di anticipare, potrà prendere l'avvio da giugno. E infine ricordatevi il termine «ristoratori».

*Bartelli a pag. 29*

**GLI SCHIERAMENTI**  
**Base Riformista lancia il guanto di sfida a Zingaretti**  
Valentini a pag. 10

**Rinvio delle amministrative, nessuno lo dice, tutti d'accordo**  
Bortolucci a pag. 6



**DIRITTO & ROVESCIO**

Il professor **Giovanni Gossini**, ordinario di storia (1) all'Università di Siena, non solo accusa la **Meloni** di essere «vasta e scruola ma anche vorilana e pasciatola». I primi due epiteti bastano a qualificarlo come persona. Sta così, ed è inderogabilmente delittuoso, senza sciarri, perché l'importante è vedere il fatto, per la classe al potere, di qualsiasi colore politico essa sia. Restano gli altri due. Gossini, figlio di un deputato Pci per tre legislature e collocato personalmente nell'area sinistra (che, a occhio e croce, dovrebbe essere dalla parte dei poveri, degli umili, dei dimenticati), per riflettere una persona le dà dell'ortolano e della postivondola, come se esercitare queste due umili, utili e rispettabili professioni fosse un disonore. Lui, Gossini, sia infuocato dalle parole degli elati. Guardia perciò dall'alto al basso la povera gente. Perché lui è superiore, e ha detto i libri, come dice. Anche Pol Pot, laureatosi alla Sorbona di Parigi, ha poi assassinato, coi suoi Khmer rossi, il 10% della popolazione del suo povero paese, in Cambogia. Nonostante i libri letti.

**IMARI**  
TEAM IMMOBILIARE  
The Evolution of Real Estate

**Prepariamo Valorizziamo Vendiamo**

La vendita di un immobile non è un processo casuale, necessita di un progetto di commercializzazione mirato ad agevolare la percezione del valore della proprietà ed a renderla unica nel suo genere.

Per maggiori informazioni chiama il servizio clienti MTI  
**06.622.842.90**

**RE/MAX**  
Abacus

\* Esclusivamente per la Liguria fino a esaurimento scorte in abbinamento esclusivo a «IL SECOLO XIX» a euro 1,50  
Con «La legge di Bilancio 2021» a € 0,50 in più. Con «Le nuove regole per stabili» e «risolto» a € 0,50 in più. Con «TAP 2021» a € 0,50 in più. Con «Il discorso del Bilancio 2021» a € 0,50 in più. Con «Il manuale del superbonus» a € 0,50 in più



# LA NAZIONE

SABATO 27 febbraio 2021  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1859  
www.lanazione.it


**CRATAN**  
→ 1870 ←  
**100% ORZO ITALIANO**

Il ritorno dell'ex premier all'università di Firenze

**La lezione di Conte:  
«Ho voluto difendere  
il primato della politica»**

Caroppo a pagina 14, Baldi e Cecchi in Cronaca



Arancione, ma i dati peggiorano

**In Toscana  
l'impennata  
dei contagi**

Ulivelli e altri servizi alle p. 12 e 13

**ristora**  
INSTANT DRINKS

## Ecco come ci (ri)blindano per le feste

Punto per punto la bozza del Dpcm in vigore dal 6 marzo al 6 aprile: le norme per bar, ristoranti, scuole, spostamenti, seconde case. Ma dal 27 marzo potranno riaprire cinema e teatri. Intanto Lombardia, Marche e Piemonte da lunedì tornano in zona arancione

Servizi  
da pag. 3 a pag. 11

Due mosse del premier

**Draghi, primo obiettivo:  
vaccinare tutti**

Bruno Vespa

**G**iorno dopo giorno è sempre più chiaro che Mario Draghi ha come obiettivo primario la vaccinazione di massa il più presto possibile. Lo si è visto nelle ultime ore con due mosse: la ferma presa di posizione sui vaccini con la Commissione europea e la sostituzione alla guida della Protezione civile di Angelo Borrelli con Fabrizio Curcio. Borrelli, bravissima persona, aveva esperienza contabile e aveva dovuto cedere le armi a Domenico Arcuri. Curcio è un vigile del fuoco specialista in emergenze e questo lascia supporre un progressivo depotenziamento della struttura di Arcuri.

Continua a pagina 2

**SCARSEGGIANO PFIZER E GLI ALTRI, SI SPERA NEL VACCINO DI PUTIN  
VIENNA VUOLE COMPRARLO E IN ITALIA L'AIFA APRE AL VIA LIBERA SPRINT**

Il presidente russo  
Vladimir Putin,  
68 anni



**ARRIVANO  
I RUSSI**

Farruggia e Giardina a pagina 9

DALLE CITTÀ

Firenze

**Il prefetto in visita  
«Facciamo argine  
alle mafie»**

Intervista di Privitera in Cronaca

Firenze

**Dimesso da Careggi  
dopo l'incidente  
Torna a casa e muore**

Servizio in Cronaca

Firenze

**Negozi in fuga  
dal centro  
Ancora affitti  
troppo cari**

Pieraccini in Cronaca

**NON SI AFFITTA  
AI MERIDIONALI.**

Si chiama proprio così e dice: «Non è un insulto»

**E l'ingegner Terrone  
fa causa alla Crusca**

Giuliani Foti e Degli Antoni a pagina 16



L'ultimo approdo di una modenese giramondo

**Una blogger a -18 gradi  
«La mia vita tra i fiordi»**

Marchetti a pagina 21

**SECURITY 60®**  
SISTEMA PERSIANA ORIENTABILE IN ACCIAIO



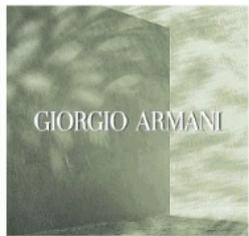
L'UNICA PERSIANA IN  
ACCIAIO CON LABELLE  
ORIENTABILI OSCURANTI  
CERTIFICATA IN CLASSE 3  
ANTIEFFRAZIONE

ANCHE IN ACCIAIO INOX

TROVERAI LA PERSIANA  
**SECURITY 60®**  
PRESSO I MIGLIORI  
ARTIGIANI E SHOW-ROOM  
DELLA TUA CITTÀ

www.security60.it

www.tecnometalsystem.it



# la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari

Anno 46 - N° 49

Sabato 27 febbraio 2021



Oggi con Robinson, D e in regalo il libro *La Grande Poesia* in Italia € 2,50

*Biden rende pubblico il rapporto della Cia secretato da Trump*

## “Bin Salman ordinò: uccidete Khashoggi”

di Francesca Caferri

**R**iteniamo che il principe ereditario Bin Salman abbia approvato un'operazione per catturare o uccidere il giornalista Jamal Khashoggi. Due righe scarse mettono in equilibrio precario i 76 anni di relazioni di alleanza fra gli Stati Uniti e l'Arabia Saudita.  
● alle pagine 18 e 19 con un servizio di **Federico Rampini**

*L'attacco*

Siria, aerei Usa bombardano milizie filoiraniane

di **Vincenzo Nigro**  
● a pagina 18



▲ La protesta. Una manifestazione contro l'uccisione di Khashoggi

*La posta dei lettori*

Da martedì Corrado Augias lascia la rubrica delle Lettere e passa il testimone a Francesco Merlo

**Augias**  
“I miei 20 anni con gli italiani”

**D**opo un periodo così lungo è inevitabile lasciare. Vent'anni vogliono dire semiltra lettere e altrettante risposte. Il rischio è quello di ripetere se stessi.

E io volevo evitarlo. Attraverso la rubrica delle lettere ho visto mutare lo stato d'animo degli italiani.



**Merlo**  
“Cerco le parole e le passioni”

**M**i immagino lettori appassionati, come è nella tradizione di *Repubblica*.

E libertari e libertini, nel solco tracciato da Eugenio Scalfari: il lettore a cui mi sento più vicino sta dentro la cultura di sinistra, ma senza diventare mai fanatico.



interviste di

**Simonetta Fiori**  
● alle pagine 40 e 41

## Due milioni di vaccinati in più

È l'obiettivo immediato di Draghi. Prime dosi a tutti e campagna che torna alla Protezione civile: Curcio al posto di Borrelli Nuovo Dpcm: riaprono teatri e cinema. Conte: “La pandemia mi ha costretto a scelte tragiche. Il giudizio lo darà la storia”

**Contagi in aumento, scuole a rischio. Sette Regioni le chiudono**

*Il commento*

La scienza da sola non basta

di **Luca Fraioli**

**L**a distanza che separa le ambizioni italiane dal modello britannico della dose unica di vaccino, giusto o sbagliato che sia, è una fila lunga 16 milioni e 400 mila persone. Nel Regno Unito, infatti, la prima iniezione è stata fatta a 19 milioni di cittadini.  
● a pagina 36

*L'agenda del governo*

Come salvare donne e giovani dalla povertà

di **Tito Boeri**  
e **Roberto Perotti**

**S**e l'emergenza sanitaria non è finita, lo è ancora meno quella economica e sociale. In attesa dei dati sui redditi delle famiglie di Banca d'Italia, parlano i numeri di chi si rivolge a Caritas e Croce Rossa, baluardi ultimi contro l'indigenza.  
● a pagina 13

**Altan**

SONO STATO NOMINATO SOTTOPANCA CON DELEGA A SCASSARE.



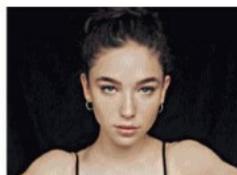
Cambia la strategia sui vaccini anti Covid. Il governo Draghi accelera la somministrazione della prima dose a più persone senza conservare le quote per il richiamo. Con l'obiettivo di arrivare a quasi due milioni di vaccinati in più. Nuovo Dpcm: riaprono cinema e teatri. Con i contagi in aumento, preoccupano le scuole.  
**I servizi** ● da pagina 2 a pagina 11

*Addio al Parlamento*

Minniti in campo per Leonardo

di **Emanuele Lauria**  
● a pagina 15

*Verso Sanremo*



Matilda De Angelis  
“Porterò sul palco tutte le mie vite”

di **Silvia Fumarola**  
● a pagina 42

*Oggi e domani*

Gratis le poesie di Lorca e Montale



**GIORGIO ARMANI**  
SFILATE AUTUNNO - INVERNO 2021/22

SABATO, 27 FEBBRAIO 2021  
COLLEZIONE DONNA ORE 12.00  
COLLEZIONE UOMO ORE 12.30

SEGUI SU  
@GIORGIOARMANI e ARMANI.COM

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

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

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

NZ



Tuttolibri Le lettere di Goliarda Sapienza "Presidente Pertini, mi dia una mano"

ELENA STANCANELLI - NELL'INSERTO DI 32 PAGINE

Specchio Diana avrebbe 60 anni le monarchie hanno ancora un senso?

DOMANI IL SETTIMANALE CON LA STAMPA



Diana ha 60 anni

Toro I calciatori positivi diventano otto A rischio anche la sfida con la Lazio

GUGLIELMO BUCCHERI - P. 37



# LA STAMPA

SABATO 27 FEBBRAIO 2021

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTOLIBRI) | ANNO 155 | N. 57 | IN ITALIA | SPEDIZIONE ABB. POSTALE N. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) | ART. 1 COMMA 1, DGB - TO | www.lastampa.it

GNN

### L'INCHIESTA

## Così cambieranno gli ammortizzatori Aiuti più veloci a chi perde il lavoro

PAOLO BARONI

#### GLI INTERVENTI

- 7 MILIONI** i lavoratori che hanno usufruito della Cig
- 4 MILIARDI** Le ore di cassa integrazione autorizzate durante l'emergenza Covid
- 3 MILIONI** I beneficiari del reddito di cittadinanza a febbraio

L'EGO - HUB

DESTEFANI - P. 13

### L'ANALISI

## UN CIGNO BIANCO INSIDIA I MERCATI

FRANCESCO GUERRERA

Dopo tanti "cigni neri", i mercati sono stati attaccati da un cigno bianco. Il cigno nero - secondo l'analisi di Nassim Nicholas Taleb nel libro omonimo - è il simbolo dell'improbabile, un evento inaspettato con conseguenze epocali, come le due guerre mondiali, la crisi finanziaria del 2008 o l'agghiacciante pandemia odierna. Ma negli ultimi giorni, gli investitori hanno dovuto fronteggiare un pericolo più prevedibile: il ritorno dell'inflazione. Dopo decenni di latitanza, lo spettro del caro-prezzi è tornato a tormentare operatori, governi e banchieri centrali. Se le condizioni attuali persistono, ci potremmo trovare di fronte a una svolta decisiva nel ciclo di mercati, aziende ed economie, un momento della verità per le politiche di stimolo somministrate dalle autorità monetarie sin dal 2008. Partiamo da ciò che è successo: un'impennata nei rendimenti delle obbligazioni governative.

CONTINUA A PAGINA 27

### IL COMMENTO

## SE UN PASSAPORTO CI SALVERÀ LA VITA

EUGENIA TOGNOTTI

La posizione ufficiale è che il leader dell'Unione europea concordano sulla cruciale questione del passaporto o certificato di vaccinazione che dovrebbe consentirci, entro tre mesi, di poter finalmente tirare il fiato, liberarci dalla mascherina, ricominciare a incontrarsi, a viaggiare, a liberarci dalla "fobia del contatto". Come non gioire di fronte alla prospettiva di disporre per l'estate di un "pass" che possa facilitare la mobilità in sicurezza tra i vari Stati e dare, nel contempo, un impulso al turismo? E come non essere d'accordo su uno strumento che consentirà di tornare alla vita normale? Il fatto è che non sarà facile arrivarci. E non è necessaria una sfera di cristallo per prevedere che non sarà breve la strada per giungere a sciogliere i non pochi nodi. E che uniformare gli standard tecnici in modo che il certificato «sia letto dai diversi sistemi nazionali» sarà un lavoro lungo e complesso.

CONTINUA A PAGINA 27

### BUONGIORNO

L'ingegner Francesco Terrone di Mercato San Severino, Salerno, chiede giustizia al tribunale affinché imponga all'Accademia della Crusca di rivedere la definizione del sostantivo che, nel caso del ricorrente, si è dolorosamente trasferito all'anagrafe. La Crusca riconosce a terrone soltanto accezioni scherzose o spregiative, e non ha dato udienza alle rimostranze di Terrone, persuaso della necessità di introdurre nella voce qualche accenno storico sul rilievo e sullo sfruttamento del mezzogiorno, nonché sul lustro consegnato al Paese da tutti i Terrone, omonimi e avi. Me ne dolgo moltissimo: da bergamasco residente a Roma da tre lustri abbondanti, in una breve biografia avevo chiesto mi fosse attribuita la qualifica di terrone ad honorem (ebbi soddisfazione), conoscendo la teoria della relatività: «per i berga-

### Terrone ad honorem

MATTIA FELTRI

maschi i romani sono tutti terroni, ma per i romani i terroni sono tali solo da Napoli in giù. Mi spiacerebbe essere riabilitato, da neoterrone, per via giudiziaria, oltretutto con inversione della prova: Terrone, dotato di prestigioso titolo di studio, dovrebbe sapere che i vocabolari non indirizzano la lingua, ma la registrano, e non sarebbe la riscrittura di una parola a cambiarne il significato. Terrone sarà ancora Terrone, e terrone pure, come insegna l'istruttiva storia del consigliere comunale di Napoli, Pietro Mastronzo, che stanco del dileggio dell'opposizione decise di ribattezzarsi Mastranzo. E quando in assemblea gli fu data la parola, annunciò dalle nuove fiammanti generalità, un avversario ottenne la messa agli atti di una mozione di partito: «Per noi Mastronzo resta».

DA LUNEDÌ SCATTA LA STRETTA IN PIEMONTE, LOMBARDIA E MARCHE. IN CAMPANIA DE LUCA ORDINA DI FERMARE LE LEZIONI

# Le scuole chiudono, i cinema riaprono

Gli istituti rischiano il blocco nelle regioni arancioni. Curcio alla Protezione civile, Arcuri in uscita

PAOLO RUSSO

La fotografia del nuovo monitoraggio è vecchia di una settimana, prima che l'epidemia mettesse il turbo, facendo segnare ieri 20.499 contagi, cinquemila in più rispetto a quelli di sette giorni fa. Ma anche così più di mezza Italia si tinge di arancione e rosso. Continuando di questo passo la prossima settimana delle sette regioni ancora in giallo ne resteranno ben poche, perché le varianti stanno diventando prevalenti nel Paese spingendo sempre più su la curva dei contagi e più in giù quella del consenso alle riaperture di bar e ristoranti caldegiate da Salvini.

SERVIZI - PP. 2-5

### IL CONSIGLIO UE

## Autonomi e atlantici: la linea Draghi in Europa

NATHALIE TOCCI



Draghi durante il summit in videoconferenza BARBERA, BRESOLIN E MARTINELLI - P. 11

### L'ATTENTATO IN CONGO

## Sulla scorta di Attanasio è scontro tra Italia e Onu

PAOLO MASTROLILLI



L'ambasciatore ucciso, Luca Attanasio, con la moglie LONGO E POLETTI - PP. 6-7

### I DIRITTI

## NOI MASCHI PENTITI ODIAVAMO LE DONNE

ANDREA SANTORO\*

Undici anni fa, fresco di matrimonio mi sono chiesto cosa ne avrei fatto della mia vita sul piano personale e delle relazioni. Sentivo che volevo essere più felice come uomo, ma per farlo dovevo liberarmi di un fardello che fino a quel momento mi ero portato dietro. Sentivo che il mio bagaglio di competenze emotive e relazionali era sformato. Erano necessari una riflessione e una messa in discussione di tanti atteggiamenti: alcuni evidenti, altri sottili.

DE ROSSIS RICCOMAGNO - P. 17

### LA STORIA

## PETER L'ANTI ORBAN IN CAMPO PER I GAY

GIULIA ZONCA

Un disegno su una mano agita uno stato autoritario: l'Ungheria, fatta di certezze e divieti, si infastidisce e non poco davanti al palmo aperto di Peter Gulacsi, il suo portiere. La mano è gigante, veste i guanti della nazione e della Rb Leipzig. Gulacsi ci ha disegnato sopra linee e cerchi, figure che richiamano la famiglia. È il simbolo scelto dalla comunità lgbtqi per protestare contro il regime di Orban che proprio su un'idea di famiglia ultraconservatrice basa la propria politica.

SEMERARO - P. 18

È IN EDICOLA

IL CORSO FACILE E VELOCE PER UN INGLESE COMMERCIALE CHIARO ED EFFICACE

BUSINESS ENGLISH

**NOBIS ASSICURAZIONI**

L'ASSICURAZIONE CHE RISPONDE SEMPRE!

www.nobis.it

**NOBIS ASSICURAZIONI**

www.nobis.it



**SAVONA (CONSOB): L'ITALIA TIM DOPO LA FIAMMATA  
REGOLI SUBITO IL BITCOIN RESTA DA ACQUISTARE?**

# MILANO FINANZA

www.milanoфинanza.it

€ 4,20 Sabato 27 Febbraio 2021 Anno XXXII - Numero 041 MF il quotidiano dei mercati finanziari *Classedificatori* Spedisci in A.2 art. 1 e L. 4604/DC3 Milano

**MERCATI AGITATI IL RIALZO DEI TASSI SPAVENTA IL NASDAQ E LE ALTRE BORSE: LE SOLUZIONI ANTI-TENSIONE**

## Azioni e bond per ballare di meno

**RISPARMIO** *I Paesi che avranno grandi quantità di dosi anti-Covid usciranno prima dalla recessione. E chi investirà sui titoli giusti guadagnerà. Ecco il nuovo portafoglio*

# Affare Vaccino

*Quali azioni e fondi comprare per diventare immuni alla crisi*

**ORSI & TORI**

DI PAOLO PANERAI

**P**erversità di un Paese inefficiente. Qualsiasi società che avesse un debito pari o addirittura superiore al 160% del suo fatturato sarebbe già fallita. Invece, lo Stato italiano continua a ottenere credito e anzi, grazie all'arrivo alla presidenza del Consiglio di **Mario Draghi**, lo ottiene anche a tassi inferiori all'1%. Le aziende del Paese e i cittadini invece sono costretti a sottostare, per finanziarsi, alle regole impo-

ste dalla vigilanza della Bce, un organo autonomo rispetto al consiglio d'amministrazione della Banca centrale europea; e se il consiglio della stessa ritenesse non accettabili le regole e i provvedimenti imposti dalla Vigilanza (chiamata Meccanismo unico di vigilanza) dovrebbe avviare un conflitto di interessi davanti al Parlamento europeo, come



**RIDER DA ASSUMERE**  
Pochi margini e troppi costi, tutti i guai del food delivery

**INTERVISTA ALL'AD GUIDO**  
Preparo Carige alle nozze puntando sulle gestioni

**REGOLE IVASS IN ARRIVO**  
Come saranno le nuove polizze tagliate su misura per il cliente

**Con Mooney sei così al sicuro**

**che tutto diventa più semplice.**

**Sicura.**  
Controlli le tue spese tramite l'app Mooney e acquisti online in tutta sicurezza su circuito Visa.

**Semplice.**  
La attivi in soli 5 minuti in uno dei 45.000 tabacchi, bar, edicole abilitati in tutta Italia ed è subito utilizzabile.

**Conveniente.**  
L'attivazione è gratuita, costa solo 8 Euro all'anno e per il 2021 il prelievo è gratuito in tutti gli ATM Intesa Sanpaolo.

**Se vuoi la luna, chiedicela.**  
mooney.it

**mooney**  
sisaPay U

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale, per le condizioni e i termini del servizio consultare il foglio informativo, disponibile presso il punto di pagamento e sul sito www.mooney.it. Questa carta è emessa da SisaPay S.p.A. ALBO IMEL ex art. 114 - quartier T.U.B. Codice ABI n. 32232, in qualità di Associate Member del Circuito Visa, grazie alla sponsorizzazione del Principal Member Intesa Sanpaolo. Intesa Sanpaolo non assume alcuna responsabilità verso i Titolari in relazione alle Carte, al loro utilizzo (es. ricariche, prelievi e pagamenti) e alle transazioni elettroniche sulle stesse carte. Mooney è un marchio registrato di proprietà di SisaPay S.p.A.

# Il Piccolo

Trieste

Le nuove strutture

## Tre nuovi spazi per i vaccini A Trieste scelto il Porto vecchio

D.D.A.

**Trieste** Le "primule" del commissario Arcuri scompaiono e l' Azienda sanitaria giuliano isontina individua le nuove strutture per le vaccinazioni di massa. A **Trieste** tramonta l' idea del Centro congressi, ma gli spazi reperiti continuano a essere in **Porto** vecchio, dove si impiegherà la Centrale idrodinamica. Nell' Isontino, invece, l' Asugi si servirà del palazzetto dell' Unione ginnastica goriziana a Gorizia e del Centro anziani di Monfalcone. Le nuove sedi si affiancheranno a ospedali e distretti sanitari, consentendo di ampliare le possibilità. Se arriveranno sufficienti forniture di vaccino, la Venezia Giulia è insomma pronta ad aumentare il ritmo delle somministrazioni, che richiedono accortezza per evitare assembramenti. L' Asugi comunica dunque che «per l' importante campagna vaccinale in corso, da metà marzo saranno operative nuove sedi, così da potenziare le operazioni e rispondere ai differenti bisogni di prossimità dei cittadini». Per quanto riguarda **Trieste**, il sindaco Dipiazza aveva indicato in un primo momento il centro congressi e poi il Molo IV, oggetto anche di un recente sopralluogo della Fondazione CRTrieste. A Monfalcone, spiega invece l' assessore comunale Luise, «il Comune è pronto già da un paio di settimane. Il centro anziani ha un salone di 200 metri quadrati e stanze dove tenere in osservazione dopo il vaccino. Tutto senza barriere architettoniche e con un ampio piazzale per far scendere dalle vetture gli anziani». E mentre le vaccinazioni proseguono non manca la polemica. Il dem Salvatore Spitaleri plaude alla ministra Erika Stefani, che chiede di dare priorità a disabili e loro familiari: «Forse ora possiamo sperare che Riccardi esca dal suo fortilizio di Palmanova per affrontare insieme le sfide della pandemia. Dopo che da settimane si sono levate le richieste di associazioni e del Pd, abbiamo capito che la via per arrivare all' assessore passa da un ministro leghista». La risposta del vicepresidente arriva subito: «L' arte del Pd è travisare la realtà. Peccato non ricordino come, da prima ancora di loro, chiedo al ministro della Salute di modificare il Piano vaccinale, che inserisce la disabilità nell' area della vulnerabilità dopo sanitari, case di riposo e over 80. Se si fossero adoperati con il loro governo, oggi avremmo il risultato che anche loro dicono di volere». --D.D.A. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

**PRIMO PIANO**  
Coronavirus: la situazione in Friuli Venezia Giulia

### Si resta in zona gialla Il virus torna a correre: casi cresciuti del 49%

La permanenza nella Regione che ha subìto il primo lockdown al di là degli ultimi sette giorni. Ora però la curva ha preso velocemente a salire

Categoria	Valore
<b>Positivi</b>	14.821 (+49%)
<b>Guariti</b>	10.233 (+50%)
<b>Attivi</b>	12.242 (+49%)
<b>Deceduti</b>	268 (+50%)
<b>Recupero</b>	68,4%
<b>Recupero dopo ospedalizzazione</b>	70,9%

**Positivi di ieri prodotti:** 104 (in 1.870 test)  
**Positivi di ieri guariti:** 59 (in 1.024 test)

Regione	Positivi	Guariti	Attivi	Deceduti
<b>Friuli Venezia Giulia</b>	14.821	10.233	12.242	268
<b>Lombardia</b>	2.121	1.456	1.123	12
<b>Toscana</b>	1.234	876	654	8
<b>Puglia</b>	987	712	543	5
<b>Emilia Romagna</b>	876	654	432	4
<b>Calabria</b>	543	432	287	3
<b>Umbria</b>	432	321	210	2
<b>Marche</b>	321	210	156	1
<b>Abruzzo</b>	210	156	102	1
<b>Apulia</b>	156	102	78	1
<b>Basilicata</b>	102	78	51	1
<b>Campania</b>	78	51	39	1
<b>Calabria</b>	51	39	25	1
<b>Umbria</b>	39	25	19	1
<b>Marche</b>	25	19	12	1
<b>Abruzzo</b>	19	12	9	1
<b>Apulia</b>	12	9	6	1
<b>Basilicata</b>	9	6	4	1
<b>Campania</b>	6	4	3	1
<b>Calabria</b>	4	3	2	1
<b>Umbria</b>	3	2	1	1
<b>Marche</b>	2	1	1	1
<b>Abruzzo</b>	1	1	1	1
<b>Apulia</b>	1	1	1	1
<b>Basilicata</b>	1	1	1	1
<b>Campania</b>	1	1	1	1
<b>Calabria</b>	1	1	1	1
<b>Umbria</b>	1	1	1	1
<b>Marche</b>	1	1	1	1
<b>Abruzzo</b>	1	1	1	1
<b>Apulia</b>	1	1	1	1
<b>Basilicata</b>	1	1	1	1
<b>Campania</b>	1	1	1	1
<b>Calabria</b>	1	1	1	1
<b>Umbria</b>	1	1	1	1
<b>Marche</b>	1	1	1	1
<b>Abruzzo</b>	1	1	1	1
<b>Apulia</b>	1	1	1	1
<b>Basilicata</b>	1	1	1	1
<b>Campania</b>	1	1	1	1
<b>Calabria</b>	1	1	1	1
<b>Umbria</b>	1	1	1	1
<b>Marche</b>	1	1	1	1
<b>Abruzzo</b>	1	1	1	1
<b>Apulia</b>	1	1	1	1
<b>Basilicata</b>	1	1	1	1
<b>Campania</b>	1	1	1	1
<b>Calabria</b>	1	1	1	1
<b>Umbria</b>	1	1	1	1
<b>Marche</b>	1	1	1	1
<b>Abruzzo</b>	1	1	1	1
<b>Apulia</b>	1	1	1	1
<b>Basilicata</b>	1	1	1	1
<b>Campania</b>	1	1	1	1
<b>Calabria</b>	1	1	1	1
<b>Umbria</b>	1	1	1	1
<b>Marche</b>	1	1	1	1
<b>Abruzzo</b>	1	1	1	1
<b>Apulia</b>	1	1	1	1
<b>Basilicata</b>	1	1	1	1
<b>Campania</b>	1	1	1	1
<b>Calabria</b>	1	1	1	1
<b>Umbria</b>	1	1	1	1
<b>Marche</b>	1	1	1	1
<b>Abruzzo</b>	1	1	1	1
<b>Apulia</b>	1	1	1	1
<b>Basilicata</b>	1	1	1	1
<b>Campania</b>	1	1	1	1
<b>Calabria</b>	1	1	1	1
<b>Umbria</b>	1	1	1	1
<b>Marche</b>	1	1	1	1
<b>Abruzzo</b>	1	1	1	1
<b>Apulia</b>	1	1	1	1
<b>Basilicata</b>	1	1	1	1
<b>Campania</b>	1	1	1	1
<b>Calabria</b>	1	1	1	1
<b>Umbria</b>	1	1	1	1
<b>Marche</b>	1	1	1	1
<b>Abruzzo</b>	1	1	1	1
<b>Apulia</b>	1	1	1	1
<b>Basilicata</b>	1	1	1	1
<b>Campania</b>	1	1	1	1
<b>Calabria</b>	1	1	1	1
<b>Umbria</b>	1	1	1	1
<b>Marche</b>	1	1	1	1
<b>Abruzzo</b>	1	1	1	1
<b>Apulia</b>	1	1	1	1
<b>Basilicata</b>	1	1	1	1
<b>Campania</b>	1	1	1	1
<b>Calabria</b>	1	1	1	1
<b>Umbria</b>	1	1	1	1
<b>Marche</b>	1	1	1	1
<b>Abruzzo</b>	1	1	1	1
<b>Apulia</b>	1	1	1	1
<b>Basilicata</b>	1	1	1	1
<b>Campania</b>	1	1	1	1
<b>Calabria</b>	1	1	1	1
<b>Umbria</b>	1	1	1	1
<b>Marche</b>	1	1	1	1
<b>Abruzzo</b>	1	1	1	1
<b>Apulia</b>	1	1	1	1
<b>Basilicata</b>	1	1	1	1
<b>Campania</b>	1	1	1	1
<b>Calabria</b>	1	1	1	1
<b>Umbria</b>	1	1	1	1
<b>Marche</b>	1	1	1	1
<b>Abruzzo</b>	1	1	1	1
<b>Apulia</b>	1	1	1	1
<b>Basilicata</b>	1	1	1	1
<b>Campania</b>	1	1	1	1
<b>Calabria</b>	1	1	1	1
<b>Umbria</b>	1	1	1	1
<b>Marche</b>	1	1	1	1
<b>Abruzzo</b>	1	1	1	1
<b>Apulia</b>	1	1	1	1
<b>Basilicata</b>	1	1	1	1
<b>Campania</b>	1	1	1	1
<b>Calabria</b>	1	1	1	1
<b>Umbria</b>	1	1	1	1
<b>Marche</b>	1	1	1	1
<b>Abruzzo</b>	1	1	1	1
<b>Apulia</b>	1	1	1	1
<b>Basilicata</b>	1	1	1	1
<b>Campania</b>	1	1	1	1
<b>Calabria</b>	1	1	1	1
<b>Umbria</b>	1	1	1	1
<b>Marche</b>	1	1	1	1
<b>Abruzzo</b>	1	1	1	1
<b>Apulia</b>	1	1	1	1
<b>Basilicata</b>	1	1	1	1
<b>Campania</b>	1	1	1	1
<b>Calabria</b>	1	1	1	1
<b>Umbria</b>	1	1	1	1
<b>Marche</b>	1	1	1	1
<b>Abruzzo</b>	1	1	1	1
<b>Apulia</b>	1	1	1	1
<b>Basilicata</b>	1	1	1	1
<b>Campania</b>	1	1	1	1
<b>Calabria</b>	1	1	1	1
<b>Umbria</b>	1	1	1	1
<b>Marche</b>	1	1	1	1
<b>Abruzzo</b>	1	1	1	1
<b>Apulia</b>	1	1	1	1
<b>Basilicata</b>	1	1	1	1
<b>Campania</b>	1	1	1	1
<b>Calabria</b>	1	1	1	1
<b>Umbria</b>	1	1	1	1
<b>Marche</b>	1	1	1	1
<b>Abruzzo</b>	1	1	1	1
<b>Apulia</b>	1	1	1	1
<b>Basilicata</b>	1	1	1	1
<b>Campania</b>	1	1	1	1
<b>Calabria</b>	1	1	1	1
<b>Umbria</b>	1	1	1	1
<b>Marche</b>	1	1	1	1
<b>Abruzzo</b>	1	1	1	1
<b>Apulia</b>	1	1	1	1
<b>Basilicata</b>	1	1	1	1
<b>Campania</b>	1	1	1	1
<b>Calabria</b>	1	1	1	1
<b>Umbria</b>	1	1	1	1
<b>Marche</b>	1	1	1	1
<b>Abruzzo</b>	1	1	1	1
<b>Apulia</b>	1	1	1	1
<b>Basilicata</b>	1	1	1	1
<b>Campania</b>	1	1	1	1
<b>Calabria</b>	1	1	1	1
<b>Umbria</b>	1	1	1	1
<b>Marche</b>	1	1	1	1
<b>Abruzzo</b>	1	1	1	1
<b>Apulia</b>	1	1	1	1
<b>Basilicata</b>	1	1	1	1
<b>Campania</b>	1	1	1	1
<b>Calabria</b>	1	1	1	1
<b>Umbria</b>	1	1	1	1
<b>Marche</b>	1	1	1	1
<b>Abruzzo</b>	1	1	1	1
<b>Apulia</b>	1	1	1	1
<b>Basilicata</b>	1	1	1	1
<b>Campania</b>	1	1	1	1
<b>Calabria</b>	1	1	1	1
<b>Umbria</b>	1	1	1	1
<b>Marche</b>	1	1	1	1
<b>Abruzzo</b>	1	1	1	1
<b>Apulia</b>	1	1	1	1
<b>Basilicata</b>	1	1	1	1
<b>Campania</b>	1	1	1	1
<b>Calabria</b>	1	1	1	1
<b>Umbria</b>	1	1	1	1
<b>Marche</b>	1	1	1	1
<b>Abruzzo</b>	1	1	1	1
<b>Apulia</b>	1	1	1	1
<b>Basilicata</b>	1	1	1	1
<b>Campania</b>	1	1	1	1
<b>Calabria</b>	1	1	1	1
<b>Umbria</b>	1	1	1	1
<b>Marche</b>	1	1	1	1
<b>Abruzzo</b>	1	1	1	1
<b>Apulia</b>	1	1	1	1
<b>Basilicata</b>	1	1	1	1
<b>Campania</b>	1	1	1	1
<b>Calabria</b>	1	1	1	1
<b>Umbria</b>	1	1	1	1
<b>Marche</b>	1	1	1	1
<b>Abruzzo</b>	1	1	1	1
<b>Apulia</b>	1	1	1	1
<b>Basilicata</b>	1	1	1	1
<b>Campania</b>	1	1	1	1
<b>Calabria</b>	1	1	1	1
<b>Umbria</b>	1	1	1	1
<b>Marche</b>	1	1	1	1
<b>Abruzzo</b>	1	1	1	1
<b>Apulia</b>	1	1	1	1
<b>Basilicata</b>	1	1	1	1
<b>Campania</b>	1	1	1	1
<b>Calabria</b>	1	1	1	1
<b>Umbria</b>	1	1	1	1
<b>Marche</b>	1	1	1	1
<b>Abruzzo</b>	1	1	1	1
<b>Apulia</b>	1	1	1	1
<b>Basilicata</b>	1	1	1	1
<b>Campania</b>	1	1	1	1
<b>Calabria</b>	1	1	1	1
<b>Umbria</b>	1	1	1	1
<b>Marche</b>	1	1	1	1
<b>Abruzzo</b>	1	1	1	1
<b>Apulia</b>	1	1	1	1
<b>Basilicata</b>	1	1	1	1
<b>Campania</b>	1	1	1	1
<b>Calabria</b>	1	1	1	1
<b>Umbria</b>	1	1	1	1
<b>Marche</b>	1	1	1	1
<b>Abruzzo</b>	1	1	1	1
<b>Apulia</b>	1	1	1	1
<b>Basilicata</b>	1	1	1	1
<b>Campania</b>	1	1	1	1
<b>Calabria</b>	1	1	1	1
<b>Umbria</b>	1	1	1	1
<b>Marche</b>	1	1	1	1
<b>Abruzzo</b>	1	1	1	1
<b>Apulia</b>	1	1	1	1
<b>Basilicata</b>	1	1	1	1
<b>Campania</b>	1	1	1	1
<b>Calabria</b>	1	1	1	1
<b>Umbria</b>	1	1	1	1
<b>Marche</b>	1	1	1	1
<b>Abruzzo</b>	1	1	1	1
<b>Apulia</b>	1	1	1	1
<b>Basilicata</b>	1	1	1	1
<b>Campania</b>	1	1	1	1
<b>Calabria</b>	1	1	1	1
<b>Umbria</b>	1	1	1	1
<b>Marche</b>	1	1	1	1
<b>Abruzzo</b>	1	1	1	1
<b>Apulia</b>	1	1	1	1
<b>Basilicata</b>	1	1	1	1
<b>Campania</b>	1	1	1	1
<b>Calabria</b>	1	1	1	1
<b>Umbria</b>	1	1	1	1
<b>Marche</b>	1	1	1	1
<b>Abruzzo</b>	1	1	1	1
<b>Apulia</b>	1	1	1	1
<b>Basilicata</b>	1	1	1	1
<b>Campania</b>	1	1	1	1
<b>Calabria</b>	1	1	1	1
<b>Umbria</b>	1	1	1	1
<b>Marche</b>	1	1	1	1
<b>Abruzzo</b>	1	1	1	1
<b>Apulia</b>	1	1	1	1
<b>Basilicata</b>	1	1	1	1
<b>Campania</b>	1	1	1	1
<b>Calabria</b>	1	1	1	1
<b>Umbria</b>	1	1	1	1
<b>Marche</b>	1	1	1	1
<b>Abruzzo</b>	1	1	1	1

# Il Piccolo

Trieste

il testo approvato anche dalla giunta fedriga

## Accordo di programma sul Porto vecchio La Regione: sì alla firma

G.TOM.

L'Accordo di programma sul Porto vecchio passa anche in Regione. La delibera con la bozza del testo è stata infatti approvata ieri in mattinata dalla giunta regionale. Commenta il presidente Fvg Massimiliano Fedriga: «Questo atto pone le basi per il rilancio di un' area che è parte integrante del nostro piano pluriennale sulle grandi opere in quanto riveste un valore strategico assoluto per l' economia del Friuli Venezia Giulia». Il provvedimento è stato adottato dall' esecutivo regionale su proposta congiunta degli assessori alle Infrastrutture e Territorio Graziano Pizzimenti e al Patrimonio e Demanio Sebastiano Callari, le cui rispettive direzioni saranno incaricate di provvedere agli atti conseguenti all' attuazione dell' intesa. Il via libera della Regione era l' ultimo passaggio da superare: ora nulla osta a che la firma si tenga alla Centrale idrodinamica nel giovedì della prossima settimana, così come da intenzioni del Comune. A sottoscrivere il testo ci saranno lo stesso Fedriga, assieme al sindaco Roberto Dipiazza e al presidente dell' **Autorità portuale** Zeno D' Agostino. Il testo divide l' area del Porto vecchio in due categorie spaziali: l' "Ambito dei sistemi insediativi di supporto regionale" corrisponde alle aree sdemanializzate ed assegnate al patrimonio disponibile del Comune di Trieste per essere fatte oggetto del processo di valorizzazione, mentre le aree che rimangono nell' "Ambito delle attrezzature portuali di interesse regionale" sono quelle di proprietà demaniale assegnate alla gestione dell' Adspmao, ovvero le banchine, l' Adriaterminal e la fascia costiera. La firma farà sì che, con il varo del consorzio Ursus e la variante al piano regolatore, i beni della prima categoria possano esser messi sul mercato. La definizione delle aree di competenza è stato uno dei punti più dibattuti nel corso dell' elaborazione dell' accordo, che si è trascinato dall' aprile dello scorso anno fino a oggi. --G.tom.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Porto Vecchio: Fedriga, ok ad accordo per riqualificazione

(ANSA) - TRIESTE, 26 FEB - La Giunta regionale ha approvato lo schema di Accordo di programma per la riqualificazione e lo sviluppo del Porto Vecchio Vecchio di Trieste, i cui altri contraenti sono il Comune di Trieste e l' Autorità di **sistema portuale** del **mare Adriatico orientale** porti di Trieste e Monfalcone, e ha autorizzato a tale fine la costituzione del consorzio per la valorizzazione del Porto Vecchio "Ursus" (Urban Sustainable System) come ente di diritto pubblico economico. Il provvedimento è stato voluto dal governatore Massimiliano Fedriga e adottato oggi dall' Esecutivo regionale su proposta congiunta degli assessori alle Infrastrutture e Territorio Graziano Pizzimenti e al Patrimonio e Demanio Sebastiano Callari, le cui rispettive direzioni saranno incaricate di provvedere agli atti conseguenti all' attuazione dell' intesa. "L' atto di Giunta di oggi - ha rilevato Fedriga - pone le basi per il rilancio di un' area che è parte integrante del nostro piano pluriennale sulle grandi opere in quanto riveste un valore strategico assoluto per l' economia del Friuli Venezia Giulia". L' Accordo di programma comporta l' adozione della variante urbanistica per l' area sdemanializzata di Porto Vecchio, in modo da rendere possibili gli investimenti privati volti alla rigenerazione urbana, e individua i beni che rimangono nel patrimonio dell' ente e quelli che invece saranno oggetto di valorizzazione da parte del Comune di Trieste e i cui proventi saranno trasferiti all' Autorità **Portuale** per essere da questa investiti nello sviluppo del porto nuovo, secondo le disposizioni legislative. (ANSA).



## Friuli Venezia Giulia: Fedriga, ok ad accordo per la riqualificazione di Porto Vecchio a Trieste

(FERPRESS) Trieste, 26 FEB La Giunta regionale del FVG ha approvato lo schema di Accordo di programma per la riqualificazione e lo sviluppo del Porto Vecchio Vecchio di Trieste, i cui altri contraenti sono il Comune di Trieste e l'**Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale** porti di Trieste e Monfalcone, e ha autorizzato a tale fine la costituzione del consorzio per la valorizzazione del Porto Vecchio Ursus (Urban Sustainable System) quale ente di diritto pubblico economico. Il provvedimento è stato voluto dal governatore Massimiliano Fedriga e adottato oggi dall'Esecutivo regionale su proposta congiunta degli assessori alle Infrastrutture e Territorio Graziano Pizzimenti e al Patrimonio e Demanio Sebastiano Callari, le cui rispettive direzioni saranno incaricate di provvedere agli atti conseguenti all'attuazione dell'intesa. L'atto di Giunta di oggi ha rilevato Fedriga pone le basi per il rilancio di un'area che è parte integrante del nostro piano pluriennale sulle grandi opere in quanto riveste un valore strategico assoluto per l'economia del Friuli Venezia Giulia. L'Accordo di programma comporta l'adozione della variante urbanistica per l'area sdemanializzata di Porto Vecchio, in modo da rendere possibili gli investimenti privati volti alla rigenerazione urbana, e individua i beni che rimangono nel patrimonio dell'ente e quelli che invece saranno oggetto di valorizzazione da parte del Comune di Trieste e i cui proventi saranno trasferiti all'**Autorità Portuale** per essere da questa investiti nello sviluppo del porto nuovo, secondo le disposizioni legislative.



## Accordo riqualificazione Porto Vecchio

*Il provvedimento è stato voluto dal governatore Fedriga*

Redazione

TRIESTE La Giunta regionale ha approvato lo schema di Accordo di programma per la riqualificazione e lo sviluppo del Porto Vecchio di Trieste, i cui altri contraenti sono il Comune di Trieste e l'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico orientale, e ha autorizzato a tale fine la costituzione del consorzio per la valorizzazione del Porto Vecchio Ursus (Urban Sustainable System) quale ente di diritto pubblico economico. Il provvedimento è stato voluto dal governatore Massimiliano Fedriga e adottato oggi dall'Esecutivo regionale su proposta congiunta degli assessori alle Infrastrutture e Territorio Graziano Pizzimenti e al Patrimonio e Demanio Sebastiano Callari, le cui rispettive direzioni saranno incaricate di provvedere agli atti conseguenti all'attuazione dell'intesa. L'atto di Giunta di oggi ha rilevato Fedriga pone le basi per il rilancio di un'area che è parte integrante del nostro piano pluriennale sulle grandi opere in quanto riveste un valore strategico assoluto per l'economia del Friuli Venezia Giulia. L'Accordo di programma per la riqualificazione, comporta l'adozione della variante urbanistica per l'area sdemanializzata di Porto Vecchio, in modo da rendere possibili gli investimenti privati volti alla rigenerazione urbana, e individua i beni che rimangono nel patrimonio dell'ente e quelli che invece saranno oggetto di valorizzazione da parte del Comune di Trieste e i cui proventi saranno trasferiti all'Autorità Portuale per essere da questa investiti nello sviluppo del porto nuovo, secondo le disposizioni legislative.



The screenshot shows the website header for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPACCHINI SRL' with navigation links for 'Stampa', 'Logistica', 'Foto', and 'Altrotorino'. The main headline reads 'Accordo riqualificazione Porto Vecchio' with a sub-headline 'Il provvedimento è stato voluto dal governatore Fedriga'. Below the headline is a photo of Governor Massimiliano Fedriga wearing a face mask. The article text is partially visible, starting with 'TRIESTE - La Giunta regionale ha approvato lo schema di Accordo di programma per la riqualificazione e lo sviluppo del Porto Vecchio di Trieste, i cui altri contraenti sono il Comune di Trieste e l'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico orientale, e ha autorizzato a tale fine la costituzione del consorzio per la valorizzazione del Porto Vecchio "Ursus" (Urban Sustainable System) quale ente di diritto pubblico economico. Il provvedimento è stato voluto dal governatore Massimiliano Fedriga e adottato oggi dall'Esecutivo regionale su proposta congiunta degli assessori alle Infrastrutture e Territorio Graziano Pizzimenti e al Patrimonio e Demanio Sebastiano Callari, le cui rispettive direzioni saranno incaricate di provvedere agli atti conseguenti all'attuazione dell'intesa. L'atto di Giunta di oggi ha rilevato Fedriga pone le basi per il rilancio di un'area che è parte integrante del nostro piano pluriennale sulle grandi opere in quanto riveste un valore strategico assoluto per l'economia del Friuli Venezia Giulia. L'Accordo di programma per la riqualificazione, comporta l'adozione della variante urbanistica per l'area sdemanializzata di Porto Vecchio, in modo da rendere possibili gli investimenti privati volti alla rigenerazione urbana, e individua i beni che rimangono nel patrimonio dell'ente e quelli che invece saranno oggetto di valorizzazione da parte del Comune di Trieste e i cui proventi saranno trasferiti all'Autorità Portuale per essere da questa investiti nello sviluppo del porto nuovo, secondo le disposizioni legislative.'

## Legge, proposta di legge: via l'Autorità della laguna Mose, stallo sui fondi

Le imprese: lavori fermi, il Cvn muore per inedia

Monica Zicchiero

VENEZIA Via l' Autorità per la Laguna, tutti i poteri per la salvaguardia alla Città Metropolitana. Con una proposta che spazza via l' organismo creato col decreto Agosto, i deputati della Lega eletti a Venezia chiamano Pd, Forza Italia e 5s a fare lobby per la città e riscrivere insieme la Legge Speciale. La proposta non somiglia neanche da lontano a quella del collega del Pd Nicola Pellicani e ha qualche affinità con quella del ministro alla Pubblica Amministrazione Renato Brunetta ma alla fine, dicono, poco conta quale sarà il testo base per riscrive le regole: «Dobbiamo fare lobby per Venezia», esorta a più riprese Alex Bazzaro, firmatario del testo proposto con Giorgia Andreuzza, Ketty Fogliani, Sergio Vallotto e scritto insieme agli assessori comunali leghisti Andrea Tomaello, Silvana Tosi e Sebastiano Costalonga e di concerto con i colleghi in Regione. La proposta mette in primo piano i finanziamenti: intanto, 400 milioni per il 2021; e poi 1,8 miliardi fino al 2032. Per fare tutto: sgravi alle imprese che sostengono i costi della specialità veneziana, costi energetici calmierati e un' Università del Vetro a Murano, gestione del Mose, opere per la laguna, scavo dei rii, manutenzione del patrimonio residenziale privato e interventi per incrementare quello pubblico, salvaguardia. Il testo inoltre àncora il finanziamento dei trasporti alla specialità di Venezia: il Pdl conferisce una delega al Governo per attuare esenzioni fiscali, detrazioni, e deduzioni anche per ridurre i costi di trasporto in laguna. A gestire i soldi, una governance complicata: i poteri del Provveditorato e dell' Agenzia della Laguna, alla Città Metropolitana; poi un comitato locale presieduto dal presidente della Regione e con segretario il sindaco Metropolitano che redige il piano generale (opere, sgravi, scavo dei canali portuali, una rotta alternativa per le crociere che porti le navi in Marittima senza altri approdi) e un commissario straordinario per la Salvaguardia insediato presso la Città Metropolitana che li spende come stazione appaltante; un commissario straordinario per il Mose (che assomma i poteri attuali di Elisabetta Spitz a quelli del commissario liquidatore Massimo Miani) che paghi imprese e stipendi; e un commissario per la gestione del Mose nominato dal ministero delle Infrastrutture con una dotazione annua di 80 milioni. Infine, un Comitato nazionale con i ministeri Ambiente, Infrastrutture ed Economia che eroga i finanziamenti. Uno schema nel quale il sindaco di Venezia e Metropolitano diventa centrale. Proprio ieri Brugnaro per la prima volta è entrato nelle questioni dell' impasse su lavori che stentano, gare per mettere a posto le cerniere ammalorate e per la manutenzione che non si sbloccano e ditte che avanzano 20 milioni per lavori eseguiti mai pagati. Ha convocato una riunione con Spitz, Miani, il provveditore **Cinzia Zincone**. E le imprese, che avevano individuato le banche cui chiedere un prestito per andare avanti fino a quando non si sbloccato i 530 milioni dello Stato, soluzione d' emergenza cui **Zincone** ha dato l' assenso. Ipotesi bocciata da Spitz, che ha assicurato uno sblocco imminente, e da Miani, che se lo Stato non mette i soldi ha più volte detto di essere pronto a lasciare l' incarico. Brugnaro ha lasciato la riunione chiedendo di essere informato sulle erogazioni statali. Le imprese socie del Consorzio hanno fatto presente che lo stallo dei lavori e i cantieri fermi annunciano la morte per inedia del Cvn, che incassa solo grazie a fatturato e aggio.





## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la corrosione delle paratoie

### Zincone: «Mose, la situazione è grave Impianti a metà, manutenzione ferma»

Il Provveditore alle Opere pubbliche dopo le dimissioni dell'esperta in corrosione. «Ha ragione, ma deve restare»

ALBERTO VITUCCI

«La situazione del Mose è ancora peggiore di quello che appare. Gli impianti ad esempio dovevano essere ultimati a metà 2020. Non soltanto non sono ancora finiti, ma non si sa che cosa manca». Chi parla è **Cinzia Zincone**, 66 anni, Provveditore alle Opere pubbliche del Triveneto. L'ufficio lagunare del ministero delle Infrastrutture che finanzia e controlla i lavori del Mose e della salvaguardia. Ha ricevuto la lettera di dimissioni della sua consulente, l'esperta in corrosione Susanna Ramundo. Che ha lasciato l'incarico con un duro atto di accusa per la mancata manutenzione. Lettera pubblicata ieri dalla Nuova. «La corrosione delle cerniere avanza e non si fa nulla», ha scritto, «non voglio essere corresponsabile di questo scempio». **Un duro colpo per la credibilità del sistema Mose. Che cosa farete adesso?** «Ramundo ha ragione. Assolutamente. Ma credo che le sue dimissioni saranno respinte. Lei è molto utile, deve continuare a lavorare». L'accusa è che dei suoi suggerimenti non si è tenuto conto. E la situazione sott'acqua peggiora... «Il suo lavoro è stato utilissimo, ne abbiamo tenuto conto. E' stato inviato alla Corte dei Conti. Ma le azioni della Pubblica amministrazione hanno percorsi precisi». Molte cose non sono state fatte. Nell'ultimo anno tutto si è bloccato, dice l'esperta. «Abbiamo un commissario straordinario per queste cose. Io ho avviato procedure, inviato relazioni» In concreto? «C'è una gara per la manutenzione di Treporti da 17 milioni oggetto di ricorsi incrociati. Ho qui sul tavolo due diffide, una di Fincantieri e una di Cimolai. Speriamo che l'iter si concluda presto». **E le cerniere?** «C'è una gara da 34 milioni di euro per ripensare materiali e strutture. Questa è stata bloccata dal commissario e dal direttore Ossola». **Lei che cosa propone?** «Intanto bisogna sbloccare i famosi 530 milioni disponibili e metterli a disposizione delle giuste sedi istituzionali. Con quei soldi potremo finanziare la manutenzione e tanti lavori necessari, in parte già affidati, per il Mose, l'Arsenale, la laguna». La manutenzione non è stata avviata. E le paratoie sono sott'acqua da anni. «Infatti. Non è stato fatto dal Consorzio un piano complessivo per la manutenzione del Mose. Sono interventi che vanno avviati nel complesso, non a spot. Si deve cominciare dalle cose più urgenti, altrimenti si perdono di vista le priorità. E soprattutto si deve fare e finanziare il piano. Fino ad oggi ci si è concentrati sul singolo bullone e sul singolo tubicino». IL commissario Sblocca cantieri doveva servire proprio a questo. «Ma con un continuo inserimento di nuovi soggetti si è trascurato l'aspetto imprenditoriale. L'errore è stato smantellare il Magistrato alle Acque e non rafforzare la struttura pubblica. Per crearne un'



## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

---

altra che non va». Adesso si attende l' Autorità per la laguna. «I ritardi si accumulano. E si tratta di uno snodo fondamentale. Bisogna rinforzare le strutture tecniche. L' Agenzia del Demanio non può essere il modello». Intanto la fine dei lavori del Mose si allontana. In questo anno di commissariamento si sono spesi più soldi per i test e le inaugurazioni che per i lavori. «E' vero. I sollevamenti hanno un costo. Anche se sono importanti. Ma ci sono anche lavori fermi e non pagati. Il quadro è preoccupante. E il 31 dicembre è vicino». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

di tella: «manca il progetto»

## Lavori fermi e prove Martini e Bettin: c'è un piano sicurezza?

Venti sollevamenti in tre mesi. Ma lavori fermi. E il Piano di manutenzione che non parte. Il degrado avanza, nel **Mose** sott' acqua. Non c'è un Piano per la manutenzione, e non ci sono nemmeno i soldi. A rilento vanno anche i lavori per la riparazione delle criticità. Nella relazione inviata nell'estate scorsa alla Corte dei Conti, il conto per le riparazioni era vicino ai 200 milioni di euro. Preoccupa il futuro della grande opera. Che ha dimostrato di funzionare nei primi test.. Ma non ha risolto i suoi problemi. «Manca il progetto», denuncia Vincenzo Di Tella, ingegnere specializzato in tecnologie subacquee, «il collaudo non c'è, e non sappiamo come la struttura reagirà in condizioni critiche del mare. Le prove sui modelli non bastano. L'altro problema irrisolto è quello della corrosione. Chiediamo che siano date risposte pubbliche. Chiediamo da tempo un confronto tecnico fra esperti indipendenti che non c'è mai stato». Andrea Martini, a nome della lista «Tutta la Città Insieme», chiede se esista un piano di allerta in caso di malfunzionamento del **Mose**. E ha presentato una interrogazione al sindaco, firmata anche dal consigliere dei Verdi Progressisti Gianfranco Bettin. «Vogliamo sapere cosa succederebbe nel caso di malfunzionamento di una o più paratoie», scrive Martini, «e se l'amministrazione abbia predisposto azioni volte a evitare o mitigare eventuali danni in caso di un'ipotetica rottura, o dell'abbassamento di una o più paratoie». Prove che saranno effettuate quando la marea supera i 130, come annunciato dalla commissari Spitz. «Casi in cui le condizioni meteomarine sono particolarmente avverse, e danno luogo a fenomeni di intensi», prosegue l'interrogazione, «dato che il **Mose** non è finito né collaudato, vogliamo sapere se ci sia un piano su questi rischi che coinvolga anche la Protezione civile». Intanto i lavori del **Mose** vanno a rilento. Ferme le due gare per la manutenzione, fermi anche i lavori completamento degli impianti. Costi che aumentano, ritardi che si accumulano. Secondo i primi progetti doveva essere pronto nel 2008. Traguardo poi spostato in avanti al 2014, poi al 2018, infine ora al 31 dicembre 2021. --A.V.

A.V.



## Mose, ecco il dossier degli sprechi

*'La relazione degli ispettori voluti dal prefetto di Roma su richiesta dell' ex commissario Nunziata, poi dimessosi  
'Spese, consulenze, lentezza amministrativa e burocratica L' elenco delle disfunzioni del Cvn negli ultimi anni di gestione*

IL DOSSIER VENEZIA Una relazione sottoscritta da una commissione d'indagine firmata il 30 luglio dell' anno scorso, rimasta lettera morta. È di un centinaio di pagine il documento prodotto dal gruppo di lavoro nominato dalla Prefettura di Roma per dar corso alle segnalazioni dell' avvocato dello Stato Vincenzo Nunziata, terzo amministratore straordinario del Consorzio Venezia Nuova nel 2019 e rimasto in carica solo un mese. Per motivi personali, ufficialmente, ma la relazione evidenzia aspetti anomali che Nunziata si era preso la briga di segnalare, prima di chiudersi la porta alle spalle. Poi, sarà stato il Covid che ha monopolizzato l' attenzione, sarà che l' arco parlamentare era proteso alla nascita dell' Agenzia per la Salvaguardia di Venezia - il cui presidente, dopo gli iniziali entusiasmi, deve essere ancora nominato - fatto sta che quel centinaio di pagine sono rimaste lì, come del resto era chiaro in premessa: il compito della commissione non si sarebbe concretizzato «in un accertamento delle attività poste in essere dagli amministratori straordinari, ma al riscontro e all' approfondimento delle criticità segnalate dall' avv. Nunziata». Ed eccole, queste criticità che Nunziata ha elencato, articolandole in 12 punti principali. I SOLDI Si parte dalle difficoltà finanziarie e i debiti pregressi, visto che a febbraio 2020 «il Cvn aveva in casa solo 14,5 milioni di euro, (di cui 10 vincolati e quindi indisponibili) che al netto delle spese da effettuare (rimborsi, accertamento fiscale, personale e altre spese di funzionamento), avrebbe dato luogo a una disponibilità di cassa di solo 1 milione di euro insufficiente a far fronte alle obbligazioni nei confronti delle imprese consorziate per lavori effettuati, con conseguente esposizione del Consorzio ad atti esecutivi e all' impossibilità di sostenere le spese di funzionamento sin dal mese successivo». A questo si aggiunge il «mancato avvio di una spending review», che invece si sarebbe dovuta intraprendere con assoluta urgenza tenuto conto degli ingenti costi fissi del Consorzio e della volontà degli amministratori di voler ricorrere alla cassa integrazione. Si passa alla lentezza nell' avvio delle azioni legali verso le società inadempienti, consorziate e non, per forniture o attività contrattuali e per il recupero delle somme che il Consorzio ha pagato e dovrà pagare per fatti relativi alla precedente gestione, sono ferme in molti casi a livello di mera diffida, con riflessi negativi sulla situazione finanziaria. Altro tema l' aggio del 12 per cento sullo stato di avanzamento dei lavori da utilizzare per le spese di funzionamento è ...in fase di esaurimento, sia perché utilizzato in gran parte dagli amministratori originari, sia perché i tempi di esecuzione dei lavori sono stati prolungati (pertanto i costi di funzionamento dovranno essere sostenuti per un tempo più lungo con lo stesso aggio calcolato sul prezzo chiuso dell' Opera). I BILANCI Nunziata aveva sollevato poi il tema della scarsa chiarezza dei bilanci a causa del fatto che molte voci sarebbero risultate aggregate, la commistione tra le attività di realizzazione dell' opera e la cosiddetta fase di avviamento. Un capitolo a parte merita la trattenuta del 10 per cento (imposta dalle linee guida dell' Autorità anticorruzione) sui pagamenti alle imprese consorziate che sarebbero dovuti rimanere a disposizione

RAFFAELLA VITTADELLO





## Il Gazzettino

Venezia

---

dell' autorità giudiziaria, nel caso in cui si fosse arrivati a un provvedimento di sequestro o confisca, o delle imprese per esser loro restituiti in caso di esito favorevole (parziale o totale) del giudizio. Ebbene, questi soldi non risultavano in cassa e sarebbero stati utilizzati per opere o spese di funzionamento. Solo successivamente si sarebbe arrivati a un accantonamento di 10 milioni. Il terzo commissario ricordava inoltre che il Consorzio si era già fatto carico di pagare in passato sanzioni di ingenti importi per violazioni fiscali e risarcimenti allo Stato per danno erariale, per comportamenti connessi alla gestione dei vecchi amministratori. E potrebbe essere soggetto ad ulteriori azioni di recupero, sottraendo ulteriori risorse finanziarie alla realizzazione dell' Opera. Inoltre avrebbe sollevato la disomogeneità di interpretazione tra colleghi commissari (Fiengo e Ossola) sull' osservanza delle procedure di evidenza pubblica nell' affidamento degli incarichi, sia per quelli nuovi, sia per i rinnovi, dal patrocinio legale all' individuazione dei collaudatori. Infine il ritardo nella realizzazione dell' Opera, che si sarebbe dovuta concludere entro il mese di dicembre 2018, almeno alle bocche di porto © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Susanna Ramundo La consulente del Provveditorato

## L'esperta "pluri-dimissionaria" accusa: «Materiali al risparmio, l'opera si rovina»

L'ATTACCO VENEZIA Si era già dimessa altre volte, ma è sempre tornata disponibile per spirito di servizio allo Stato, «perché la cosa comune - dice - è più grande di quella privata». Susanna Ramundo è uno dei massimi esperti in siderurgia, commissario europeo, già dirigente del Centro sviluppo materiali di Roma e consulente del Ministero delle Infrastrutture e del Provveditorato alle Opere pubbliche. E nei giorni scorsi ha rassegnato nuovamente le proprie dimissioni, che saranno respinte, come già avvenuto, ma sono sintomo di una divergenza di vedute che sembra insormontabile. «Mi hanno chiamata per dare il parere sulle cerniere, l'ho dato, abbiamo indicato cosa c'è da fare, ma da un anno è tutto fermo in attesa delle decisioni del Commissario. Se quello che dico non conta nulla me ne vado. Non sopporto due cose: l'incompetenza e l'ignoranza». Il primo allarme l'aveva lanciato nel 2016, insieme al collega metallurgo Mario Paoletti: la corrosione non aspetta la burocrazia, i materiali utilizzati per la realizzazione delle cerniere del **Mose** sono di fatto diversi da quelli previsti dal capitolato d'appalto, e la vita residua delle cerniere, certificata dal Rina, è di soli vent'anni, ormai. A fronte di un'ipotesi progettuale di 100. Ma erano state indicate anche le soluzioni. «Doveva essere acciaio duplex, è stato utilizzato acciaio normale rivestito di nichel - spiega Ramundo, con semplicità e naturalezza - che costa un decimo. Ora il nichel, che è un metallo più nobile, si sta mangiando l'acciaio che sta sotto. Non resta che procedere con delle paste da applicare, ma bisogna sapere dove e come metterle». Secondo l'esperta, il problema della corrosione è risolvibile, ma non vengono fatte le ispezioni periodiche, almeno due all'anno, che «anche a occhio nudo dimostrerebbero quanto profondo il fenomeno è. L'ultima è stata fatta nel 2018, poi decidemmo di fare una gara sperimentale per l'impiego di nuovi materiali, da 34 milioni e anche quella si è arenata. A Treporti le paratoie sono in acqua dal 2013, per Malamocco e Chioggia la vita residua non è neppure stata stimata. Quando crollò il ponte di Genova per colpa della corrosione chiamai Linetti (ex provveditore alle Opere pubbliche, ndr) e gli dissi Hai visto? Servono ingegneri, anche neolaureati. Invece no. La struttura è fatta di architetti, avvocati, commercialisti. A che cosa serve un commissario al **Mose**? A nulla, a meno che non sia un ingegnere di comprovata esperienza, che magari ha lavorato in una piattaforma in mare». Ramundo è un fiume in piena. «Le cose tecniche sono le più semplici. Se conosci i materiali, sai quando e dove si romperanno. I documenti sono stati consegnati al Consorzio, ma forse non sono stati neanche letti. Il Consorzio aspetta che la casa crolli, prima di intervenire. E non è in grado di fare cronoprogrammi: non basta dire questa lavorazione durerà sei mesi, nel privato devi dire quando inizi e quando termini». Ce n'è per tutti: «Nel 2019 in occasione di un sollevamento delle paratoie a Malamocco iniziarono a volare i bulloni. Ma non per scherzo. E nessuno aveva il casco. Non erano state fissati alcuni tubi, una situazione di pericolo. Fosse successo nel privato, alla fine il responsabile della sicurezza sarebbe stato denunciato in Procura. Invece nel pubblico non paga mai nessuno. Anzi, Ossola è decaduto da commissario ed è rientrato come consulente. Chi non ha fatto nulla, in questi anni, dovrebbe almeno restituire lo stipendio allo Stato». (r.vitt) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Le imprese

«Cantieri fermi anche con il super commissario»

VENEZIA «A che cosa serve un commissario sbloccacantieri se poi i cantieri sono fermi? » A chiederselo è Devis Rizzo, presidente di Kostruttiva, una delle aziende del Consorzio Venezia Nuova, che non esita a parlare di immobilismo totale: «Avanzavamo 20 milioni fino al mese scorso, quando lanciammo l'appello che eravamo a rischio fallimento. Ci è stato pagato il 5 per cento circa. Un credito di 19 anziché di 20 non cambia niente. Il problema è che non lavoriamo, in questo momento. Ad esempio su piazza San Marco i cantieri sarebbero dovuti partire a inizio mese. Febbraio è passato, inizia marzo e ancora non si sa se sarà possibile l'affidamento o se sarà necessaria una gara d'appalto». Un tema che era stato affrontato nel 2002. Tanto che era stato redatto un elenco dei lavori che si sarebbero potuti affidare direttamente al concessionario rispetto a quelli che dovevano essere assegnati con bando, come il rialzo delle insule e gli impianti del **Mose**. Che differenziava la procedura da seguire tra interventi già finanziati e quelli da intraprendere ex novo. «Il commissario liquidatore a distanza di quasi vent'anni ha chiesto un parere legale - prosegue Rizzo - ma non è stato risolutivo. C'è chi invoca lo stato di emergenza, e sottolinea che bisognerebbe procedere nel modo più spedito possibile, chi invece preferisce seguire la prassi ordinaria con gli appalti. Vada come vada, la differenza si può quantificare in 24 mesi: le ditte possono aspettare la gara, ma Venezia no. Con l'appalto sicuramente i tempi si allungano. E anche la prossima stagione di acqua alta è a rischio». Intanto la sabbia nella clessidra scorre inesorabile: mancano nove mesi alla data di consegna prevista per la grande opera. «Si era detto il 31 dicembre - conclude Rizzo - sul fatto che sia di quest'anno ho i miei dubbi. Oppure basta capire che cosa si intende per **Mose** finito. Se parliamo di compressori e di impianti può darsi, ma se pensiamo ai cantieri in superficie è tutt'altra cosa. Siamo ancora in alto mare» (r.vitt) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

l'operazione sperimentale mira a fare sistema nella ricerca di investimenti pubblici e non solo. coinvolte anche le sedi locali di grandi gruppi come fs e autofiori

### Il patto di ferro tra le aziende contro la crisi

*L'Unione industriali dà il via libera a un "gruppo territoriale" di tutte le imprese nel triangolo Vado, Quiliano e Bergeggi*

GIOVANNI VACCARO

Una voce sola per rappresentare tutte le aziende del tessuto economico di Vado, Quiliano e Bergeggi. L'Unione Industriali di Savona sta portando avanti un innovativo esperimento per riunire tutte le imprese che hanno la propria sede operativa, che stanno effettuando investimenti, anche se non hanno ancora iniziato l'attività vera e propria, o che hanno interessi diretti nel territorio dei tre comuni, come le Ferrovie dello Stato o Autofiori. L'obiettivo è creare un soggetto unico, che porti avanti le istanze con una sola voce in rappresentanza del territorio in cui, in misura maggiore, si stanno concentrando gli investimenti. Il Consiglio di presidenza di via Gramsci si è confrontato con le imprese locali e ha deliberato di dare avvio alla formale costituzione di un "gruppo territoriale" con tutte le aziende che insistono su Vado, Quiliano e Bergeggi. E nel corso delle analisi del quadro economico è emersa anche una sorpresa: «L'industria è l'unico settore che non ha perso addetti negli ultimi cinque anni - spiega il direttore dell'Unione Industriali, Alessandro Berta - E che, anzi, nonostante quello che si può pensare, ha aumentato gli addetti di oltre 7.000 unità dalla crisi del 2013-2015, tornando agli stessi livelli complessivi degli inizi degli anni Novanta come persone occupate». Il dato è dovuto anche a un processo di trasformazione del tessuto industriale: dai capannoni in cui lavoravano poche fabbriche di grandi dimensioni, si è passati a un assetto con una concentrazione di imprese di dimensioni medio-piccole, ma che assumono nuovi dipendenti in virtù di una forte vocazione all'export e all'innovazione produttiva. «In pratica - sottolinea Berta - si è creato un mix di grandi gruppi internazionali e imprenditori locali, molti anche di seconda o terza generazione, che hanno investito, innovato e ora hanno assunto una dimensione sufficiente per aggredire i mercati esteri. In particolare a Vado le imprese grazie alla storica presenza di un mix di industrie di processo e di produzione, hanno trovato un **sistema** favorevole di specializzazioni, competenze, collaborazione amministrativa e volontà politica, ovviamente nei limiti della sostenibilità». La voce unica del tessuto imprenditoriale della zona diventa un elemento incisivo per attirare gli investimenti pubblici, che a causa delle lungaggini burocratiche, arrivano con un certo ritardo rispetto a quelli privati. Basti pensare ai cento milioni che l'**Autorità** di **sistema portuale** ha stanziato per gli appalti legati alla trasformazione dello scalo vadese, mentre Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo Fs) e ministero delle Infrastrutture stanno progettando interventi per migliorare il passaggio delle merci che escono dai terminal, riducendo i disagi sull'abitato. Nel frattempo procedono gli investimenti privati: il Vio, Vado Intermodal Operators, ha ampliato lo scalo dedicato alla formazione dei treni per aumentare la capacità, un altro piano da 20 milioni punta a fare di Vado uno dei maggiori centri di movimentazione del caffè, recuperando gli ex silos granaglie e le aree dismesse del Tri. --



## Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

i più colpiti i bagni stella marina, dove una mareggiata ha provocato danni per 80 mila euro

### Zinola, l' allarme dei balneari: «Il mare divora la spiaggia»

*Schiappapietra (Sib): «La situazione richiede opere strutturali per il futuro» Visita della Regione con il Comune: «Tavolo urgente per decidere gli interventi»*

SILVIA CAMPESE

Savona «L' erosione sta divorando le nostre spiagge: serve un intervento urgente per l' estate, ma si dovrà, al più presto, pensare a opere strutturali per il futuro». L' allarme arriva dal presidente provinciale dei Bagni marini, Enrico Schiappapietra, che ieri ha preso parte al sopralluogo dell' assessore regionale Marco Scajola, con l' assessore ai lavori pubblici di Savona, Piero Santi, nel tratto di litorale all' altezza di Zinola. I più colpiti dal fenomeno sono i bagni Stella Marina: una mareggiata di entità piuttosto contenuta, lo scorso 10 febbraio, ha determinato il crollo delle strutture murarie. Le onde hanno divelto anche il muro dal lato opposto, che argina il piccolo rivo, sotto il parcheggio dei Bagni Aquarium. «Pur trattandosi di un evento piuttosto contenuto - dice Roberto Cancellara, titolare dello Stella Marina- la mareggiata ha determinato un danno enorme: l' erosione sta consumando le nostre spiagge e "scava" al di sotto delle strutture in cemento. Per noi si tratta di un danno pesante, che ammonta intorno agli 80 mila euro. Ma non è solo questo il problema: tutto il tratto di litorale zinolese si è drammaticamente ridotto. Nel giro di una decina d' anni abbiamo perso, in profondità, una quindicina di metri. Non abbiamo spazio nemmeno per una fila di ombrelloni». Un tema fin troppo noto a Schiappapietra che chiede un intervento urgente. «L' erosione è l' effetto di una serie di interventi che si sono susseguiti nel tempo - spiega Roberto Spirito, ingegnere e consulente dell' associazione Bagni marini- Il porto di Vado è la prima opera ad avere innescato una modifica delle correnti, aggravata di recente dalla piattaforma Maersk. I depositi sabbiosi dei torrenti Segno e Quiliano vengono portati via dalle correnti. Urgono due tipi di interventi: un rapido ripascimento per la stagione alle porte e poi intervento strutturale». «Proporrò l' apertura di un tavolo - ha detto Marco Scajola- intorno a cui siedano Regione, Comune di Savona, **Autorità portuale** e Bagni marini. È fondamentale mettere insieme le forze per dare una risposta urgente al problema, come sta avvenendo in altre zone della riviera». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La perizia chiesta dai bagni marini

## "La piattaforma di Vado ha aumentato l'erosione delle spiagge di Zinola"

«L'erosione che sta colpendo le spiagge di via Nizza tra qualche anno arriverà anche alle Fornaci e alle spiagge cittadine. Ci vogliono interventi strutturali». A lanciare il grido d'allarme è stato Enrico Schiappapietra, presidente dell'Associazione bagni marini, ieri mattina, durante il sopralluogo dell'assessore ai Lavori pubblici Piero Santi e l'assessore regionale Marco Scajola ai bagni Stella Marina di via Nizza, fortemente danneggiati dalla mareggiata di inizio febbraio. Una mareggiata che non ha avuto l'impatto di quelle precedenti, che non ha avuto conseguenza sulla maggior parte del litorale cittadino, ma che ai bagni Stella Marina ha causato danni per circa 80 mila euro, su una spiaggia in fase di erosione già da anni. «Chiediamo solo che la burocrazia, che ora sta bloccando tutto, venga superata - ha detto il titolare Roberto Cancellara - e che ci venga permesso di fare i lavori per poter ripartire a lavorare questa estate e ripristinare la spiaggia anche se, negli ultimi 20 anni il mare si è mangiato 15-20 metri». Ma quello che è successo a inizio mese ai bagni Stella Marina preoccupa perché il problema rischia coinvolgere spiagge della città nei prossimi anni. I titolari degli Stella Marina hanno chiesto una perizia al tecnico Roberto Sirito, che ha disegnato un quadro poco roseo: «L'erosione di questo tratto di spiaggia di via Nizza è iniziata anni fa; secondo calcoli matematici sarebbe partita con la realizzazione del porto di Vado. I torrenti Segno e il Quiliano hanno visto modificata la loro portata e non riescono più a portare il sedime in mare, come avveniva prima. Poi ci sono stati anche i lavori della diga foranea e della piattaforma di Vado». Quindi oltre al ripascimento, intervento emergenziale che permetterebbe di riavere un tratto di spiaggia scomparso, sono necessari opere strutturali. «E' necessario convocare un tavolo tecnico - ha detto l'assessore Scajola - dove la Regione si impegna a fare la propria parte, con il Comune, l'Autorità di sistema portuale e balneari. E' importante affrontare questo problema e capire quali siano gli interventi necessari, con la collaborazione di tutti gli enti coinvolti». E. R. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



### Laboratorio mobile per i test covid-19

GAM EDITORI

26 febbraio 2021 - Costa Crociere e Dante Labs annunciano il lancio del "laboratorio mobile" per test COVID-19, un nuovo servizio che rafforzerà ulteriormente le procedure di sicurezza previste per il rientro in servizio delle navi Costa. Si tratta di una rete di laboratori mobili su furgoni, che saranno impiegati per effettuare i tamponi molecolari direttamente nei porti di partenza della compagnia. I mezzi, denominati "Dante mobile", sono dotati di tutto il necessario per eseguire i tamponi: inattivatori di virus, macchinari per liquid-handling, estrattori e PCR. L' autonomia energetica, garantita da un gruppo elettrogeno che alimenta delle sofisticate batterie agli ioni di litio, permette a ogni laboratorio mobile di analizzare sino a 1000 campioni al giorno senza utilizzo di fonti energetiche esterne, mentre l' invio dei risultati avviene attraverso la connessione alle reti mobili di ultima generazione. I "Dante mobile" saranno già operativi il 27 marzo, nel **porto di Savona**, per effettuare test COVID-19 pre-imbarco agli ospiti di Costa Smeralda, la prima nave della flotta Costa che riprenderà il mare, offrendo crociere dedicate interamente all' Italia. L' itinerario comprende **Savona**, Civitavecchia/Roma, Napoli, Messina, Cagliari, La Spezia, e può essere acquistato per intero, per la durata di una settimana, oppure suddiviso in due crociere brevi di tre e quattro giorni. Grazie a questa innovazione, che sarà disponibile non solo a **Savona** ma in tutti i principali porti di imbarco della navi del Gruppo Costa, Costa Crociere renderà ancora più efficaci le misure di sicurezza previste dal Costa Safety Protocol, il protocollo che contiene procedure operative adeguate alle esigenze di risposta al COVID-19. Una delle misure principali del protocollo prevede test antigenico per tutti gli ospiti prima dell' imbarco, che in caso di positività viene verificato attraverso un ulteriore test molecolare. Per quanto riguarda l' equipaggio, sono previsti test molecolari, eseguiti sia prima dell' imbarco, sia regolarmente durante tutto il periodo di permanenza a bordo. Grazie ai nuovi laboratori mobili, i test molecolari potranno essere effettuati in maniera ancora più rapida e sicura. Altre misure incluse nel protocollo Costa riguardano il controllo della temperatura ogni volta che si scende e si rientra in nave, visite delle destinazioni solo con escursioni protette, distanziamento fisico a bordo e nei terminal, riduzione del numero di passeggeri, nuove modalità di fruizione dei servizi di bordo, potenziamento della sanificazione e dei servizi medici, utilizzo della mascherina protettiva quando necessario.

The screenshot shows a news article from 'Primo Magazine' dated February 26, 2021. The main headline is 'Laboratorio mobile per i test covid-19'. Below the headline is a photograph of a white mobile laboratory van. To the right of the article, there is a vertical list of logos for various organizations, including confetra, GRIMALDI GROUP, THIS IS US, Federazione Italiana Piloti dei Piani, CARGO VIBE, and OML LOG LIFESTYLE LOGISTICS. The article text is partially visible, mentioning 'Costa Crociere e Dante Labs' and 'laboratorio mobile'.

## Pastorino (Linea Condivisa) Ravera (Rete a Sinistra) su Palumbo Superyachts: "Basta incertezze, i lavoratori hanno il diritto di conoscere il loro futuro"

*Palumbo Superyachts è subentrata alla Mondomarine Spa, fallita il 31 dicembre 2017*

Le lavoratrici e i lavoratori della Palumbo Superyachts Savona sono stati costretti, lunedì 8 febbraio, a rivolgersi direttamente al Capo dello Stato Sergio Mattarella, con una lettera, per porre l'attenzione sullo stato di incertezza del cantiere navale che opera a Savona. Palumbo Superyachts è subentrata alla Mondomarine Spa, fallita il 31 dicembre 2017, pur essendo nel pieno del lavoro e delle commesse. Le indagini infatti hanno fatto emergere gravi responsabilità da parte dei proprietari del cantiere Mondomarine, tra cui frode fiscale, bancarotta fraudolenta, falso in bilancio. Palumbo Superyachts successe con una gara con assegnazione temporanea che ha costretto i dipendenti, negli ultimi tre anni, a lavorare con contratti a termine dovuti alle proroghe temporanee della concessione demaniale concesse dall' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale. Dopo tre bandi di gara e vari ricorsi al Tar della Liguria e al Consiglio di stato da parte di aziende concorrenti, l' **Autorità di Sistema Portuale** è riuscita a definire la gara con un piano industriale valido che, da quanto si apprende in via ufficiosa, si sarebbe aggiudicato la società Palumbo per la gestione ventennale dell' area dei cantieri. Se da una parte la Palumbo Superyachts sarebbe pronta a procedere con un piano di assunzione e di investimenti, dall' altra **Autorità di Sistema Portuale** sta ritardando a formalizzare l' assegnazione, motivando il ritardo con la crisi di Governo, oramai alle spalle. Il neonato esecutivo Draghi però, con il ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Enrico Giovannini, deve sancire, attraverso la commissione competente, l' ingresso ufficiale della Palumbo Superyachts. "Arrivati a questo punto l' attesa non può durare oltre, sia per le lavoratrici che per i lavoratori al momento presenti nei cantieri, sia per i 13 lavoratori costretti al sussidio di disoccupazione, sia infine per le aziende coinvolte e in attesa dell' esito" - dichiara Marco Ravera, consigliere comunale a Savona di Rete a Sinistra. Quello che si chiede, per il futuro dell' azienda e per i suoi lavoratori, è che ci sia l' assegnazione definitiva delle aree di cantiere per poter svolgere l' attività cantieristica a pieno regime e con la programmazione definitiva. "Cosa si aspetta a nominare il comitato di gestione dell' **Autorità portuale**? Per quanto tempo ancora si dovrà attendere che questa vertenza, dopo tanti problemi, possa concludersi con piena soddisfazione di tutti?" - chiede il consigliere Ravera. Alle sue parole fanno eco quelle del capogruppo in consiglio regionale di Linea Condivisa Gianni Pastorino, che ha seguito la vicenda fin dai suoi albori: "Gli operai e i tecnici del cantiere hanno dato straordinaria prova di superare momenti difficili e non è possibile che tutto sia fermo per impedimenti burocratici, questo significa che non si ha nessun rispetto del lavoro" . "Siamo da sempre al fianco dei lavoratori - prosegue il consigliere comunale Marco Ravera - e chiediamo che le istituzioni, comunali e regionali, si attivino per incalzare l' **Autorità di Sistema Portuale** a completare celermente le procedure amministrative necessarie, affinché si possa finalmente giungere ad una positiva conclusione di tutta la vicenda" .



# Shipping Italy

Genova, Voltri

## Porto di Genova: surcharge sui container anche per le interruzioni autostradali

Alla luce della recente chiusura sull'autostrada A7 a partire dal 15 febbraio e fino al 31 marzo 2021, il traffico stradale da e per Genova da e verso Milano e il Nord Italia sarà soggetto a deviazioni sulla A26 e a limitazioni, con conseguenti aumenti di percorrenza e probabili congestioni. Per queste ragioni, qualora la situazione lo richiedesse, i trasporti gestiti via camion potrebbero essere soggetti all'applicazione di surcharges. Questo avviso è stato inviato ai caricatori dalla compagnia di navigazione francese Cma Cgm ma anche altri vettori stanno iniziando a chiedere degli extra alla clientela per fare fronte alle deviazioni e ai più lunghi percorsi imposti dai lavori che Autostrade per l'Italia sta svolgendo sull'ultimo tratto di strada che collega il capoluogo lombardo con quello genovese a pochi chilometri dal mare. L'obiettivo del vettore francese è anche quello di dirottare quanti più container possibili dalla strada alla ferrovia. L'avviso alla clientela infatti aggiunge: In questo contesto riteniamo importante ricordare che Cma Cgm è in grado di mettere a disposizione, in alternativa al servizio camionistico, un'ampia offerta ferroviaria da e per il porto di Genova verso l'area interessata. I collegamenti intermodali offerti sono Psa Ge Prà Melzo, Genova Sech Segrate, Genoa Port Terminal Arluno, Psa Ge Prà Rivalta, Psa Ge Prà Piacenza e Genoa Port Terminal Rivalta.



### T. Mariotti sceglie la tecnologia Siemens per il cantiere di Genova

GAM EDITORI

26 febbraio 2021 - T. Mariotti S.p.A. ha scelto la tecnologia Siemens per incrementare l'efficienza energetica e compiere un primo passo verso la digitalizzazione dell'intero cantiere navale situato nel Porto di Genova. Con l'obiettivo di rendere il sito produttivo più digitale e sostenibile, tutti i nuovi dispositivi Siemens installati saranno in grado di raccogliere sul campo in tempo reale le misure energetiche e di trasferirle in cloud al software di analisi Siemens Power Manager. In questo modo, sarà possibile, in primo luogo, raccogliere e analizzare con precisione i consumi dell'intero Cantiere e, successivamente, definire ulteriori interventi di efficientamento che consentiranno di ridurre i costi operativi e l'impatto ambientale dell'intero cantiere gestito da T. Mariotti. "Il nostro DNA è sempre stato quello di ricercare ed innovare e volevamo fare un ulteriore passo in avanti per rendere il cantiere a prova di futuro. Ciò significa in primo luogo misurarsi con quello che è il territorio in cui operiamo, ovvero un'area industriale che si sviluppa nel centro di una città molto vocata al turismo, e contribuire in modo concreto alla riduzione dell'impatto ambientale del comparto delle riparazioni navali all'interno del Porto di Genova. Tra i molti progetti che stiamo portando avanti, è stato fondamentale fare leva sulla tecnologia integrata di Siemens che ci consentirà di ottimizzare la gestione degli impianti, ridurre gli sprechi energetici e emissioni e infine implementare nuove soluzioni efficienti per lo svolgimento delle nostre attività.", così spiega l'ing. Ianfalco Federici, Facility Manager di T. Mariotti S.p.A.





## ZIs La Spezia: a breve tavoli operativi

*Presentata in giunta regionale una relazione per i passaggi formali da seguire*

Redazione

GENOVA Dopo la richiesta ufficiale del presidente dell'AdSp del mar Ligure orientale Mario Sommariva per dare il via all'istituzione della ZIs a La Spezia, la Regione Liguria ha iniziato le attività istruttorie. D'intesa con l'AdSp -spiega l'assessore allo sviluppo economico Andrea Benveduti- procederemo celermente a verificare le condizioni di massimo vantaggio possibile per la ZIs del porto della Spezia e del suo retroporto, in termini di estensioni ed agevolazioni. L'assessore regionale ha presentato in giunta una relazione che contiene i passaggi formali che dovranno essere seguiti: Procederemo con approfondimenti con le regioni limitrofe, coi comuni liguri interessati, con le istituzioni coinvolte e con i rappresentanti del mondo economico. L'obiettivo della Regione -continua Benveduti- è trasmettere rapidamente alla presidenza del Consiglio dei ministri il piano di sviluppo strategico, cui abbiamo già iniziato a lavorare. A stretto giro saranno convocati i tavoli operativi. La ZIs di La Spezia si affiancherebbe a quella istituita per il porto di Genova, dopo il crollo del ponte Morandi.



The screenshot shows the website interface for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPACCHIARELLA'. The main headline is 'ZIs La Spezia: a breve tavoli operativi'. Below the headline, it says 'Presentata in giunta regionale una relazione per i passaggi formali da seguire'. The article text is partially visible, starting with 'GENOVA - Dopo la richiesta ufficiale del presidente dell'AdSp del mar Ligure orientale Mario Sommariva...'. There are social media sharing icons and a 'ABBONATI O EFFETUA IL LOGIN' button. At the bottom, there are 'ARGOMENTI CORRELATI' including 'Giovannini: "Il mare per l'Italia rappresenta la vita"' and 'Accordo riqualificazione Porto Vecchio'.

## Master in diritto marittimo, ha preso il via la terza edizione

RAVENNA Ha preso il via la terza edizione del Master in diritto marittimo, portuale e della logistica del Campus di Ravenna dell' Università di Bologna, diretto dalla professoressa Greta Tellarini. Il master, in collaborazione con l' Autorità di sistema portuale del mare adriatico centro settentrionale e con Fondazione Flaminia, conta quest' anno 26 iscritti. In questa edizione il Soroptimist International Club di Ravenna ha erogato una borsa di studio a favore di una donna, iscritta al master, non occupata e under 35. Il master è stato inaugurato con una tavola rotonda dal titolo "Intermodalità e competitività del sistema portuale italiano", a cui hanno partecipato ospiti autorevoli del mondo dei trasporti edel la logistica a livello nazionale: Giuseppe Catalano, coordinatore della struttura tecnica di missione -Mit, Umberto Masucci, presidente dell' International Propeller Clubs, Anna Masutti, Presidente Rfi (Gruppo FS), Enrico Maria Pujia, direttore generale Trasporto e Infrastrutture ferroviarie -Mit, Daniele Rossi, presidente **Assoporti**, Ivano Russo, direttore Confetra.

**DUBBI SULLA SCELTA DELLA STRUTTURA**  
**Omc, preoccupa il rinvio a settembre Tardi: «Ma si farà al Pala De André?»**  
La capogruppo in consiglio di Cambiaria ha depositato un question time per chiedere chiarezza. Al momento gli organizzatori della biennale sul mondo dell'energia preferiscono non dare e risposte

**Versalis, Alfani assicura: «Ravenna resta centrale»**  
Il direttore generale della Versalis, Marco Alfani, ha assicurato che la raffineria di Ravenna resterà centrale per l'azienda e per il sistema portuale italiano. In un'intervista a un giornale, Alfani ha sottolineato che la raffineria è un asset strategico per Versalis e che l'azienda è pronta a investire per mantenerla operativa e competitiva. Ha anche menzionato il ruolo chiave del porto di Ravenna nel supportare le operazioni della raffineria e nel collegare l'azienda ai mercati globali.

**Master in diritto marittimo, ha preso il via la terza edizione**  
Il master in diritto marittimo, portuale e della logistica ha iniziato la terza edizione con 26 iscritti. La professoressa Greta Tellarini ha presieduto la tavola rotonda inaugurante, in cui hanno partecipato esperti del settore. Il master è organizzato in collaborazione con l'Autorità di sistema portuale del mare adriatico centro settentrionale e la Fondazione Flaminia. Una borsa di studio è stata erogata dal Soroptimist International Club di Ravenna a favore di una studentessa.

### Un container di solidarietà per l' Africa

**RAVENNA** Partito ieri mattina, dal piazzale del Gruppo Consar per il **porto di Ravenna**, il "Container del sorriso" carico di indumenti e di oggetti utili, nell'ambito del progetto di cooperazione internazionale "Ci siamo anche noi Aiateci a casa nostra" a cura dell' Associazione di Volontariato Il Terzo Mondo ODV, presieduta da Charles Tchameni Tchienga. Il container della Onlus verrà imbarcato oggi in una delle navi MSC con destinazione il Camerun - **Porto di Douala**, è carico di vestiario, giocattoli, passeggini, lettini e accessori vari, ecc. Purtroppo era rimasto fermo nel piazzale Consar per alcuni mesi a causa del Covid-19. Una volta giunto in Camerun seguirà da **Ravenna** una delegazione condotta dallo stesso presidente Charles Tchameni Tchienga per prenderlo in consegna e seguire la distribuzione dei materiali alle popolazioni. «Ancora una volta i ravennati tendono la mano ai bambini, orfani, ragazze madri e vedove del Camerun - afferma il presidente Tchienga -. Inoltre, la nostra delegazione avrà anche il compito di inaugurare il pozzo d' acqua potabile messo a disposizione delle popolazioni del villaggio Baleveng. Un progetto della Regione Emilia-Romagna e vinto dopo la co -progettazione fatta assieme all' assessorato alla Cooperazione internazionale del Comune di **Ravenna** e al Centro per Servizi del Volontariato di **Ravenna**. Per questa nuova spedizione del container del sorriso, oltre a ringraziare l' assessorato all' Immigrazione del Comune di **Ravenna** per la promozione, ci teniamo soprattutto a ringraziare profondamente il Gruppo Consar, la Compagnia Portuale di **Ravenna**, Msc, Tcr, Sfacs, Le Navi Seaways».

The screenshot shows a newspaper page with the following content:

- LA FOTO STORICA DAL FONDO ZAFFAGNINI**  
ROMA/10 DI MAGGIO A SAN SPIRITO DI FUSIGNINI
- Un container di solidarietà per l' Africa**  
Un container di solidarietà per l' Africa. Il container è carico di indumenti e di oggetti utili, nell'ambito del progetto di cooperazione internazionale "Ci siamo anche noi Aiateci a casa nostra" a cura dell' Associazione di Volontariato Il Terzo Mondo ODV, presieduta da Charles Tchameni Tchienga.
- LA FOTO DEL GIORNO**  
Una foto che mostra il container di solidarietà per l' Africa.
- METEO**  
Table with weather forecasts for Ravenna, Imola, Forlì, Cesena, Rimini, and San Marino.

## Il 'Container del sorriso' è pronto a partire

Carico di materiale per i bambini è destinato al Camerun

È partito ieri mattina, dal piazzale del Gruppo Consar per il **porto** di **Ravenna**, il 'Container del sorriso' carico di indumenti e di oggetti utili, nell'ambito del progetto di cooperazione internazionale 'Ci siamo anche noi - Aiutateci a casa nostra' a cura dell' Associazione di Volontariato Il Terzo Mondo ODV, presieduta da Charles Tchameni Tchienga. Il container, che oggi farà il suo ingresso al Terminal Container **Ravenna** (TCR) e che verrà poi imbarcato domani, 27 febbraio, su una delle navi MSC con destinazione il Camerun - **Porto** di Douala, è carico di vestiario, giocattoli, passeggini, lettini e accessori vari, ecc. Purtroppo era rimasto fermo nel piazzale Consar per alcuni mesi causa Covid-19. Una volta giunto in Camerun partirà da **Ravenna** una delegazione condotta da Tchameni Tchienga per prenderlo in consegna e seguire la distribuzione dei materiali alle popolazioni. «Ancora una volta i ravennati tendono la mano ai bambini, orfani, ragazze madri e vedove del Camerun. Inoltre, la nostra delegazione avrà anche il compito di inaugurare il pozzo d' acqua potabile messo a disposizione delle popolazioni del villaggio Baleveng - dice Tchameni Tchienga -. Un progetto della Regione Emilia-Romagna e vinto dopo la co-progettazione fatta assieme all' assessorato alla Cooperazione internazionale del Comune e al Centro per i Servizi del Volontariato di **Ravenna**. Quest' ulteriore sensibilità, sia da parte delle istituzioni che del mondo delle cooperative e delle imprese - conclude Tchienga - dimostra quanto la solidarietà resista agli effetti collaterali di questa tragica pandemia Covid-19». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Lugonotizie

Ravenna

## Ravenna, Master in diritto marittimo, portuale e della logistica: la III edizione al via

Redazione

Ha preso il via la terza edizione del Master in diritto marittimo, portuale e della logistica del Campus di Ravenna dell' Università di Bologna, diretto dalla prof.ssa Greta Tellarini. Il master, in collaborazione con l' Autorità di Sistema Portuale del mare adriatico centro settentrionale e con Fondazione Flaminia, conta quest' anno 26 iscritti. In questa edizione il Soroptimist International Club di Ravenna ha erogato una borsa di studio a favore di una donna, iscritta al master, non occupata ed under 35. Il master è stato inaugurato con una tavola rotonda dal titolo 'Intermodalità e competitività del sistema portuale italiano', a cui hanno partecipato ospiti autorevoli del mondo dei trasporti e della logistica a livello nazionale: Giuseppe Catalano, coordinatore della struttura tecnica di missione - MIT, Umberto Masucci, presidente dell' International Propeller Clubs, Anna Masutti, Presidente RFI (Gruppo FS), Enrico Maria Pujia, direttore generale Trasporto e Infrastrutture ferroviarie - MIT, Daniele Rossi, presidente **Assoporti**, Ivano Russo, direttore Confetra.



## Parte la terza edizione del Master in diritto marittimo, portuale e della logistica

*Il master è stato inaugurato con una tavola rotonda a cui hanno partecipato ospiti autorevoli del mondo dei trasporti e della logistica a livello nazionale*

Ha preso il via la terza edizione del Master in diritto marittimo, portuale e della logistica del Campus di Ravenna dell' Università di Bologna, diretto dalla prof.ssa Greta Tellarini. Il master, in collaborazione con l' Autorità di Sistema Portuale del mare adriatico centro settentrionale e con Fondazione Flaminia, conta quest' anno 26 iscritti. In questa edizione il Soroptimist International Club di Ravenna ha erogato una borsa di studio a favore di una donna, iscritta al master, non occupata ed under 35. Il master è stato inaugurato con una tavola rotonda dal titolo "Intermodalità e competitività del sistema portuale italiano", a cui hanno partecipato ospiti autorevoli del mondo dei trasporti e della logistica a livello nazionale: Giuseppe Catalano, coordinatore della struttura tecnica di missione - MIT, Umberto Masucci, presidente dell' International Propeller Clubs, Anna Masutti, Presidente RFI (Gruppo FS), Enrico Maria Pujja, direttore generale Trasporto e Infrastrutture ferroviarie - MIT, Daniele Rossi, presidente **Assoport**, Ivano Russo, direttore Confetra.

**RAVENNA TODAY**  
Formazione

**L'Università**  
**Parte la terza edizione del Master in diritto marittimo, portuale e della logistica**

Il master è stato inaugurato con una tavola rotonda a cui hanno partecipato ospiti autorevoli del mondo dei trasporti e della logistica a livello nazionale.

**1** **Notiziario**  
10 febbraio 2021

**1** **Una borsa di studio**  
1 Parte la terza edizione del Master in diritto marittimo, portuale e della logistica

**H**a preso il via la terza edizione del Master in diritto marittimo, portuale e della logistica del Campus di Ravenna dell'Università di Bologna, diretto dalla prof.ssa Greta Tellarini.

Il master, in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del mare adriatico centro settentrionale e con Fondazione Flaminia, conta quest'anno 26 iscritti. In questa edizione il Soroptimist International Club di Ravenna ha erogato una borsa di studio a favore di una donna, iscritta al master, non occupata ed under 35.

Il master è stato inaugurato con una tavola rotonda dal titolo "Intermodalità e competitività del sistema portuale italiano", a cui hanno partecipato ospiti autorevoli del mondo dei trasporti e della logistica a livello nazionale: Giuseppe Catalano, coordinatore della struttura tecnica di missione - MIT, Umberto Masucci, presidente dell'International Propeller Clubs, Anna Masutti, Presidente RFI (Gruppo FS), Enrico Maria Pujja, direttore generale Trasporto e Infrastrutture ferroviarie - MIT, Daniele Rossi, presidente Assoport, Ivano Russo, direttore Confetra.

**ARGOMENTI** **master** **università**

**IN EVIDENZA**  
Università, Fondazione del mare in diritto portuale e della logistica

**POTREBBE INTERESSARTI**

**1** **INCILETTI DELLA SETTIMANA**

## Parte dal porto di Ravenna il "Container del sorriso" in aiuto dei poveri del Camerun

*Una delegazione ravennate seguirà il container e avrà anche il compito di inaugurare il pozzo d' acqua potabile per le popolazioni del villaggio Baleveng*

È partito venerdì mattina, dal piazzale del Gruppo Consar per il **porto di Ravenna**, il "Container del sorriso" carico di indumenti e di oggetti utili, nell'ambito del progetto di cooperazione internazionale "Ci siamo anche noi - Aiutateci a casa nostra" a cura dell' Associazione di volontariato Il Terzo Mondo ODV, presieduta da Charles Tchameni Tchienga. Il container della Onlus farà il suo ingresso al Terminal Container **Ravenna** (TCR) e verrà poi imbarcato sabato 27 febbraio, in una delle navi MSC con destinazione il **Porto di Douala** in Camerun. Il "Container del sorriso", carico di vestiario, giocattoli, passeggini, lettini e accessori vari, purtroppo era rimasto fermo nel piazzale Consar per alcuni mesi a causa del Covid-19. Una volta giunto in Camerun, seguirà da **Ravenna** una delegazione condotta dallo stesso presidente dell' associazione Charles Tchameni Tchienga per prenderlo in consegna e seguire la distribuzione dei materiali alle popolazioni. "Ancora una volta i ravennati tendono la mano ai bambini, orfani, ragazze madri e vedove del Camerun - afferma il presidente Tchienga -. Inoltre, la nostra delegazione avrà anche il compito di inaugurare il pozzo d'acqua potabile messo a disposizione delle popolazioni del villaggio Baleveng. Un progetto della Regione Emilia-Romagna e vinto dopo la co-progettazione fatta assieme all' assessorato alla Cooperazione internazionale del Comune di **Ravenna** e al Centro per i Servizi del Volontariato di **Ravenna**. Per questa nuova spedizione del container del sorriso, oltre a ringraziare l' assessorato all' Immigrazione del Comune di **Ravenna** per la promozione, ci teniamo soprattutto a ringraziare profondamente il Gruppo Consar, la Compagnia Portuale di **Ravenna**, Msc, Tcr, Sfacs, Le Navi Seaways per questo grande sostegno nonostante questa crisi economica in atto e che non risparmia nessuna realtà imprenditoriale. Quest'ulteriore sensibilità, sia da parte delle istituzioni che del mondo delle cooperative e delle imprese - conclude Tchienga - dimostra quanto la solidarietà resista agli effetti collaterali di questa tragica pandemia Covid-19".

**RAVENNA TODAY** Cronaca

**Parte dal porto di Ravenna il "Container del sorriso" in aiuto dei poveri del Camerun**

Una delegazione ravennate seguirà il container e avrà anche il compito di inaugurare il pozzo d'acqua potabile per le popolazioni del villaggio Baleveng

**1 più letti di oggi**

1. **Avvicinato dal suo controllo per...**
2. **Così, il servizio del volontariato...**
3. **Chiaro che il fatto, la lettera...**
4. **Comunicazione, Fattore Decisivo...**

**Argomenti:** [beneficenza](#) [porto](#) [solidarietà](#)

## In partenza dal porto di Ravenna il 'Container del sorriso' dell' associazione Terzo Mondo

*È partito questa mattina, dal piazzale del Gruppo Consar per il porto di Ravenna, il 'Container del sorriso' carico di indumenti e di oggetti utili, nell' ambito del progetto di cooperazione internazionale 'Ci siamo anche noi - Aiutateci a casa nostra' a cura dell' Associazione di Volontariato Il Terzo Mondo ODV, presieduta da Charles Tchameni Tchienga. []*

È partito questa mattina, dal piazzale del Gruppo Consar per il **porto di Ravenna**, il 'Container del sorriso' carico di indumenti e di oggetti utili, nell' ambito del progetto di cooperazione internazionale 'Ci siamo anche noi - Aiutateci a casa nostra' a cura dell' Associazione di Volontariato Il Terzo Mondo ODV, presieduta da Charles Tchameni Tchienga. Il container della Onlus, che oggi farà il suo ingresso al Terminal Container **Ravenna** (TCR) e che verrà poi imbarcato domani, 27 febbraio, in una delle navi MSC con destinazione il Camerun - **Porto** di Douala, è carico di vestiario, giocattoli, passeggini, lettini e accessori vari, ecc. Purtroppo era rimasto fermo nel piazzale Consar per alcuni mesi a causa del Covid-19. Una volta giunto in Camerun seguirà da **Ravenna** una delegazione condotta dallo stesso presidente Charles Tchameni Tchienga per prenderlo in consegna e seguire la distribuzione dei materiali alle popolazioni. 'Ancora una volta i ravennati tendono la mano ai bambini, orfani, ragazze madri e vedove del Camerun - afferma il presidente Tchienga -. Inoltre, la nostra delegazione avrà anche il compito di inaugurare il pozzo d' acqua potabile messo a disposizione delle popolazioni del villaggio Baleveng. Un progetto della Regione Emilia-Romagna e vinto dopo la co-progettazione fatta assieme all' assessorato alla Cooperazione internazionale del Comune di **Ravenna** e al Centro per i Servizi del Volontariato di **Ravenna**. Per questa nuova spedizione del container del sorriso, oltre a ringraziare l' assessorato all' Immigrazione del Comune di **Ravenna** per la promozione, ci teniamo soprattutto a ringraziare profondamente il Gruppo Consar, la Compagnia Portuale di **Ravenna**, Msc, Tcr, Sfacs, Le Navi Seaways per questo grande sostegno nonostante questa crisi economica in atto e che non risparmia nessuna realtà imprenditoriale. Quest' ulteriore sensibilità, sia da parte delle istituzioni che del mondo delle cooperative e delle imprese - conclude Tchienga - dimostra quanto la solidarietà resista agli effetti collaterali di questa tragica pandemia Covid-19'.



## Il Tirreno

Livorno

### Moby, solo 30 giorni per l'intesa-salvezza Il duello con i fondi e l'iceberg del debito

*Deve portare ai giudici l'ok dei creditori: il dialogo con le banche e l'arrivo di un finanziatore (ma anche siluri ed esposti)*

MAURO ZUCHELLI

LIVORNO. A questo punto il fattore tempo diventa l' arma strategica nel risiko sul destino di Moby e dell' intero gruppo della famiglia di Vincenzo Onorato, ora guidato dal figlio Achille in tandem col fratello Alessandro: a fine marzo si tireranno le somme di fronte al tribunale di Milano per capire se sta in piedi il piano di salvataggio che riguarda uno dei principali operatori made in Italy (e uno dei soggetti di maggior rilievo all' interno del sistema di porti di Livorno e Piombino). E stiamo parlando di un pacchetto di indebitamento che, misurato a spanne, vale 300 milioni di euro con il bond della Borsa lussemburghese al 7,75% con scadenza 2023, ammonta a non molto meno l' esposizione delle banche mentre i commissari di Tirrenia in amministrazione straordinaria chiedono il pagamento di una cifra attorno ai 180 milioni. Risulta però che in quest' iceberg di debiti ci sarebbero segnali positivi tanto dalle banche che dai fornitori come pure dai commissari di Tirrenia che hanno da riscuotere le rate della privatizzazione (rimaste congelate in un contenzioso con Bruxelles, di recente sbloccato proprio nel bel mezzo delle disavventure finanziarie del gruppo). La controprova è la lettura in controluce dell' ultima nota ufficiale della Onorato Armatori: da un lato, «smentisce categoricamente di aver citato in giudizio alcun istituto di credito» (con i quali invece «è in corso un dialogo costruttivo»); dall' altro, conferma di aver «depositato delle citazioni» che riguardano la controproposta «ricevuta da alcuni hedge fund e direttamente da persone fisiche rappresentanti di non meglio identificati soggetti». Il contrattacco quotidiano confindustriale Sole 24 Ore fa riferimento a due esposti: in quello alle autorità britanniche si segnala una ipotesi di sospetto "insider trading", cioè l' utilizzo di informazioni riservate compiendo operazioni di compravendita in una fase "congelata" con l' accordo di "standstill"; in quello all' ente vigilante statunitense si dice che la posizione degli "hedge fund" è «lesiva della compagnia e degli altri creditori». Questa è l' ultimissima mossa in una partita a scacchi con la reazione della dinastia armatoriale che sembra puntare a spaccare la trincea delle controparti. Ma tenendo la porta aperta a «una composizione consensuale anche con i fondi citati in giudizio» che al momento hanno contrastato l' accordo sulla ristrutturazione del debito messo in piedi da Moby. Dietro il no dei fondi Perché si oppongono? Può esserci una tattica negoziale, visto che quanto più si avvicina la scadenza del tribunale tanto più Moby deve portare a casa il risultato. È ovvio che la compagnia della Balena Blu sia la principale controinteressata ma resta da capire se il pressing invece non sia soprattutto nei riguardi di Europa Investimenti, la controllata italiana di Arrow Global Group Plc, un fondo di Manchester che si occupa principalmente di società alle prese con un forte stress finanziario. I fondi "hedge" all' attacco vogliono che il fondo di Manchester tiri fuori ben più quattrini per pomparli dentro Moby: troppo comodo limitarsi a una cifra (30 milioni?) che è protetta da navi a garanzia per un importo più che doppio, condizione tanto favorevole perché in cambio gli Onorato mantengono tutte le leve dell' azienda. Proprio il potere nella plancia di comando del gruppo era stato al centro di uno dei precedenti attacchi dei fondi speculativi: volevano spingere gli Onorato a un ruolo più defilato ma per avere loro più peso specifico nella società. Solo che a quel punto bisogna vedere se gli altri creditori accetterebbero di mettersi a ruota o, al





## Il Tirreno

Livorno

---

contrario, non avrebbero il timore di pagare il prezzo delle logiche proprie dei fondi speculativi: è quest' ultimo un aspetto sul quale gli Onorato hanno insistito spesso. Cosa pesa sui contiNel frattempo sui conti del gruppo armatoriale pesa anche qualcos' altro. Ad esempio, l' uscita dalla convenzione della continuità territoriale: dava a Tirrenia un pacchetto di 70 milioni di euro per garantire comunque i collegamenti fra Sardegna e terraferma, gli Onorato ricordano sempre di averla ereditata acquistando l' ex compagnia pubblica Tirrenia (va detto anche che l' ultimo timbro era stato messo il giorno prima del passaggio di mano). Non basta: c' è anche l' effetto Covid che paralizza le prenotazioni dei traghetti da parte dei turisti perché temono di comprare il biglietto magari per una data in zona rossa (ed è per questo che la compagnia ha deciso di consentire che, in caso di emergenza, si possa spostare la data del viaggio senza perdere i soldi). Di più: azzerate le crociere e dimezzati i traghetti passeggeri, è una mazzata per **Porto** 2000, acquisita da Onorato con Msc grazie alla privatizzazione nell' ultima grande operazione di espansione del gruppo. Passano i giorni e di tempo per negoziare non ce n' è mai abbastanza di fronte all' indebitamento di queste proporzioni nel bel mezzo di una pandemia (che ovviamente ha ridotto i ricavi in modo drastico a una società che si basa sulla voglia di muoversi e viaggiare). Al tempo stesso, proprio la straordinarietà della situazione potrebbe suggerire al tribunale di Milano di non esser troppo pignolo o formalistico di fronte alla scadenza di fine marzo. In effetti, è vero che le stesse novità nella disciplina fallimentare mettono al centro il tentativo di rimettere in piedi le aziende: non si dimentichi però che i termini sono già stati prorogati e che la presidente del collegio, giudice Alida Paluchowski, aveva respinto con asprezza l' istanza fallimentare dei fondi speculativi nell' autunno 2019 ma parimenti non era stata tenera con la conduzione della società degli Onorato. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Informazioni Marittime

Livorno

### Porto di Livorno verso il rinnovo del Piano Anticorruzione

*Presentato in Organismo di partenariato, sarà presto sottoposto all'approvazione del Comitato di gestione*

Nuovi sistemi di controllo, misure di prevenzione dei rischi corruttivi e importanti regolamenti di attuazione. Sono i tratti salienti dell'aggiornamento al Piano Triennale della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza presentato ieri all'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare del porto di Livorno. Dopo il passaggio all'Organismo, il Piano Triennale verrà sottoposto all'attenzione del Comitato di Gestione per l'approvazione. Dopo di che sarà adottato definitivamente dal presidente dell'**AdSP**. Tra gli elementi innovativi, i regolamenti per l'autorizzazione allo svolgimento di attività o incarichi extra-istituzionali ai dipendenti dell'Ente e al conferimento di incarichi di collaborazione e consulenza. Poi, è stato predisposto, di concerto con la Prefettura di Livorno, lo schema definitivo di protocollo di legalità, finalizzato a prevenire infiltrazioni mafiose nelle procedure di appalto promosse dall'Autorità di sistema portuale del Tirreno Settentrionale. Il protocollo sarà approvato previo nullaosta di competenza del ministero dell'Interno. Al fine di elevare gli standard di trasparenza, è stato poi integrato l'elenco degli obblighi di pubblicazione di cui al d.lgs. 33/13, definendo, in relazione a ciascun dato, informazione e documento oggetto di pubblicazione, i soggetti responsabili della trasmissione ed i relativi termini di pubblicazione nella sezione "Amministrazione Trasparente" del sito istituzionale dell'Ente. Un sistema di monitoraggio verifica l'applicazione delle disposizioni contenute nel Piano. Si ampliano le aree a rischio corruttivo, in conformità alle previsioni del Piano Nazionale Anticorruzione del 2017, a cui si aggiungono le nuove disposizioni normative introdotte nel periodo di emergenza sanitaria. Per il presidente dell'**Adsp**, Stefano Corsini, si prosegue «il cammino virtuoso intrapreso con la creazione di una apposita direzione in materia di prevenzione dei fenomeni corruttivi, anche in senso lato, e di trasparenza e accountability dell'Ente. Sono orgoglioso del lavoro svolto dai miei collaboratori e dell'impegno con cui l'Autorità Portuale ha saputo assicurare in questi anni una PA trasparente ai massimi livelli». -

credito immagine in alto



## Aggiornato il Piano Anti-Corruzione

di Redazione

Nuovi sistemi di controllo, nuove misure di prevenzione dei rischi corruttivi e nuovi importanti regolamenti di attuazione. Sono questi i tratti salienti dell'aggiornamento al Piano Triennale della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza presentato ieri all' Organismo di Partenariato della Risorsa Mare. Tra gli elementi innovativi dell' ultimo aggiornamento rientrano i regolamenti relativi all' autorizzazione per lo svolgimento di attività o incarichi extra-istituzionali ai dipendenti dell' Ente e al conferimento di incarichi di collaborazione e consulenza. È stato inoltre predisposto, di concerto con la competente Prefettura di Livorno, lo schema definitivo di protocollo di legalità, finalizzato a prevenire infiltrazioni mafiose nelle procedure di appalto promosse dall' AdSP MTS; Il protocollo sarà approvato previo nullaosta di competenza del Ministero dell' Interno. Al fine di elevare gli standard di trasparenza, è stato poi integrato l' elenco degli obblighi di pubblicazione di cui al d.lgs. 33/13, definendo, in relazione a ciascun dato, informazione e documento oggetto di pubblicazione, i soggetti responsabili della trasmissione ed i relativi termini di pubblicazione nella sezione

'Amministrazione Trasparente' del sito istituzionale dell' Ente. È stato inoltre predisposto un apposito sistema di monitoraggio finalizzato a verificare il rispetto e l' applicazione delle disposizioni contenute nel Piano. Tra gli elementi degni di nota figura anche l' ampliamento delle aree a rischio corruttivo, in conformità alle previsioni del Piano Nazionale Anticorruzione del 2017. E' stato inoltre predisposto un apposito sistema di monitoraggio finalizzato a verificare l' applicazione delle disposizioni contenute nel Piano. Tra gli elementi degni di nota figura anche l' ampliamento delle aree a rischio sulla base delle nuove disposizioni normative introdotte nel periodo di emergenza sanitaria. 'Con il nuovo Piano - ha dichiarato in apertura di seduta il presidente dell' AdSP, **Stefano Corsini** - l' Ente prosegue il cammino virtuoso intrapreso con la creazione di una apposita direzione in materia di prevenzione dei fenomeni corruttivi, anche in senso lato, e di trasparenza e accountability dell' Ente. Sono orgoglioso del lavoro svolto dai miei collaboratori e dell' impegno con cui l' Autorità Portuale ha saputo assicurare in questi anni una PA trasparente ai massimi livelli'. Dopo il passaggio all' Organismo, il Piano Triennale verrà sottoposto all' attenzione del Comitato di Gestione per l' approvazione. Dopo di che sarà adottato definitivamente dal presidente dell' AdSP.

Focus Interventi Interviste News | Video Osservatorio Europeo |     


The screenshot shows the 'PORT NEWS' website. At the top, there is a navigation bar with 'Focus Interventi Interviste News | Video Osservatorio Europeo' and social media icons. Below this is a search bar and a 'Cerca' button. The main content area features a large image of a port terminal with the headline 'Novità in casa dell'AdSP di Livorno' and 'Aggiornato il Piano Anti-Corruzione'. To the right of the main image is a sidebar with a 'TARGO' section containing various categories like 'Ambiente', 'Autorità Portuali', 'Contineristica navale', etc. Below the main image, there is a short text snippet of the article.

## Un Master davvero NEXT GEN

di Redazione

È stato presentato oggi pomeriggio il Master Universitario di I Livello in Smart and Sustainable Operations in Maritime and Port logistics, nato su idea di Federmanager e sviluppato nell'ambito dell'iniziativa ForMare Toscana dall'Università di Pisa, in collaborazione con la Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno e su impulso dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. All'evento inaugurale organizzato per l'occasione hanno preso parte tutti i partner del soggetto ed è anche intervenuto un ospite di eccezione, Zeno D'Agostino, presidente dell'AdSP del Mar Adriatico Orientale, che ha fornito un contributo sulle prospettive di sviluppo e innovazione in ambito marittimo e portuale. Dopo i saluti istituzionali del presidente dell'AdSP, Stefano Corsini, dell'Assessore al Porto del Comune di Livorno, Barbara Bonciani e quelli della professoressa Giovanna Colombini (in rappresentanza della Fondazione Livorno nel Comitato Strategico e di Indirizzo del Polo), è stato il direttore del Master Davide Aloini a illustrare i contenuti del master: "La giornata di oggi corona un lavoro iniziato due anni fa - ha dichiarato -, questo progetto nasce dal territorio ma ha orizzonti molto più ampi, come dimostrano gli interessi e le adesioni delle imprese provenienti da tutto il territorio nazionale. L'innovatività del corso è stata riconosciuta anche dal MISE che ha selezionato questo progetto premiandolo con un finanziamento per borse di studio" Il percorso multidisciplinare, della durata di 12 mesi, partirà da domani ed è articolato in sei moduli. Si sviluppa negli ambiti della Digitalizzazione nel Settore Marittimo, della Contrattualistica, delle Assicurazioni marittime, dell'Organizzazione dei porti e dei trasporti marittimi, del Management e della internazionalizzazione. L'obiettivo è quello formare profili professionali altamente qualificati, in grado di gestire in modo sinergico gli aspetti tecnici e tecnologici, legali e manageriali, fondamentali per guidare l'innovazione del settore marittimo, portuale e logistico. "Questa edizione - ha proseguito Aloini - ha ottenuto un ottimo successo. Ha incontrato i bisogni formativi sia dei giovani laureati che quelli dei professionisti. Complessivamente sono 29 gli iscritti, cui si aggiungeranno gli allievi uditori che potranno frequentare parzialmente i moduli". Complessivamente è prevista una didattica di 300 ore e un tirocinio in azienda di 500. Al termine del Master ci sarà la possibilità di effettuare un colloquio con una delle aziende partner del progetto. "L'AdSP è stata sempre presente in iniziative di formazione e alta formazione - ha dichiarato il segretario generale Massimo Provinciali - Con i cambiamenti epocali che stanno avvenendo nel mondo, la formazione professionale si sta spostando su elementi che sembrano non avere attinenza immediata con la produzione ma ne sono invece il corollario fondamentale. Il lavoro portuale non è più quello di trent'anni fa. È una presa di coscienza importante e speriamo che corsi come questo riescano a preparare le generazioni ai cambiamenti del futuro". Soddisfatto anche il presidente di Federmanager, Roberto Coinsigli: "Abbiamo creduto fin dall'inizio nel portato innovativo di questa proposta formativa. Si tratta di un'occasione unica per creare un laboratorio di crescita e sviluppo di nuove iniziative che sono sicuro potranno essere ben accolte nell'interesse del territorio. Oggi viene coronato un lavoro di squadra che ha visto in prima linea Università, Istituzioni ed imprese. In particolare, ringrazio l'AdSP, il cui contributo è stato cruciale". Dello stesso avviso il presidente della Camera di Commercio Riccardo Breda per il quale la formazione è un obiettivo prioritario per l'ente camerale:

Focus Interventi Interviste News | Video Osservatorio Europeo

Me @

PORT NEWS

MAGAZINE DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE

SOSTENIBILITÀ RESPONSABILI MARK CAREER

Cerca...

Ambiente

Autorità Portuali

Contenitori

Coronavirus

Crociere

Darsena Europa

Darsena Europa

EPO Europa

Gigantismo navale

GNL

Infrastrutture

Innovazione

Innovazione

tecnologica

Lavoro portuale

Logistica Portuale

Porto di Livorno

Porto di Piombino

Riforma portuale

Delio Rinfuse Liquide

Rinfuse solide

Servizi terminali

Shipping

Stato di Livorno

Terminali

Tirreno Settentrionale

"Questo progetto è un fiore all'occhiello per la città di Livorno e il territorio. Le sinergie che il Master ha saputo attivare con le imprese e le istituzioni rappresentano un elemento cruciale". Il presidente di Confindustria Livorno-Massa Carrara, Piero Neri,

---



## Port News

### Livorno

---

si è invece soffermato sulla centralità della capitale umano e dell' educazione nello scenario post Covid: "Le nostre imprese devono poter contare su profili umani specializzati e strutturali. Il nostro Paese presenta gravi ritardi nel confronto internazionale: abbiamo il record di nerd, una disoccupazione giovanile al 21% a Livorno e del 22% a Massa Carrara, un numero di laureati in discipline scientifiche insufficiente rispetto ai fabbisogni del **sistema** produttivo. Gli imprenditori intendono aumentare il proprio impegno nell' accrescimento del capitale umano, e incrementare forme di collaborazione e interscambio sul fronte della formazione. Il futuro del lavoro si costruisce sulla coprogettazione didattica e sulla condivisione dei percorsi formativi per assicurare competenze adeguate alle nuove sfide". Nel suo intervento, Zeno D' Agostino ha sottolineato il ruolo proattivo che il pubblico è chiamato a rivestire nell' evoluzione dei processi logistici e nella gestione degli shock contingenziali, quali quello che stiamo vivendo ora. "In un momento di caos globale, le amministrazioni sono chiamate, ancora di più rispetto al passato, a presidiare le leve strategiche in grado di rilanciare la competitività del territorio sotto il profilo della pianificazione, della sostenibilità ambientale e della innovazione. La formazione è una di queste leve". "Sono molto contento che si sia arrivati alla start up di questa iniziativa - ha dichiarato Corsini - si tratta di un progetto che fa parte di un programma più ampio e complesso, e che vede coinvolte diverse materie e tipi di professionalità. Abbiamo il dovere di strutturare un **sistema** di formazione **portuale** finalizzato a rendere adeguate le competenze professionali dei lavoratori rispetto alle esigenze e ai cambiamenti organizzativi, tecnologici ed economici del settore".

### Porti, le promesse del 5G

Tra i porti che stanno implementando questo tipo di applicazioni - sottolinea il documento - il **porto di Livorno**, alle prese con il progetto "5G Port of the Future", il cui obiettivo è sfruttare le tecnologie 5G per migliorare lo scambio di informazioni in tempo reale tra gli attori del processo operativo. Il progetto, avviato nel 2016 da Ericsson insieme al Consorzio Nazionale Interuniversitario delle Telecomunicazioni (CNIT) e all' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, è stato premiato l' anno scorso agli Hannover Messe Digital Days. "Nello specifico, il 5G ha permesso di migliorare lo scambio di informazioni in tempo reale all' interno del terminal portuale, portando alla riduzione dei movimenti non necessari durante la movimentazione delle merci. Questo aspetto può ottimizzare i processi in modo significativo, diminuendo il consumo di carburante e il CO2 associati. Grazie ad un modello elaborato insieme ai partners di progetto ed alla Fondazione Eni Enrico Mattei (FEEM), si calcola che in questo modo ogni anno sia possibile ridurre le emissioni dell' 8,2% per terminal portuale, pari a quasi 148.000 kg di CO2".

Gam Editori



## Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

la crisi delle acciaierie

### «Strada 398 dentro la fabbrica l' azienda ora batta un colpo»

*I sindacati chiedono un incontro a Jsw: «Quell' ipotesi mette in discussione la produzione di rotaie. E sul contratto con Rfi il governo metta clausole rescissorie»*

(CLOZ)

PIOMBINO. La richiesta di incontro al neoministro dello Sviluppo Giancarlo Giorgetti è partita da qualche giorno, ma sul futuro di Jsw al momento ci sono solo ombre. Indefinita la posizione in azienda del vicepresidente Marco Carrai, sparito dai radar da più di un mese, Jsw ha assistito apparentemente senza la minima reazione all' annuncio di Comune e **Autorità di sistema portuale** che il secondo lotto della strada 398 passerà dentro la fabbrica. Tanti dunque i motivi di incertezza e preoccupazione che hanno spinto Fim, Fiom e Uilm a chiedere un incontro urgente alla direzione aziendale, «per un primo confronto sulla bozza del Piano industriale presentata al Mise lo scorso 30 gennaio, così come abbiamo appreso dalla stampa», ma anche «sull' avvio delle procedure amministrative per la definizione del nuovo tracciato della 398 individuato», e infine sul «Patto per Piombino presentato dall' Amministrazione comunale che ipotizza un ridimensionamento delle aree attualmente in uso allo stabilimento (treno rotaie e officina locomobili)», tanto che su quest' ultimo aspetto Fim, Fiom e Uilm ammettono di «non comprendere se si tratta di una condivisione con la proprietà o di un atto d' esproprio per interesse pubblico». E sul punto la preoccupazione nasce proprio dalla «strategicità rappresentata alla produzione delle rotaie per la rete ferroviaria del nostro Paese che, in tali ipotesi, vedrebbero riconvertire le aree attualmente adibite a tali produzioni». Se questi sono i temi della richiesta d' incontro a Jsw, il sindacato attende la convocazione di Giorgetti per capire se il nuovo governo «confermerà la strategicità della siderurgia e nella fattispecie dello stabilimento piombinese, e la volontà di entrare nel capitale sociale per controllare e gestire l' unico stabilimento che produce rotaie, considerate fondamentali nel Piano dell' utilizzo dei Fondi europei del Recovery fund». Per questo, e il richiamo è appunto all' ipotesi del passaggio della strada 398 dentro la fabbrica, il sindacato chiede «a tutti i soggetti istituzionali coinvolti e presenti al tavolo nazionale (Regione, Amministrazione comunale, **Autorità portuale**) di fermare qualsiasi atto che potrebbe limitare o modificare le decisioni del governo e del ministro dello Sviluppo economico sul sito di Piombino». A Giorgetti invece Fim, Fiom e Uilm chiedono «di affrettarsi a convocare il tavolo della vertenza Jsw e di attivarsi per mettere in campo tutti gli strumenti coercitivi necessari per chiarire le reali intenzioni del gruppo indiano, che devono coincidere con gli interessi delle migliaia di lavoratori coinvolti e di tutta la comunità piombinese». Tutto ciò «a partire dall' approvazione del contratto con Rfi per un valore di circa un miliardo che deve essere concesso solo a patto che le rotaie vengano prodotte a Piombino e solo a fronte dell' impegno certificato da parte del Gruppo Jsw di investire insieme allo Stato italiano nella produzione di acciaio in maniera ecologica e sostenibile. Per non ripetere gli errori del passato - è la conclusione - occorre prevedere delle clausole rescissorie qualora gli impegni assunti non vengano rispettati, data l' inaffidabilità dimostrata dal Gruppo indiano nei confronti del territorio e di tutte le istituzioni negli ultimi anni». --(cloz)© RIPRODUZIONE RISERVATA.





## Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

incontro a firenze

### Al nuovo Accordo di programma serve il piano industriale di Jsw

PIOMBINO. Aggiornare gli Accordi di programma per la riconversione e la riqualificazione industriale dell' area di crisi industriale complessa di Piombino, magari con due nuove intese, una pubblica e l' altra pubblico-privata che preveda Jsw steel Italy Piombino non appena questo avrà formalizzato con il nuovo Governo il piano industriale aggiornato. È in sintesi quanto convenuto in Regione al tavolo che ieri si è riunito alla presenza del consigliere Gianni Anselmi, che collabora per le aree di crisi complessa con il presidente Eugenio Giani, del Comune di Piombino col sindaco Francesco Ferrari e dell' **Autorità portuale** col presidente Stefano Corsini. «È stato fatto il punto sullo stato di attuazione degli Accordi in essere e sono stati registrati nuovi stimoli dal territorio» ha affermato Anselmi, che ha avanzato la proposta, condivisa dal tavolo, di «raccolgere elementi per due nuove bozze, divise per capitoli, da sottoporre al governo e alle parti sociali anche alla luce delle nuove opportunità consentite dal Recovery Plan e dalla programmazione 2021-2027 dei fondi comunitari». I capitoli indicati sono quelli dell' adeguamento infrastrutturale, a cominciare da quello **portuale**, viario e ferroviario e le opportunità fornite dalla zona logistica semplificata; la transizione ecologica e digitale del territorio in cui si innesta la proposta «di fare della costa - ha detto Anselmi - un avamposto di rinnovabili a idrogeno verde che a Livorno con Eni e a Piombino con la siderurgia troverebbe due teatri perfetti». Ancora, il tema delle bonifiche che interessano 900 ettari di territorio e «qui il tema dello smantellamento - ha sottolineato il consigliere - del riciclo e dello smaltimento dei cumuli di scorie abbancate, deve essere una priorità assoluta per Piombino che può diventare un riferimento a livello nazionale e europeo per l' economia circolare». E poi ancora, la rigenerazione urbana, la disponibilità di nuove aree per piccole e medie imprese, le politiche attive formative e del lavoro, il sostegno agli investimenti delle imprese con gli incentivi. Anselmi ha sostenuto che questi «sono i paradigmi intorno ai quali rilanciare una nuova stagione di programmazione negoziata che, ribadisco, può vedere nelle aree di crisi complessa di Livorno e Piombino contesti esemplari di politica industriale e di innovazione territoriale». Il tavolo per Piombino, come quello per Livorno, sarà riunito sistematicamente ed esteso periodicamente alle rappresentanze sociali ed economiche per un contributo sulle linee progettuali e di intervento. All' incontro hanno preso parte anche tutte le direzioni della Regione interessate, ovvero infrastrutture, ambiente, attività produttive, lavoro e formazione, urbanistica. --



# La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Piombino, Isola d' Elba

## 'Rilancio e bonifiche con il recovery'

Piombino, l' iniziativa del consigliere regionale Gianni Anselmi per aggiornare l' Accordo di Programma

PIOMBINO Mentre sale l' attesa in città per la convocazione al ministero sul nuovo piano industriale delle Acciaierie, Gianni Anselmi, consigliere regionale delegato da Giani per aree di crisi e lo sviluppo della costa, ha presentato una proposta per aggiornare l' Accordo di programma per Piombino. «Recovery e fondi europei per rilanciare la politica industriale». Così il consigliere regionale Gianni Anselmi che punta ad aggiornare gli Accordi di programma per la riconversione e la riqualificazione industriale dell' area di crisi industriale complessa di Piombino, magari con due nuove intese, una pubblica e l' altra pubblico-privata che preveda il

sogetto Jsw steel Italy Piombino non appena questo avrà formalizzato con il nuovo Governo il piano industriale aggiornato. E' quanto emerso in Regione al tavolo che ieri si è riunito alla presenza del consigliere Gianni Anselmi, che collabora per le aree di crisi complessa con il presidente Eugenio Giani, del Comune di Piombino e dell' **Autorità portuale**. «E' stato fatto il punto sullo stato di attuazione degli Accordi in essere e sono stati registrati nuovi stimoli dal territorio» ha detto Anselmi, che ha avanzato la proposta, condivisa da tavolo, di «raccolgere elementi per due nuove bozze, divise per capitoli, da sottoporre al Governo e alle parti sociali anche alla luce delle nuove opportunità consentite dal Recovery Plan e dalla programmazione 2021-2027 dei fondi comunitari». I capitoli indicati sono quelli «dell' adeguamento infrastrutturale, a cominciare da quello **portuale**, viario e ferroviario e le opportunità fornite dalla zona logistica semplificata; la transizione ecologica e digitale del territorio in cui si innesta la proposta «di fare della costa - ha evidenziato Anselmi - un avamposto di rinnovabili a idrogeno verde che a Livorno con Eni e a Piombino con la siderurgia troverebbe due teatri perfetti». Ancora, il tema delle bonifiche che interessano 900 ettari di territorio e «qui il tema dello smantellamento - ha sottolineato il consigliere - del riciclo e dello smaltimento dei cumuli di scorie abbancate, deve essere una priorità assoluta per Piombino che può diventare un riferimento a livello nazionale e europeo per l' economia circolare». E poi ancora, la rigenerazione urbana, la disponibilità di nuove aree per piccole e medie imprese, le politiche attive formative e del lavoro, il sostegno agli investimenti delle imprese con gli incentivi. Anselmi ha spiegato che questi sono i paradigmi intorno ai quali rilanciare una nuova stagione di programmazione negoziata, «che, ribadisco, può vedere nelle aree di crisi complessa di Livorno e Piombino contesti esemplari di politica industriale e di innovazione territoriale». Il tavolo per Piombino, come quello per Livorno, sarà riunito sistematicamente ed esteso periodicamente alle rappresentanze sociali ed economiche per un contributo alle linee progettuali e di intervento. All' incontro hanno preso parte anche tutte le direzioni della Regione interessate, ovvero infrastrutture, ambiente, attività produttive, lavoro e formazione, urbanistica. m. p.



## Recovery e fondi Ue per rilanciare Piombino

*Il punto di Anselmi sullo stato di attuazione dell'accordo*

Redazione

FIRENZE Aggiornare gli Accordi di programma per la riconversione e la riqualificazione industriale dell'area di crisi industriale complessa di Piombino, magari con due nuove intese, una pubblica e l'altra pubblico-privata che preveda il soggetto Jsw steel Italy Piombino non appena questo avrà formalizzato con il nuovo Governo il piano industriale aggiornato. E' quanto convenuto in Regione al tavolo che stamani si è riunito alla presenza del consigliere Gianni Anselmi, che collabora per le aree di crisi complessa con il presidente Eugenio Gianì, del Comune di Piombino e dell'Autorità portuale. E' stato fatto il punto sullo stato di attuazione degli Accordi in essere e sono stati registrati nuovi stimoli dal territorio ha affermato Anselmi, che ha avanzato la proposta, condivisa dal tavolo, di raccogliere elementi per due nuove bozze, divise per capitoli, da sottoporre al Governo e alle parti sociali anche alla luce delle nuove opportunità consentite dal Recovery Plan e dalla programmazione 2021-2027 dei fondi comunitari. I capitoli indicati sono quelli dell'adeguamento infrastrutturale, a cominciare da quello portuale, viario e ferroviario e le opportunità fornite dalla zona logistica semplificata; la transizione ecologica e digitale del territorio in cui si innesta la proposta di fare della costa ha detto Anselmi un avamposto di rinnovabili a idrogeno verde che a Livorno con Eni e a Piombino con la siderurgia troverebbe due teatri perfetti. Ancora, il tema delle bonifiche che interessano 900 ettari di territorio e qui il tema dello smantellamento ha sottolineato il consigliere del riciclo e dello smaltimento dei cumuli di scorie abbancate, deve essere una priorità assoluta per Piombino che può diventare un riferimento a livello nazionale e europeo per l'economia circolare. E poi ancora, la rigenerazione urbana, la disponibilità di nuove aree per piccole e medie imprese, le politiche attive formative e del lavoro, il sostegno agli investimenti delle imprese con gli incentivi. Anselmi ha spiegato che questi sono i paradigmi intorno ai quali rilanciare una nuova stagione di programmazione negoziata, che, ribadisco, può vedere nelle aree di crisi complessa di Livorno e Piombino contesti esemplari di politica industriale e di innovazione territoriale. Il tavolo per Piombino, come quello per Livorno, sarà riunito sistematicamente ed esteso periodicamente alle rappresentanze sociali ed economiche per un contributo sulle linee progettuali e di intervento. All'incontro hanno preso parte anche tutte le direzioni della Regione interessate, ovvero infrastrutture, ambiente, attività produttive, lavoro e formazione, urbanistica.



# Il Resto del Carlino (ed. Ascoli-Fermo)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

## Dragaggio del porto, c'è un nuovo progetto

*Una sorta di area a scalini che dovrebbe frenare la sabbia in entrata che alza il fondale di 70 centimetri ogni anno e garantire così una lunga autonomia*

«Occorreranno sei mesi, al massimo otto, per concludere l'iter tecnico-amministrativo, indiscutibile priorità per concretizzare il progetto di dragaggio del porto di San Benedetto». L'anticipazione è dell'ingegnere Gianluca Pellegrini, tecnico dell'**Autorità di sistema** portuale del medio Adriatico, portavoce al posto del presidente Rodolfo Giampieri che, con l'arrivo del 2021, è in regime di prorogatio. Può dirigere solo l'ordinaria amministrazione, fino alla nuova nomina. In pratica, la flottiglia peschereccia sambenedettese, specialmente le imbarcazioni di grossa stazza, continueranno a raschiare il fondo sabbioso almeno per un altro anno e mezzo, il tempo che occorrerà allo staff dell'ingegner Pellegrini di superare i diversi step. In primis, portare a termine la serie di interventi per garantire la massima sicurezza alle imbarcazioni e ai rispettivi equipaggi, all'entrata e all'uscita dal porto, partendo dall'emergenza per arrivare all'ordinaria manutenzione. E qui, come sottolineato dall'ingegner Pellegrini, urge dare una risposta concreta al seguente

interrogativo: dove sversare il quantitativo di sabbia, migliaia di metri cubi, scontato risultato delle operazioni di dragaggio. «Il compito di individuare le aree dove smaltire la sabbia - dice l'ingegner Pellegrini - spetta all'Ispra, l'organo tecnico del Ministero dell'Ambiente, che sovrintende l'opera pubblica. Al momento le ipotesi sono diverse e sulla base della qualità delle sabbie da dragare. Oltre alla zona individuata di fronte a San Benedetto, sono state sommate le aree a mare davanti ad Ancona, nel tratto Fano - Pesaro e, infine, nella striscia di mare tra Civitanova e Porto San Giorgio». Come dire che metà dell'opera è già stata fatta. L'altro passo tra qualche settimana, «quando - anticipa l'ingegner Pellegrini - sarà in calendario la maxi riunione tecnico-amministrativa con gli esponenti dell'**Autorità di sistema** portuale, la Regione Marche, l'Infra, il Cnr Marche e l'Arpam. In quell'occasione, dopo la catalogazione delle sabbie, da buone a contaminate, si approverà il progetto di dragaggio e sarà programmato l'intervento per superare le emergenze». Quale progetto? Invece del solito dragaggio dell'intero bacino portuale, i tecnici hanno prospettato una novità: creare prima dell'imboccatura una zona ribassata, una sorta di area a scalini che dovrebbero frenare la sabbia in entrata al porto. «Poiché ogni anno il fondale si rialza di 70 centimetri circa - puntualizza l'ingegner Pellegrini - con lo scalino aumenterebbe l'autonomia al processo di insabbiamento e l'opera di dragaggio potrebbe essere programmata ogni 3 o 4 anni. Il costo? «Prevediamo di utilizzare quasi tutti i contributi già stanziati - la conclusione dell'ing. Pellegrini - vale a dire il finanziamento di 1 milione e 700 mila euro». Pasquale Bergamaschi.



## Merci e contenitori: ora il porto di Civitavecchia vira sull' export

*CIVITAVECCHIA - Bene le crociere, altrettanto bene le Autostrade del mare, settori sui quali bisogna mantenere alto il livello. Ma oggi più che mai il porto di Civitavecchia ed il network in generale vogliono puntare a rilanciare le merci. Perché il Covid ha insegnato una cosa fondamentale: l' importanza di differenziare i traffici. Lo ha ribadito il presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale Pino Musolino che, a*

CIVITAVECCHIA - Bene le crociere, altrettanto bene le Autostrade del mare, settori sui quali bisogna mantenere alto il livello. Ma oggi più che mai il porto di Civitavecchia ed il network in generale vogliono puntare a rilanciare le merci. Perché il Covid ha insegnato una cosa fondamentale: l' importanza di differenziare i traffici. Lo ha ribadito il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Tirreno centro settentrionale Pino Musolino che, a due mesi dall' insediamento, ha tracciato un primo bilancio guardando al futuro con soddisfazione, nonostante le tante criticità ereditate dal passato. "La morte annunciata e non gestita per tempo del traffico del carbone e l' azzeramento delle crociere hanno messo in crisi lo scalo - ha spiegato - oggi occorre recuperare quel gap infrastrutturale e competitivo per aggredire il settore delle merci. Le potenzialità ci sono anche per penetrare in uno dei mercati più in crescita in termini assoluti, come quello del nord Africa". Ma non solo. Perché per Musolino occorre rilanciare assolutamente l' export. "Non ci sono volumi sufficienti - ha aggiunto - o perché non vi sono sufficienti imprese ed industrie alle spalle del porto che generano adeguati volumi, o che non li generano in

direzione del porto di Civitavecchia. Allora dobbiamo capire quali sono i motivi, se dipende da una scarsa promozione, da una poca conoscenza delle nostre potenzialità e da un' insufficienza di infrastrutture, tutti aspetti su cui poter intervenire per creare le condizioni affinché le navi non partano più vuote o semivuote e, di conseguenza, fare in modo di garantire un volume di traffico adeguato che possa generare anche un valore aggiunto sul territorio, con l' insediamento di nuove imprese ed aziende e quindi con la creazione di nuova e stabile occupazione che credo sia la cosa a cui bisogna mirare. Questo è il momento ideale per quella svolta che i porti di Roma meritano". Ad oggi il problema principale da risolvere è il nodo del bilancio, bocciato il giorno precedente la nomina di Musolino a Molo Vespucci. "Mi sono trovato di fronte un situazione impietosa, a tratti tragica" ha confessato il numero uno dell' ente. "Abbiamo avviato - ha aggiunto - una ricognizione di quelle che sono le debolezze, non solo strutturali, andando a predisporre una serie di soluzioni tecniche da presentare per garantire risposte efficienti, mettere in sicurezza l' ente ed ottimizzare le sue risorse, anche dal punto di vista del personale dipendente". Importanti per il futuro prossimo e per il rilancio dei porti di Roma saranno anche i finanziamenti che si riusciranno ad intercettare dall' Europa e dal Governo, che andranno comunque in conto capitale, e quindi dirottati sugli investimenti, e non potranno essere utilizzati come spesa corrente, dove l' ente è più debole. Due gli obiettivi del presidente Musolino, in tal senso. "Sicuramente un investimento andrà fatto sul collegamento dell' ultimo e penultimo miglio da e per il porto che ha necessità di collegarsi con l' entroterra produttivo e manifatturiero del Lazio - ha aggiunto - e poi su quella che è la darsena energetica grandi masse: un nuovo terminal container, aumentando la capacità in termini di banchine per poter ospitare anche le navi più grandi e sfruttando i 18 metri di pescaggio che altri porti ci invidiano, garantendo le infrastrutture necessarie".





## La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Merci e contenitori: la ricetta del presidente Musolino

Condividi CIVITAVECCHIA - La voglia di fare c'è così come i progetti e le idee; perché l'obiettivo è quello di risollevarle le sorti del porto di Civitavecchia e del network in generale, per far sì che siano i porti di Roma non più soltanto a parole, ma concretamente. A due mesi dall'insediamento a Molo Vespucci, il presidente dell'**Autorità di sistema portuale** del Mar Tirreno centro settentrionale Pino Musolino traccia un primo bilancio e guarda al futuro con fiducia, nonostante le criticità, tante, ereditate dal passato. Perché se è vero che la pandemia ha fortemente penalizzato i traffici, azzerando quasi totalmente le crociere e dimezzando il numero di passeggeri delle autostrade del mare, è altrettanto vero che ha acuito delle situazioni già di per sé critiche, facendo emergere inefficienze e carenze nella gestione e nella prospettiva strategica. "Mi sono trovato di fronte un situazione impietosa, a tratti tragica" ha confessato Musolino, alle prese anche con un bilancio bocciato il giorno precedente alla sua nomina. Oggi che la governance è quasi al completo - con la nomina del segretario generale Paolo Rizzo e con il comitato di gestione in attesa solo della designazione del rappresentante di Città Metropolitana - il lavoro va avanti spedito. A testa bassa, pur trovando il tempo per incontrare rappresentanti istituzionali, del territorio e del cluster **portuale** tutto. "Abbiamo avviato - ha spiegato il presidente - una ricognizione di quelle che sono le debolezze, non solo strutturali, andando a predisporre una serie di soluzioni tecniche da presentare per garantire risposte efficienti, mettere in sicurezza l'ente ed ottimizzare le sue risorse, anche dal punto di vista del personale dipendente". In questo senso saranno importanti anche i finanziamenti che si riusciranno ad intercettare dall'Europa e dal Governo, che andranno comunque in conto capitale, e quindi dirottati sugli investimenti, e non potranno essere utilizzati come spesa corrente, dove l'ente è più debole. Due gli obiettivi del presidente Musolino, in tal senso. "Sicuramente un investimento andrà fatto sul collegamento dell'ultimo e penultimo miglio da e per il porto che ha necessità di collegarsi con l'entroterra produttivo e manifatturiero del Lazio - ha aggiunto - e poi su quella che è la darsena energetica grandi masse: un nuovo terminal container, aumentando la capacità in termini di banchine per poter ospitare anche le navi più grandi e sfruttando i 18 metri di pescaggio che altri porti ci invidiano, garantendo le infrastrutture necessarie. Su questo bisognerà lavorare. Perché il Covid ci ha insegnato una cosa fondamentale: la necessità di differenziare i traffici. La morte annunciata e non gestita per tempo del traffico del carbone e l'azzeramento delle crociere hanno messo in crisi lo scalo. Oggi occorre recuperare quel gap infrastrutturale e competitivo per aggredire il settore delle merci. Le potenzialità ci sono anche per penetrare in uno dei mercati più in crescita in termini assoluti, come quello del nord Africa". Ma non solo. Perché per Musolino occorre rilanciare assolutamente l'export. "Non ci sono volumi sufficienti - ha aggiunto - o perché non vi sono sufficienti imprese ed industrie alle spalle del porto che generano adeguati volumi, o che non li generano in direzione del porto di Civitavecchia. Allora dobbiamo capire quali sono i motivi, se dipende da una scarsa promozione, da una poca conoscenza delle nostre potenzialità e da un'insufficienza di infrastrutture, tutti aspetti su cui poter intervenire per creare le condizioni affinché le navi non partano più vuote o semivuote e, di conseguenza, fare in modo di garantire un volume di traffico adeguato che possa generare anche un valore aggiunto sul territorio, con l'insediamento di nuove imprese ed aziende e quindi con la creazione di nuova e stabile occupazione che credo sia - ha concluso Musolino - la cosa a cui bisogna mirare. Questo è il momento ideale per quella svolta che i porti di Roma meritano".





## Il sistema logistico-industriale italiano al 2030 visto attraverso la lente della Next Generation EU

Redazione

Cultura , Eventi , Italia , Logistica , Nautica , News , Trasporti venerdì, Febbraio 26th, 2021

**Priorità degli interventi, rapidità di esecuzione, intermodalità, interfaccia con le reti europee e integrazione con i cluster industriali.** Nella seconda giornata della V edizione di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry. In live streaming l' 8, 9 e 10 marzo. Milano -Il Governo ha appena rimesso mano, per la terza volta, al piano generale di investimenti da sottoporre all' approvazione UE in ambito Recovery Plan. Dalle prime indicazioni è già emerso che sono stati tagliati 14 miliardi che erano stati inseriti 'di riserva' per progetti che non avevano comunque una precedente copertura a bilancio italiano e rischiavano di pesare con un extra-budget sui conti pubblici. Una misura di 'pulizia di bilancio' che però mette, se ce ne fosse bisogno, in evidenza una questione di fondo. L' Italia, viste le condizioni economiche e di bilancio, ha adottato per la destinazione delle possibili risorse del Recovery Plan la strategia di sostituire i fondi europei alle allocazioni di bilancio per la realizzazione di opere già autorizzate. Questo porta a prevedere che la forma del sistema infrastrutturale e logistico italiano al 2030 sarà determinata da quanto avviato nei prossimi mesi. Di fronte a questa realtà, che dipinge l' Italia come la nazione che sarà più condizionata dalle scelte europee della Next Generation EU, è il momento di chiedersi se gli investimenti saranno effettivamente realizzabili nei tempi imposti dalla UE, se saranno utili all' affermazione dell' intermodalità, se favoriranno la connessione con le reti europee e se consentiranno l' integrazione dei e tra i cluster industriali. La sessione dedicata nella seconda seconda mattinata a Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, a partire dalle 11.00, tratterà di temi come: i contenuti del programma italiano per l' utilizzo dei fondi del Recovery Plan; quali investimenti necessari restano fuori e che probabilità hanno di essere finanziati; le regole di utilizzo dei fondi e i rischi connessi alla non conformità; l' assetto normativo migliore per fare in fretta e fare bene. Al panel parteciperanno **Pino Musolino**, Presidente, **AdSP Mar Tirreno Centro Settentrionale**; Nereo Marcucci, Past President, Confetra; F2i Holding Portuale; Giuseppe Catalano, Coordinatore Struttura Tecnica di Missione, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; Maurizio Maresca, Professore Ordinario di diritto dell' Unione europea, Università degli Studi di Udine; Maurizio D' Amico, Presidency Cabinet, FEMOZA; Andrea Arzà, Presidente, Assogasliquidi-Federchimica; Raffaella Paita, Presidente Commissione Trasporti, Camera dei Deputati; Marco Lenti, Studio Legale Mordiglia; Fabio Sartori, Business Development Manager, Uretek. Modera Roberto Capobianco, Presidente, Conflavoro PMI. Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry è dal 2017 l' appuntamento annuale dedicato all' incontro tra il mondo della logistica, delle spedizioni, il mondo dell' economia produttiva italiana e la realtà politico-amministrativa. L' evento, promosso da un comitato composto da Confetra, ALSEA e The International Propellers Club, è in programma l' 8, 9 e 10 marzo in live streaming. Maggiori dettagli sull' agenda delle tre giornate sono disponibili sul sito web [www.shippingmeetsindustry.it](http://www.shippingmeetsindustry.it) La manifestazione è gratuita, per registrarsi [www.shippingmeetsindustry.it/partecipa/](http://www.shippingmeetsindustry.it/partecipa/) Short URL : <http://www.ilnautilus.it/?p=81960>.





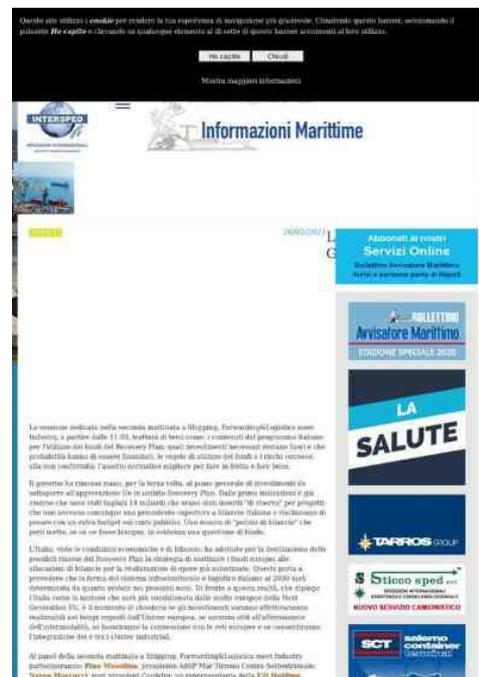
## Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### La logistica nel 2030, dopo la Next Generation EU

*Il grande piano di rilancio europeo determinerà le infrastrutture dei prossimi dieci anni. Se ne parlerà a marzo allo Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, con Musolino, Marcucci, Maresca, Paita*

La sessione dedicata nella seconda mattinata a Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, a partire dalle 11.00, tratterà di temi come: i contenuti del programma italiano per l' utilizzo dei fondi del Recovery Plan; quali investimenti necessari restano fuori e che probabilità hanno di essere finanziati; le regole di utilizzo dei fondi e i rischi connessi alla non conformità; l' assetto normativo migliore per fare in fretta e fare bene. Il governo ha rimesso mano, per la terza volta, al piano generale di investimenti da sottoporre all' approvazione Ue in ambito Recovery Plan. Dalle prime indicazioni è già emerso che sono stati tagliati 14 miliardi che erano stati inseriti "di riserva" per progetti che non avevano comunque una precedente copertura a bilancio italiano e rischiavano di pesare con un extra-budget sui conti pubblici. Una misura di "pulizia di bilancio" che però mette, se ce ne fosse bisogno, in evidenza una questione di fondo. L' Italia, viste le condizioni economiche e di bilancio, ha adottato per la destinazione delle possibili risorse del Recovery Plan la strategia di sostituire i fondi europei alle allocazioni di bilancio per la realizzazione di opere già autorizzate. Questo porta a prevedere che la forma del sistema infrastrutturale e logistico italiano al 2030 sarà determinata da quanto avviato nei prossimi mesi. Di fronte a questa realtà, che dipinge l' Italia come la nazione che sarà più condizionata dalle scelte europee della Next Generation EU, è il momento di chiedersi se gli investimenti saranno effettivamente realizzabili nei tempi imposti dall' Unione europea, se saranno utili all' affermazione dell' intermodalità, se favoriranno la connessione con le reti europee e se consentiranno l' integrazione dei e tra i cluster industriali. Al panel della seconda mattinata a Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry parteciperanno: **Pino Musolino**, presidente **AdSP Mar Tirreno Centro Settentrionale**; Nereo Marcucci, past president Confetra; un rappresentante della F2i Holding Portuale; Giuseppe Catalano, Coordinatore Struttura Tecnica di Missione, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; Maurizio Maresca, Professore Ordinario di diritto dell' Unione europea, Università degli Studi di Udine; Maurizio D' Amico, Presidency Cabinet, FEMOZA; Andrea Arzà, Presidente, Assogasliquidi-Federchimica; Raffaella Paita, Presidente Commissione Trasporti, Camera dei Deputati; Marco Lenti, Studio Legale Mordiglia; Fabio Sartori, Business Development Manager, Uretek. Modera Roberto Capobianco, Presidente, Conflavoro PMI. Il programma dell' evento | Registrati Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry è dal 2017 l' appuntamento annuale dedicato all' incontro tra il mondo della logistica, delle spedizioni, dei trasporti, il mondo dell' economia produttiva italiana e la realtà politico-amministrativa. L' evento, promosso da un comitato composto da Confetra, ALSEA e The International Propellers Club, è in programma l' 8, 9 e 10 marzo in live streaming gratuito previa registrazione. - credito immagine in alto.



## Bene il flusso delle merci Negli scali adriatici attesa per le crociere

Cesare Bechis

Avvio positivo nel 2021 dei traffici marittimi nei cinque porti del Sistema dell'Adriatico meridionale. Crolla il settore dei traghetti e delle crociere, pronte a ripartire tra qualche settimana, mentre hanno rialzi notevoli le merci movimentate. Il 2020 è stato un anno anomalo e le statistiche tendono a non prenderlo in considerazione. Il raffronto più probante, con il 2019, segnala la crescita del 27.8% del totale merci transitate negli scali di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli e una discesa del 45.2 nel traffico passeggeri-traghetti. Nello specifico: +11,4 le rinfuse liquide, +69,6, le rinfuse solide, 5,9 le merci in colli, 1,5 i container, +9,9 il numero delle unità' Ro-Ro. Brindisi registra a gennaio una crescita del 29,7% delle tonnellate totali di merci, nel 2020 meno 12,3 e una riduzione del 38.6 del traffico legato ai traghetti. Le voci mercantili sono tutte in aumento: +11,2 le rinfuse liquide, +50,1 le rinfuse solide, +28,1 le merci in colli, +33,3 le unità Ro.Ro., +5,1 gli accosti. Nello scalo barese le merci complessive aumentano del 28,1% con un poderoso incremento del 191,9 delle rinfuse solide mentre si registra una lieve flessione del 6,8 delle merci in colli, poi c'è il +3,1 dei container e diminuisce del 6,5 il numero delle unità Ro-Ro. I passeggeri-traghetti crollano del 48%. «Dati incoraggianti», dice il presidente di Adspmam **Ugo Patroni Griffi** (foto).



EMERGENZA SENZA FINE

«I dragaggi? Abbiamo perso ogni speranza»

Lavori bloccati da anni, pescatori in grave difficoltà TESTIMONIANZA «Sarebbe bastato far lavorare chi vive qui e avremmo risolto»

I «I dragaggi? Non ci credo più». A Nazareno Tamma resta la fieraezza: «Scriva soltanto che sono un pescatore» e un po' di amara tenerezza nel guardare i compagno di lavoro allontanarsi verso l'orizzonte traendo le loro barche dalla secca che ha divorato come un mostro silente, inesorabile nel tempo, il porticciolo di Torre a mare. Nell'aria tersa del mattino i gabbiani rivolgono agli uomini di mare un saluto limpido e solenne. Tamma testimonia il cruccio antico (la questione dragaggi è nel limbo da quasi dieci anni) in un video: «Buongiorno ragazzi, oggi dice con ironico disincanto - è in arrivo uno tsunami a Torre a mare, guardate il porto in secca e le persone che portano le barche a mano fuori dal porto, è troppo da ridere... È tutto secco, tutto secco» con un accenno biblico a quella «terra promessa», meglio quel «mare promesso», rivelatosi arido come un deserto, come le promesse fatte (e non mantenute) da chi avrebbe dovuto risolvere l'annosa emergenza (banchina da risistemare compresa). Breve excur sus: nel 2013 fu pubblicato il bando per la realizzazione dei dragaggi (con bonifica dell'area); nel 2014 furono affidati i lavori. «I lavori sono durati una settimana - sembra quasi interrompere il "ripasso" Nazareno - con le ruspe a pulire la battigia e lo scivolo, spostare la sabbia, per un milione e 300 mila euro. Di dragaggi dei fondali nemmeno l'ombra. Poi lo stop definitivo. Facciamo un calcolo: se da cinque anni avessero dato a dieci persone delle dieci famiglie che vivono qui mille euro al mese per.



## Sud Adriatico, forte crescita

BARI I report statistici riguardanti i traffici nei cinque porti del Sistema dell'Adriatico Meridionale scrive il report dell'**AdSP** dimostrano che il 2021 è iniziato nel migliore dei modi, nonostante la pandemia ancora in corso abbia ridotto notevolmente spostamenti e interconnessioni, e il processo di decarbonizzazione avviato nella centrale Enel di Brindisi stia comportando un ridimensionamento importante del traffico merci. Le uniche flessioni sono registrate nel settore crocieristico (il settore dei viaggi è ancora bloccato per il Covid) e passeggeri (sono tuttora in atto forti limitazioni negli spostamenti). In raffronto con lo stesso periodo del 2019, considerata l'anomalia rappresentata dal 2020, le tonnellate totali delle merci transitate nei porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli aumentano del +27,8%. Nello specifico: +11,4% le rinfuse liquide, +69,6%, le rinfuse solide; +5,9%, le merci in colli; +1,5% i TEUs; +9,9% il numero delle unità ro-ro. Prevedibile la flessione nel traffico passeggeri-traghetti che segna un -45,2% (comunque inferiore rispetto allo stesso mese del 2020), e degli accosti con un -0,3%, (anche in questo caso inferiore rispetto a gennaio scorso). Nel porto di Bari, rispetto al gennaio 2019, si registra un aumento percentuale del +28,1% delle tonnellate totali delle merci transitate attraverso lo scalo. Risulta particolarmente considerevole l'incremento del +191,9% delle rinfuse solide; mentre si registra una lieve flessione del -6,8% delle merci in colli; il +3,1% TEUs; diminuisce del -6,5% il numero delle unità ro-ro e dei passeggeri traghetti -48,0%. Nel porto di Brindisi, gennaio 2021, in raffronto con gennaio 2019, fa registrare un +29,7% delle tonnellate totali delle merci che sono transitate attraverso lo scalo (il 2020 si era chiuso con una flessione del -12,3%); di queste: +11,2% sono le rinfuse liquide, +50,1% le rinfuse solide; aumenta anche il traffico delle merci in colli del +28,1%, +33,3% il numero delle unità ro-ro, +5,1% gli accosti; c'è una flessione nel traffico passeggeri-traghetti del -38,6% (dato comunque in ripresa rispetto a gennaio 2020). Nel porto di Manfredonia, medesimo periodo, lievissima flessione nella percentuale delle tonnellate totali delle merci transitate: -2,8% (dato comunque migliore rispetto al 2020 che si era chiuso con un -17,2%), mentre aumenta in maniera esponenziale del +416,8% il traffico delle rinfuse liquide; significativo, anche, l'aumento delle rinfuse solide +59,7%; 0,0% le merci in colli (nel gennaio 2020 era stato -98,2%); 0,0% i TEUs; infine, aumentano considerevolmente gli accosti che segnano un +75,0%. Nel porto di Barletta, si registra un lieve calo complessivo (e comunque estremamente contenuto rispetto allo stesso periodo dello scorso anno) delle tonnellate totali delle merci transitate: -5,3% (-19,1% gennaio 2020). Nello specifico: diminuiscono del -15,5% le rinfuse liquide; mentre aumentano del +4,9% le rinfuse solide; lieve flessione negli accosti -7,7%. Nel porto di Monopoli, infine, nello stesso periodo di riferimento, si registra un aumento del +2,0% delle tonnellate totali delle merci transitate, di cui +14,0% le rinfuse liquide; in calo le rinfuse solide -11,2%; aumenta, invece, considerevolmente il traffico delle merci in colli +100,0% e degli accosti +50,0%. Sono dati assolutamente incoraggianti che attestano che il grande lavoro di infrastrutturazione e di promozione dei nostri scali sta dando i frutti sperati commenta il presidente di **AdSP** MAM Ugo Patroni Griffi. Abbiamo affrontato e stiamo affrontando nel migliore dei modi la tempesta Covid continua il presidente senza eccessive perdite, anzi, registrando significativi incrementi che raccontano l'enorme potenzialità dei nostri scali. In particolar modo, nel porto di Brindisi l'anno è iniziato sotto i migliori auspici. Le statistiche ci fanno comprendere che quando completeremo le opere di infrastrutturazione progettate e si inizieranno a percepire gli effetti della Zona Franca Doganale Interclusa di Capobianco e della ZES avremo la possibilità di fare schizzare le statistiche in maniera





## La Gazzetta Marittima

Bari

---

del porto e del tessuto economico-produttivo di tutto il territorio. I dati statistici relativi ai traffici nei porti dell'**AdSP** MAM sono raccolti ed elaborati dal sistema tecnologico GAIA, il Port Community System multi-porto realizzato come strumento di supporto per le attività portuali dei porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli, in grado di controllare in real time i passeggeri e i mezzi in entrata e in uscita dai porti, immagazzinare i dati di traffico passeggeri e merci forniti dalle Agenzie Marittime e, quindi, elaborarli per fini statistici e di fatturazione, secondo i modelli ESPO.

## «Sulle scelte che riguardano il porto sbagliato dividersi»

Il Forum ambiente, salute e sviluppo critica la spaccatura della maggioranza al Comune di Brindisi dopo la crepa sul voto per mozione sul deposito costiero di gas naturale liquefatto proposto da Edison. Per l'associazione ambientalista la divergenza di vedute che si è registrata nell'ultimo Consiglio Comunale, che ha visto il voto favorevole del solo Vincenzo Guadalupi di Italia Viva, il voto contrario del sindaco e di Brindisi Bene Comune e l'astensione dei restanti componenti «rappresenta una preoccupante perdita di autorevolezza della stessa e un segno di debolezza della posizione dell'ente». Proprio il Comune, dice ancora il Forum, dovrebbe invece pretendere «un ingresso del nostro **porto** in quella catena di porti mondiali che vanno verso la totale elettrificazione delle banchine e la drastica riduzione delle emissioni», così come l'aggiornamento dei dati «sulla salute della popolazione fermi al 2013». Proprio nella giornata di giovedì la sezione brindisina di Legambiente era intervenuta sull'argomento, prendendo spunto da quanto emerso dal report fatto a livello nazionale sui porti green con un particolare riferimento proprio all'elettrificazione delle banchine (il cosiddetto cold ironing). E così come Legambiente, il Forum ambiente, salute e sviluppo ha criticato la visione per cui possa nascere in quel contesto una catena del freddo o di altri progetti «che nulla hanno a che vedere con la tecnologia del deposito Edison». Allo stesso tempo, si critica «la produzione d'idrogeno da combustibili fossili da immettere poi nella rete del gas», ritenuto «un artificio per non svoltare verso le produzioni energetiche da rinnovabili, che garantirebbero occupazione duratura con produzione e risparmi diffusi per le famiglie». Il tutto sarebbe una sorta di camuffamento di un vetero industrialismo con elementi di modernità, nell'ambito di una strategia per avvantaggiare quegli sparuti, ma invadenti, gruppi di potere che da sempre condizionano questa città e il suo futuro. In generale, il tema che il Forum critica maggiormente sulla questione del deposito di Edison è la richiesta di destinare ad esso «l'unica banchina attrezzata, costata diverse decine di milioni di euro e destinata a tutt'altri traffici mercantili». In questo contesto, l'associazione ambientalista fa un confronto con lo spostamento dal centro della città dei rimorchiatori, soprattutto per restituire la vista di una zona considerata tra le più belle del **porto**: l'operazione, ricorda la nota del Forum, era stata ritenuta di recente inammissibile per carenza di altre allocazioni possibili mentre ora scopriamo invece che, senza studio di fattibilità, è possibile sottrarre spazi ad altri traffici per un servizio in gran parte (75 per cento) destinato all'autotrazione e solo residualmente (25 per cento) alle navi. F.Tri. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



# Brindisi Report

Brindisi

## Legambiente Brindisi: "No a nuove centrali termoelettriche a turbogas"

**BRINDISI** - Riceviamo e pubblichiamo una nota a firma di Legambiente **Brindisi** sui temi ambientali che riguardano la città di **Brindisi** nonché sul deposito Gnl progettato a Costa Morena est. Nei giorni scorsi abbiamo presentato il report di Legambiente "Porti verdi: la rotta verso uno sviluppo sostenibile" ed abbiamo evidenziato le contraddizioni concernenti i progetti riguardanti il **porto** di **Brindisi** rispetto a quel report e soprattutto rispetto a quanto accade nei principali porti mondiali. La posizione di Legambiente su questi temi ed anche sul Gnl, lo chiariamo a chi in modo isolato tende a deformare fatti e documenti che attestano che la posizione dell' associazione è unitaria ed è testimoniata da detto report, dal suo piano nazionale ripresa e resilienza, dal report "Stop sussidi alle fonti fossili e ambientalmente dannosi" e dal report sul gas. Come tre anni e mezzo fa precisammo al professore Patroni Griffi, che chiedeva ragione della posizione di Legambiente Sardegna sul gas e su un eventuale deposito costiero, argomento che in modo isolato qualcuno incautamente ripropone oggi in uno scenario europeo palesemente diverso, la Sardegna era allora ed è ancora oggi priva di una rete di distribuzione di metano nelle città ed è chiaro che tale gas sia meno impattante del propano. A chi vuole seriamente conoscere prima di fornire informazioni deformanti suggeriamo di leggere i report citati, sulla base dei quali ribadiamo il no a nuove centrali termoelettriche a turbogas e la necessità di contestualizzare la valutazione su depositi costieri di Gnl, che, in ogni caso, come chiarito del report nazionale di Legambiente e non semplicemente dal circolo di **Brindisi**, non possono legarsi allo sviluppo del trasporto su gomma, anche nel **porto** di **Brindisi** da sostituire progressivamente da quello su rotaia, ben tenendo presente il contributo del gas in termini di emissioni climalteranti in contrasto con l' obiettivo Ue della riduzione del 55 per cento di tali emissioni al 2030 e della neutralità climatica al 2050. Ribadiamo anche che, ferma restando la convinzione di Legambiente che il deposito progettato a costa Morena Est sia incompatibile con le destinazioni d' uso dell' area soltanto uno studio di fattibilità su siti diversi, può giustificare tecnicamente la scelta di un' opzione zero o di un sito idoneo, sul quale, in tal caso andrebbe realizzata una Via nazionale oggi 'aggirata' dall' indicazione di una capacità di 19.9550 m3 equivalenti, 50 meno dei 20mila m3 equivalenti che impongono la Via. Ai responsabili istituzionali e politici ed anche a tutti coloro che operano per diffondere un' informazione corretta ed equilibrata, ribadiamo infine la totale disponibilità a partecipare ad un confronto serio e costruttivo che eviti grotteschi momenti propagandistici del passato come quello della catena del freddo del tutto irrealizzabile e comunque non riproponibile in un impianto come quello delle dimensioni proposte ed in assenza del passaggio di stato che soltanto un improponibile nuovo piccolo rigassificatore consentirebbe.



# Brindisi Report

Brindisi

## Accorpamento dei Consorzi Asi: verso un Bari-centrismo già visto con il porto

La nuova disciplina di riordino dei Consorzi Asi di Puglia, così come prevista nel disegno di Legge attualmente al vaglio della Regione Puglia, si presta a valutazioni decisamente negative a fronte di una ipotesi di accorpamento in un unico "Consorzio Puglia Industria" degli attuali Consorzi di Brindisi, Lecce, Taranto e Foggia (a cui dovrebbe aggiungersi la Bat - Barletta, Andria, Trani)" e la trasformazione del Consorzio Asi di Bari in "Consorzio Bari Industria". L'ipotesi di accorpamento dei singoli Consorzi Asi di Puglia e dei rispettivi agglomerati periferici, pur geograficamente molto distanti (Brindisi, Lecce, Taranto da Foggia ed eventualmente anche dalla Bat) è missione quasi impossibile da realizzare in particolare perché questi Enti hanno vocazioni, interessi e obiettivi completamente diversi e certamente inconciliabili fra di loro per cui un unico "Consorzio Puglia Industria" non potrà mai renderli omogenei ai fini di una analoga politica industriale regionalizzata. C'è una totale e marcata difformità di tipologia di insediamenti produttivi già collocati e consolidati nelle diverse zone Asi di Puglia, tale per cui diventa di difficile applicazione la realizzazione di una politica industriale unica e valida per tutto il territorio. L'Asi di Brindisi, ad esempio, fino a pochi anni fa ritenuta la più efficiente del centro sud per capacità progettuale e acquisizione di finanziamenti, è zona ricca di una dotazione di grandi infrastrutture (basti ricordare la diga sul canale Cillarese in grado di erogare milioni di metri cubi di acqua chiarificata per usi industriali alle aziende insediate), con una estensione che si affaccia su una vasta area **portuale**, dove risiedono aziende multinazionali e colossi dell'industria nazionale, che mal si concilia con le altre realtà regionali costruite con obiettivi in maggior parte mirati su insediamenti commerciali ed artigianali. Così come indicato anche da Left, che ha dapprima sollevato il caso Asi, aprendo un ampio dibattito, si potrebbe, invece, ipotizzare di procedere con legge Regionale ad un riordino complessivo delle Asi, o alla loro sostituzione, trasferendo tutti i poteri e attribuendo ai Comuni sedi principali ed ai singoli Comuni sedi di agglomerati periferici, specifiche e dirette competenze, seguendo gli indirizzi regionali e le disposizioni nazionali impartite in materia urbanistica ed ambientale, evitando i continui intralci burocratici affermando la più decisa predisposizione industriale rispetto a quella commerciale già consolidata in alcune realtà periferiche. Le sedi degli agglomerati periferici delle singole Asi di Puglia, e che per Brindisi sono quelle di Francavilla, Ostuni e Fasano, infatti, hanno storia a parte. Queste zone, pur definite "industriali", nel corso degli anni sono state oggetto di insediamenti che decisamente poco o nulla hanno avuto di "industriale" in senso stretto, e vivono di una già ben definita e radicata attività volta a favorire la localizzazione di piccole e medie imprese, la grande distribuzione, gli ipermercati, le concessionarie automobilistiche e le aziende artigiane ecc. In questi agglomerati i singoli Comuni dovrebbero risultare i veri protagonisti delle proprie scelte urbanistiche da adottare in totale autonomia, sia pure con il dovuto rispetto della legislazione urbanistica regionale, da scegliere in rapporto alla tendenza del proprio territorio, considerato che per molti anni gli imprenditori sono stati condizionati e vincolati da procedure tecniche e burocratiche, penalizzati dai piani regolatori e dalle relative norme tecniche di attuazione perché questi mirati esclusivamente a disciplinare invece lo svolgimento di attività di natura prettamente industriale. "L'autonomia statutaria, amministrativa, organizzativa ed economico-finanziaria del costituendo "Consorzio Puglia Industria", inoltre, così come prevista nella bozza di legge regionale, non offrono le dovute garanzie di forza e di equilibrio istituzionale alle singole Asi accorpate, visto che la "governance" è decisamente spostata verso Bari con più poteri per la Regione Puglia. Per la





## Brindisi Report

### Brindisi

---

del Consiglio di Amministrazione di "Consorzio Puglia Industria", composto da sette elementi, infatti, il disegno di legge conferisce al presidente della Giunta Regionale il potere di "procedere alla nomina di due consiglieri", sia pure indicati da un elenco di nominativi segnalati da Union Camere di Puglia, mentre gli altri cinque consiglieri, compreso il presidente, possono essere anche esterni all' Assemblea Generale, e sono scelti fra persone di "comprovata e documentata esperienza amministrativa o imprenditoriale o professionale o di particolare capacità nella gestione di aziende enti e società". Un "dejà- vu" che suona come un campanello di allarme per una nuova trappola in cui evitare di cadere poiché con questi stessi requisiti di "professionalità" dalla costituzione dall' **Autorità Portuale** in poi, la città di Brindisi è stata scippata nel corso degli anni dalla "governance" del porto con risultati modesti, oggi particolarmente manifesti. C' è l' incognita concreta, pertanto, che il costituendo "Consorzio Puglia Industria" altro non sia che un ulteriore processo di "baresizzazione" delle singole Asi, con il rafforzamento ed il potenziamento del "Consorzio Bari Industria", per tenere ancora più staccata la città Metropolitana di Bari dalle restanti Province. A nulla rileva, infine il richiamo ad altri modelli già adottati in diverse Regioni italiane, qual è il riferimento alla Regione Friuli Venezia Giulia, sia perché Regione a Statuto Speciale che guarda direttamente all' Europa, sia perché proprio in quella realtà si è proceduto da tempo a una inversione di tendenza con l' istituzione di "Consorzi di sviluppo economico locale". Ancor meno appropriato appare il riferimento alla Regione Lazio per dare più forza alla scelta dell' accorpamento delle Asi di Puglia, perché il "Consorzio Industriale Unico" laziale è stato costituito con l' esclusiva peculiarità di essere utilizzato come il vero braccio operativo della stessa Regione, non per favorire la costituzione un singolo Ente con finalità di accentramento di competenze.

## YLPORT Trasporti eccezionali dal porto

La società San Cataldo Container Terminal che gestisce in concessione il molo polisettoriale di Taranto per conto del gruppo turco Yilport, ha movimentato la prima spedizione di 4 generatori dal peso di 30 tonnellate l'uno, dal diametro di 5,70 metri e altezza da 2,85 metri, destinati alla realizzazione di parchi eolici. Si è trattato del primo sbarco di una lunga serie di spedizioni che saranno movimentate dalla società nel 2021 e per tutto il 2022. A fronte del pesante impatto del Covid su porti e traffici marittimi, con la carenza di container vuoti che ha fatto crescere di anche di 10 volte il costo dei noli nave rispetto all'estate 2020, la società «risponde alla crisi con attività che mai erano state svolte al molo polisettoriale». Inoltre, dice la società in una nota, «mentre i lavori di riqualificazione dell'intera infrastruttura continuano pur nelle attuali restrizioni, in aggiunta agli special cargo ed ai project cargo dei mesi passati, il terminal ha provveduto a movimentare i primi OOG-Out Of Gauge, cioè spedizioni di materiale e macchinari di eccezionali dimensioni su speciali container». San Cataldo Container Terminal dichiara che Project Cargo Division Cma-Cgm, «azienda committente con sede a Marsiglia, si è complimentata per la professionalità dimostrata e ha annunciato nuove e prossime opportunità di collaborazione» col terminal di Taranto. «Anche da Istanbul, dal quartier generale del gruppo Yilport, sono arrivate le congratulazioni per come a Taranto, grazie alle professionalità del personale tutto - conclude il comunicato - si sia gestita l'organizzazione e l'attuazione di tutta la movimentazione, oltre che l'acquisizione del business». [Ag.]



## Container speciali per trasportare pezzi di grandi dimensioni

*Yilport diversifica le sue attività sfruttando la logistica Oog e movimentare nel porto di Taranto carichi fuori misura*

Parola chiave, diversificazione. Anche e soprattutto in un mercato vessato dalla pandemia, occorre trovare soluzioni nuove o quantomeno mai sperimentate a Taranto. Yilport, tramite la costola italiana San Cataldo container terminal, decide di sfruttare il settore OOG (Out Of Gauge e cioè spedizioni di materiale e macchinari di eccezionali dimensioni su speciali container. Nel gergo della logistica, i carichi fuori misura sono carichi che superano quelli del contenitore. Si tratta di una lunghezza superiore a 12,05 metri - una larghezza oltre i 2,33 metri - o di un' altezza oltre i 2,59 metri. Movimentazioni mai avvenute in passato nel Molo Polisettoriale. Il covid e tutto ciò che comporta induce a ingegnarsi. È la stessa Scct a comunicare la novità in una nota. La pandemia in atto è uno degli elementi principali della crisi globale dell' economia. Gli Stati e i settori economici hanno subito, in maniera differente, gli effetti dei diversi lockdown che hanno colpito la nostra società. I settori dei trasporti e della logistica sono stati messi a dura prova dal Covid19 e, in particolare, a livello mondiale il settore delle spedizioni marittime è in difficoltà a causa di carenza dei container vuoti che hanno fatto aumentare il costo dei noli nave anche di 10 volte rispetto all' estate scorsa a beneficio delle linee ma a discapito della logistica di terra (porti, trasporto su gomma). In questo contesto mondiale, la concessionaria che fa capo ai turchi di Yilport ha dovuto rispondere in maniera differente. San Cataldo container terminal ha quindi iniziato attività che mai erano state svolte nello scalo jonico mentre i lavori di riqualificazione dell' intera infrastruttura continuano pur nelle attuali restrizioni: in aggiunta agli special cargo e ai project cargo dei mesi passati, il terminal ha provveduto in questi giorni a movimentare i primi OOG-Out Of Gauge e cioè spedizioni di materiale e macchinari di eccezionali dimensioni su speciali container. Lunedì scorso Scct ha movimentato la prima spedizione di 4 generatori dal peso di 30 tonnellate l' uno e dal diametro di 5,70 metri e altezza da 2,85 metri destinati alla realizzazione di parchi eolici. Questo è appunto il primo sbarco di una lunga serie di spedizioni che saranno movimentate da Scct nel 2021 e fino a tutto il 2022. Le gru in movimento e la particolarità dei carichi hanno entusiasmato il personale di Scct che vede ogni giorno amplificare le potenzialità di una tra le più importanti infrastrutture del Mediterraneo che è in fase di start up in un contesto economico proibitivo. Project Cargo Division Cma Cgm, l' azienda committente con sede a Marsiglia, si è complimentata per la professionalità dimostrata e ha annunciato nuove e prossime opportunità di collaborazione. Anche dalla casa madre Istanbul, sede del quartier generale del Gruppo Yilport, sono arrivate le congratulazioni per come, sotto la guida del responsabile operativo, Cosimo Palagiano e grazie alle professionalità del personale tutto, si sia gestita l' organizzazione oltre che l' acquisizione del business a cura del referente commerciale, Francesco Tota. A.Pig. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## La «Seasif» presenta il progetto di rilancio del porto e della Zes

*Investimenti per 300 milioni e riattivazione dei nastri trasportatori*

MANFREDONIA. Da zavorra che ostacolava le attività portuali, a valore aggiunto del porto alti fondali. È la radicale evoluzione nella considerazione dei nastri trasportatori a corredo del porto -isola su palafitte realizzato negli anni Settanta da Anic-Enichem con una ingegneria avveniristica considerata tale ancora oggi. Un braccio di circa tre chilometri che dalla costa si raccorda con il porto isola. Conclusa l'esperienza Enichem quando quel porto ha trafficato anche oltre i due milioni di tonnellate di prodotti secchi e liquidi, la struttura è caduta colpevolmente in letargo. Per oltre un quarto di secolo ha rappresentato il fallimento di una classe politica e imprenditoriale che non ha saputo utilizzare quella importante infrastruttura motore dell' economia lasciata in balia di sé stessa. Ora pare che la storia si inverta. Lo scalo marittimo sipontino si propone come punto focale per una nuova ripartenza dell' economia del territorio e l' input parte dai nastri trasportatori. Ad inaugurare il nuovo corso la Seasif Holding, un gruppo industriale operante a livello internazionale in molteplici ambiti. Ha presentato alle autorità competenti un progetto industriale che coinvolgerà il porto con i nastri trasportatori, le aree Zes.

Un primo approccio con le autorità istituzionali regionali e comunali dei territori interessati, l' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale, l' Asi Foggia, è stato tenuto in videoconferenza dal fondatore e presidente della Seasif Holding, Franco Favilla. Si è trattato di una illustrazione di massima di un piano di interventi che toccano varie attività tutte naturalmente da verificare e riportare al territorio. Il core business del programma è rappresentato dal polo di prelavazione di bentonite e materiali polimetallici per i quali sarà necessario l' utilizzo dei nastri trasportatori per lo scarico di navi di bentonite semi lavorata e di terre rare in sacchi dalle quali si estraggono materie prime per la produzione della componentistica elettronica utilizzate dalle aziende del settore. Non sono sostanze inquinanti, è stato evidenziato, e non rilasciano acque o altri liquidi di lavorazione da smaltire. Si prevede l' utilizzo di navi della lunghezza di 120/160 metri, portata di 22/30 mila tonnellate e pescaggi fin o a 12 metri. Complessivamente sono previste sei aree destinate alla gestione della produzione e della logistica. Fra queste anche una destinata a deposito carburanti e liquidi per la produzione. Circa la metà dei trecento milioni di investimenti (tutti privati) destinati ad un deposito costiero di gas naturale liquefatto, il noto LNG. In buona sostanza un rigassificatore, un impianto che nella storia industriale di Manfredonia ha fatto capolino più volte e sempre respinto. Le reazioni a caldo sono state in tal senso. Tant' è che il presidente Favilla si è detto disponibile a riconsiderare il problema. Cauti il "no" di PD di Manfredonia che in un comunicato, dato atto «dell' impegno dell' Autorità di sistema portuale rispetto allo sviluppo del porto di Manfredonia con l' intento di rafforzare l' asset strategico per lo sviluppo della Capitanata», rilancia la funzione portante della Zes e Zfp e ribadisce che «lo sviluppo industriale e il rilancio delle infrastrutture portuali sono priorità nell' agenda politica purché programmate e realizzate avendo presente le peculiarità e le caratteristiche del territorio». MANFREDONIA Operazioni in corso per il rilancio dello scalo marittimo.



PORTO La banchina crocieristica

## La sen. Abate incontra l' autorità portuale e l' amministrazione

IL PUNTO della situazione su diverse questioni aperte e riguardanti il Porto di Schiavonea della Città di Corigliano-Rossano, strategico per tutta l' area della Sibaritide, dell' Alto e del Basso Jonio, è stato fatto ieri mattina in un incontro a cui hanno partecipato la senatrice Rosa Silvana Abate, l' **Autorità portuale** di Gioia Tauro e il vicesindaco di CoriglianoRossano Claudio Malavolta. Durante l' iniziativa, si è parlato della costruzione, ormai non più rinviabile, della banchina crocieristica. Sono stati vagliati alcuni aspetti della proposta progettuale sulla quale sono al lavoro i tecnici della struttura commissariale guidata dall' Ammiraglio Andrea Agostinelli e la questione sembra essere a buon punto. Presto si potrà visionare il progetto definitivo. «Abbiamo anche fatto il punto - afferma la senatrice del movimento Cinque stelle Rosa Silvana Abate sia sulla procedura di incameramento che di delimitazione dell' intera struttura **portuale** di Schiavonea. La conclusione dell' iter, ancora una volta, subisce lungaggini a causa della mancanza di documentazione richiesta ripetutamente dalla Capitaneria di Porto ma purtroppo ancora gli enti che ne sono in possesso fanno ostruzionismo alla consegna della stessa. Mi attiverò affinché anche quest' ultima parte di documenti arrivi al più presto sul tavolo della commissione competente. Ho chiesto e ottenuto aggiunge la senatrice - anche aggiornamenti sullo stato dell' appalto per completare l' illuminazione delle altre banchine e per poter avere l' acqua in tutta la struttura: anche in questo caso ci sono stati problemi burocratici con la documentazione da produrre ma tutto sembra ormai essere risolto e gli interventi saranno completati a stretto giro. Con l' occasione della riunione ho voluto ringraziare l' Ammiraglio Andrea Agostinelli per il lavoro che sta svolgendo insieme a tutti i professionisti della struttura commissariale di Gioia Tauro da lui guidata. Quasi tre anni fa, all' inizio del mio mandato, ho subito cominciato a lavorare per il porto. Oggi finalmente questa importante infrastruttura sembra vedere la luce. Dobbiamo continuare a operare in sinergia istituzionale perché - chiosa infine la senatrice Abate - è solo così che si possono programmare interventi così importanti ed è solo sviluppando il porto che si può dare un futuro a tutta la Sibaritide e alla terza città della Calabria». giu.sa.



## Informatore Navale

Olbia Golfo Aranci

### Il Comitato di Gestione approva il rilascio dell'art. 16 alla Grendi sul porto di Olbia

Ratificato il rigetto della proposta di Pifim e confermato l'impegno nella ricerca di nuovi terminalisti al Porto canale La Grendi Trasporti Marittimi potrà ufficialmente operare come impresa nel porto di Olbia. È quanto deliberato oggi dal Comitato di Gestione dell'AdSP del Mare di Sardegna, che, dopo l'unanime parere favorevole della Commissione Consultiva del mese di gennaio e la valutazione in Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, ha deliberato il rilascio dell'autorizzazione, ex art. 16 della legge 84/94, allo svolgimento di operazioni portuali in conto proprio ed in conto terzi. Lo scalo di Olbia - Cocciani sarà, quindi, inserito trisettimanalmente come tappa intermedia nella rotta tra Cagliari e Marina di Carrara e, una volta, ottenuta la concessione demaniale ex art. 18 per spazi non banchinali ma comunque indispensabili per la realizzazione e la gestione di opere funzionali alle operazioni delle navi si strutturerà, almeno per i prossimi 4 anni, come hub del gruppo armatoriale nel nord dell'Isola. Altro punto fondamentale della seduta odierna, la ratifica del provvedimento di rigetto della proposta presentata da Pifim Company Ltd per l'assentimento, in concessione demaniale, del compendio contenitori del Porto Canale di Cagliari. A riguardo, il Comitato di gestione ha deliberato di proseguire nella sollecitazione internazionale del mercato, dando esplicito mandato al Presidente di intensificare la ricerca di operatori capaci di rilanciare il settore del Transhipment nello scalo cagliaritano. In tale direzione, l'Ente procederà sulla scia della già avviata di promozione e di offerta sul mercato del compendio portuale, continuando ad avvalersi anche del supporto governativo del programma Invest in Italy, con la diretta e preziosa collaborazione di ICE (Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane) e di Invitalia. Contestualmente, in attesa di un'auspicata nuova istanza di concessione per l'intero compendio, e al fine di garantire la continuità dell'esistente traffico import export di contenitori attualmente costretto in spazi non adeguati il Comitato di Gestione ha dato il proprio assenso all'avvio dell'iter istruttorio delle istanze presentate per l'ottenimento, in concessione demaniale e per un periodo limitato di quattro anni, di una singola e limitata porzione di banchina e area retroportuale che non si dovrà estendere per oltre 350 metri dal dente sud del Porto Canale. Secondo quanto deliberato, oltre ai paletti su dimensione ed estensione temporale della concessione, non sarà possibile realizzare interventi di carattere infrastrutturale tali da compromettere l'utilizzo unitario della banchina e del retrostante piazzale pavimentato. L'AdSP, inoltre, in caso di presentazione di domande di concessione per la totalità degli spazi per l'attività di Transhipment, avrà piena facoltà di revocare, in qualsiasi momento, la concessione e ottenere che gli stessi vengano liberati totalmente a spese dell'avente titolo. Tra gli altri argomenti all'ordine del giorno del Comitato di Gestione, sono state approvate anche alcune modifiche tecniche all'assestamento di bilancio di previsione 2020, l'aggiornamento del programma biennale degli acquisti di forniture e servizi, e la modifica alla pianta organica dell'AdSP con la creazione di una Direzione Security Portuale. Nuova struttura interna, questa, che andrà a soddisfare l'esigenza di coordinamento della sicurezza in ottica di sistema - e non più per singolo porto - prevedendo, allo stesso tempo, un potenziamento dell'organico a completa e più efficiente copertura della estesa e delicata attività di sicurezza sui sette scali di competenza dell'Ente. ' Il Comitato di gestione odierno - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - è stato dedicato principalmente a quella che consideriamo la madre di tutte le nostre battaglie: la questione Porto Canale di Cagliari. Chiusa la parentesi della proposta di Pifim Company, ho ricevuto mandato di





## **Informatore Navale**

### **Olbia Golfo Aranci**

---

internazionale e di interlocuzione con quei soggetti che hanno manifestato attenzione, ma che ancora non hanno presentato proposte concrete e formali istanze di concessione. Nel frattempo, non abbiamo mai distolto l'attenzione dalla situazione occupazionale, predisponendo, d'intesa con le organizzazioni sindacali, una proposta di norma per la costituzione dell'Agenzia dei lavoratori del Transhipment della Sardegna, in grado di tutelare il reddito dei lavoratori almeno per il prossimo triennio, che ci auguriamo possa essere fatta propria dal Governo ed approvata con decretazione d'urgenza'.

## L'Unione Sarda

Cagliari

Il caso. Dopo oltre 40 anni con le stellette il deposito "Ex Pol Nato" diventa un business

### Trattative sotto la Sella del diavolo

*La Difesa vuole concedere ai privati parte dei grandi serbatoi sotterranei*

Sotto la Sella del Diavolo, nascosta agli occhi dei comuni mortali, c'è una piccola città di oltre cinque chilometri quadrati con caverne, cunicoli e gallerie, 17 serbatoi lunghi tra 130 e 264 metri ciascuno e un oleodotto lungo oltre 11 chilometri che passa sotto il promontorio, attraversa le viscere dello stadio Sant' Elia e sbuca nel molo di levante del porto. È il deposito combustibili "Ex Pol Nato Sant' Elia" della Marina militare e per oltre quarant' anni ha rifornito le navi della Nato che operavano nel Mediterraneo fornendo combustibile sia per l' uso marittimo che per il rifornimento degli aerei imbarcati. Ora, dopo la restituzione da parte della Us Navy, "Difesa Servizi", il braccio operativo del ministero della Difesa, ha deciso di cederne una parte ad aziende private «al fine della sua valorizzazione economica». Il memorandum Le indicazioni progettuali, gli aspetti vincolistici e tutti i dati tecnici dell' operazione sono contenuti in un "Information memorandum" predisposto alla fine dello scorso anno. Si parla di «un progetto ambizioso che è finalizzato non solo alla creazione di un plusvalore per l' operatore economico cui sarà aggiudicata la concessione del bene ma, in senso più esteso, dovrà concretizzarsi nella realizzazione di nuove opportunità economiche derivanti dall' attivazione di vari servizi oggi non presenti nel porto di Cagliari e potenzialmente produttivi di particolare interesse per nuovi investitori. Tutto questo», si legge ancora, «potrà avvenire mantenendo una idonea capacità di supporto logistico per lo strumento militare marittimo nazionale». Tutela ambientale Trattandosi di una zona di enorme pregio ambientale e paesaggistico «andranno sviluppate proposte progettuali che tengano conto del valore militare e paesaggistico delle infrastrutture, ubicate in un' area particolarmente preservata della costa cagliaritano». Per questo sono esclusi interventi infrastrutturali e «particolare enfasi», chiarisce il documento, «sarà posta sulla protezione dell' ambiente e, in particolare, sul mantenimento delle aree già sottoposte a tutela dai diversi strumenti di pianificazione adottati a livello locale, nazionale e comunitario». Percorso pubblico "Difesa Servizi" chiede inoltre «la realizzazione di un percorso fruibile dal pubblico, anche se limitato nel tempo e nello spazio, che consentirà alla popolazione della Città di Cagliari e a quanti vi transitino di approfondire la conoscenza di una struttura assolutamente peculiare sotto numerosi aspetti, di percepire l' importanza che essa riveste nell' ottica di un volano economico da avviare nell' ambito della marittimità e del retaggio storico che le è proprio, favorendo una positiva percezione dell' operato delle Pubbliche amministrazioni coinvolte e del lavoro svolto dall' operatore economico». A chi interessa Chi può essere interessato? E quanto può essere pericoloso affidare a privati serbatoi che possono contenere 280 milioni di litri di prodotti petroliferi? Considerate le caratteristiche dell' infrastruttura può essere interessata qualsiasi società che commercializza carburanti che potrebbe stocarli e venderli al momento opportuno, anche per speculare sul prezzo, o può interessare a società petrolifere che hanno un surplus di produzione e potrebbero aver bisogno di serbatoi dove stoccare il prodotto. Oppure potrebbe essere un grande distributore con un mercato potenziale di 400mila navi, tante sono quelle che transitano ogni anno davanti al golfo di Cagliari. La risposta alla seconda domanda è più complessa. Il dibattito è aperto. Fabio Manca.





Reazioni. Gli enti coinvolti

### Comune all' oscuro: «Informazioni? Per ora nessuna»

«Non sappiamo nulla ma sono certo che quando sarà il momento ci informeranno». Giorgio Angius, vice sindaco e assessore comunale all' Urbanistica, è all' oscuro dell' operazione della Difesa ma, in attesa di conoscere i dettagli, non si mostra né sorpreso né contrario. Anzi: «Di fronte a Cagliari transitano circa 400mila navi all' anno. Se si fermasse solo l' uno per cento per fare pieno e cambusa si darebbe da lavorare a tante aziende». Massimo Deiana, presidente dell' **Autorità di sistema portuale** Mare di Sardegna, è invece a conoscenza del piano: «C' è un accordo istituzionale che riguarda l' utilizzo dell' oleodotto del molo di levante. Abbiamo dato subito il nostro convinto appoggio perché quei depositi potrebbero attirare verso il porto il traffico delle navi che dovessero scegliere di rifornirsi qui» Vincenzo Tiana, responsabile scientifico di Legambiente, ritiene invece che quella Servitù militare debba essere restituita alla collettività: «Se non viene più utilizzata dalla Difesa deve passare alla Regione, che ha il diritto di prelazione sul bene, come è accaduto per il deposito di carburanti di Monte Urpinu, ceduto poi dalla Regione all' agenzia Forestas». (f. ma. )



## L'Unione Sarda

Cagliari

Le deleghe private dell' ex direttore del Consorzio nella società che gestiva il Terminal di Cagliari

### Container, interessi pubblici & affari privati

*Intrecci societari, utili milionari e incarichi d' oro dopo il licenziamento dei lavoratori del Porto*

Mauro Pili Le carte, quelle ufficiali, sono blindate nei palazzi notarili di mezza Italia. Segreto d' ufficio. Ricostruire la rete d' affari, intrecci, conflitti d' interessi, interessi pubblici diventati privati, è impresa ardua. La morsa letale che ha portato al tracollo del Porto Canale di Cagliari è affare privatissimo. La mappa di società, uomini e donne, eminenze grigie e manager double face, un po' pubblici e molto privati, è un puzzle fatto di percentuali, di incarichi e di lautissime prebende. Chiunque avesse creduto alla bufala del Porto terminal di Giorgino escluso dai traffici commerciali perché non strategico si dovrà ricredere. Gli atti notarili, quelli che cantano la verità, raccontano ben altro. La storia recente del fallimento dell' enclave portuale che costeggia l' antica Santa Igia a Cagliari è un intrigo internazionale fatto di speculazioni, affossamenti studiati nei minimi dettagli nei tempi e nei modi. Ci sono basisti, complici e vittime ignare di tutto. Di certo questo gioco di potere sulla più importante infrastruttura portuale della Sardegna ha gettato per strada non meno di 600 famiglie, legate ad una vera e propria industria portuale. L' hanno fatta morire sotto l' incedere di colpi letali frutto di una concorrenza spietata che nessuno ha

voluto arginare. Sono i numeri che lo dicono, gli atti notarili lo certificano. Niente 1° maggio È il 10 maggio del 2019. Melzo, cinta metropolitana di Milano, è un sobborgo lombardo circondato da container. La maggior parte sono della Contship, il colosso tedesco che qui, nell' entroterra padano, ha il suo hub strategico per il nord Italia. La via Primo Maggio, anonima strada senza lusso apparente, non ha niente della festa del lavoro. Al numero uno l' ingresso è vigilato da guardie armate. Nel quartier generale di Cecilia e Thomas Eckelmann non si entra, se non si è invitati. Mezzogiorno qui non è di fuoco. La landa è triste e grigia. E, infatti, la coppia d' oro del container, quella che ha in tasca le sorti del Porto Canale di Cagliari, resta a casa, nella fastosa residenza d' Amburgo. Arrivano tutti gli altri. La convocazione è solenne: assemblea generale ordinaria dei soci della prima società del gruppo Contship, "La Spezia Container Terminal". Un sardo a Melzo Le facce sono sconosciute ai più anche se qui sono di casa. Tra loro c' è l' eminenza grigia del Consorzio industriale di Cagliari, da sempre direttore dell' ente che ha governato le sorti floride e nel contempo nefaste del porto incavato nel Golfo degli Angeli. In pochi sanno cosa ci faccia Oscar Serci, manager pubblico di Serramanna, sino al 2015 a capo del Casic, il mega consorzio industriale di Cagliari, azionista della società di gestione del terminal container sardo. Il suo curriculum societario brulica di incarichi e ramificazioni di potere da far impallidire il più scafato dei potenti dell' Isola. Non è lì per caso. Lo fanno entrare con l' invito personale e ufficiale della famiglia Eckelmann. La festa di La Spezia A Cagliari si soffre, a Melzo, invece, si festeggia. In questa torbida giornata milanese in pochi si spartiscono soldi pesanti, quelli veri. Guadagnati a suon di utili da paura nel porto di La Spezia, il vero core business italiano della Contship. È qui, a due passi da Genova, che si sono concentrate le vere attenzioni del gruppo tedesco. Cagliari, invece, resta da sacrificare, sull' altare del mercato e degli utili a piene mani dei porti di famiglia. Due i punti cruciali all' ordine del giorno della società ligure: approvazione bilancio 2018 e nomina di un nuovo membro del consiglio di amministrazione. La tavola è imbandita come non mai. Il totalizzatore di Thomas e Cecilia per poco non sfonda i 40 milioni di utile, alla faccia della crisi del transhipment raccontata sulle scalette





## L'Unione Sarda

### Cagliari

---

dell' **Autorità portuale** della Sardegna. Non hanno da fare investimenti a La Spezia. Quel lauto guadagno va ripartito senza troppi preamboli. Portato a casa senza sconti. Il deliberato è chiaro: utili del 2018 per il porto ligure 39 milioni e 578 mila euro. I dividendi per gli azionisti, oltre il 60% è dei coniugi italo tedeschi, sarà di 39 milioni e 480 mila euro, ovvero lasciano nelle casse della società meno di 100 mila euro. Tutto il resto in tasca. La festa, però, non è finita. Cecilia & Oscar C' è da accogliere nella famiglia l' ex direttore del Casic, il deus ex machina di Macchiareddu. Cecilia ha scelto Oscar. Serci da Serramanna è il nuovo consigliere di amministrazione niente meno che del "La Spezia Container Terminal Società per azioni", uno dei porti principali della galassia Contship. Un premio inatteso per il manager pubblico diventato negli anni sempre più privato. A Cagliari, invece, si piange. La stessa società che guadagna decine e decine di milioni di euro a La Spezia, dopo aver pianificato con il pizzino del 7 agosto del 2018 la fine del porto canale sardo, assesta il colpo letale ai lavoratori e alle loro famiglie. Lacrime amare Tutti a casa. Non è passato nemmeno un mese dalla festa di Melzo che Cecilia Battistello, moglie di Thomas Eckelmann, dichiara finito il Porto Canale di Cagliari. Cessazione delle attività, la definisce davanti ai lavoratori licenziati dall' oggi al domani. Il 18 giugno del 2019 la procedura di licenziamento collettivo è avviata. A settembre, dopo 60 giorni, tutti e duecento lavoratori diretti e gli altri 400 indiretti, resteranno a casa. Sacrificati sull' altare di giochi di potere e strategie speculative d' alto bordo. Cecilia, la lady di ferro, però, non si dimentica delle persone che le sono state più vicine. Ferragosto è lì a ridosso quando Madame Eckelmann riconvoca a Melzo l' Oscar sardo. Questa volta non c' è da pasteggiare ad utili milionari e champagne "Rivus Major" delle Cinque Terre liguri. Festa per pochi intimi La festa, però, ci sarà lo stesso. Riservata, per pochi intimi. Lei non ha alcuna intenzione di rovinarsi l' agosto nel grigio deserto della zona industriale di Melzo. Il collegamento per lei è in video conferenza. La convocazione recita: Consiglio di amministrazione della società Porto Industriale di Cagliari, quella che fu la Cict. In pochi devono sapere ma le carte bollate non possono restare segrete a lungo. Presiede la riunione Giuseppe Fumelli, uno degli uomini citati nel pizzino maledetto dell' agosto del 2018. A casa sono rimasti Oscar Serci, già vice presidente della società e Andrea Cervia, uomo chiave nell' operazione di chiusura di Cagliari e di apertura di Tangeri. La conference call è da remoto, nonostante il covid sia ancora lontano. La decisione da assumere è secca. La ricca scalata Punto unico: attribuzione cariche sociali, conferimento poteri e soprattutto i guadagni per i nuovi arrivati. La designazione fatta dall' assemblea degli azionisti è duplice: Cecilia Emilia Eckelmann Battistello presidente, Oscar Serci suo vice. Proprio lui, l' ex direttore del consorzio industriale alle pendici di Monte Arcosu, promosso al grado più alto di braccio operativo e diretto della padrona della Contship. Non lo farà per beneficenza. Il consesso, su proposta della Cecilia dei mari, gli assegna la bellezza di 130 mila euro all' anno per una società destinata da lì a poco ad essere liquidata. Mossa ardita ma gradita. Nessun altro ringrazia. La postilla è chiara: nessun compenso viene attribuito agli altri consiglieri. L' ex manager pubblico ci tiene a dimostrare che quel lauto stipendio è meritato. E non perde tempo. Spetta a lui illustrare la proposta di "Cassa Integrazione per Chiusura" avanzata dal Ministero dello Sviluppo economico per tentare di salvare i lavoratori. Il vice di Lady Cecilia, però, si cala subito nel ruolo di uomo d' azienda e boccia l' onerosa proposta ministeriale. I lavoratori non sono in cima ai pensieri del gruppo. Effetto spezzatino L' intreccio tra eminenze grigie e società collaterali al Porto Canale non si ferma. Il Cacip, invece, uscito frettolosamente dalla compagine societaria del Terminal sardo il 17 aprile del 2019, ha tergiversato non poco per lasciare la partecipazione del 25% della Feeder and Domestic Service Fds, società privatissima detenuta al 75% dal gruppo Grendi, lo stesso che ha chiesto, e ormai ottenuto, un tratto di banchina di 350 metri all' interno del Porto Canale di Cagliari. Effetto spezzatino che rischia di ridurre ulteriormente l' appetibilità dell' infrastruttura per un player internazionale. A fine anno 2020 il Consorzio industriale, con una tardiva delibera approvata alla vigilia di Natale,



## L'Unione Sarda

Cagliari

---

in pieno lockdown, ha deciso di cedere alla Grendi la propria quota azionaria e di rinunciare al posto nel Consiglio di amministrazione. Sino al 22 di dicembre, oltre alla famiglia Musso che detiene la maggioranza assoluta della società capofila, sedevano ai vertici della società anche il presidente del Consorzio Industriale, Salvatore Mattana e, non si sa a che titolo, l'onnipresente Oscar Serci. Uscirà Mattana e resterà, probabilmente, Serci. Gru senza ritorno Intanto si contano i danni nel Porto Canale. Le gru prima di tutto. Elemento fondamentale nella vita del terminal container. Una storia poco chiara sin dall'inizio. Strutture di proprietà del Consorzio industriale, affittate, insieme alle aree retroporto, alla Contship con un contratto che prevedeva un canone annuo di 324 mila euro. Negli anni l'importo si è di fatto azzerato. E ora quelle gru ciclopiche sono ritornate nelle mani del consorzio pubblico. Peccato che siano inutilizzabili o giù di lì. Sono rimaste per anni senza manutenzione, con incidenti di ogni genere. Pagherà il Cacip, con soldi pubblici. Con tanti silenzi e qualche altro documento che pubblicheremo domani.

## Piano regolatore del porto Condivisione e sviluppo

Mega: «Illustrata la metodologia da seguire»

Milazzo Prove tecniche di programmazione della nuova portualità. Ieri mattina, il presidente dell' **Autorità** di **sistema** portuale dello Stretto Mario Paolo Mega ha tenuto un confronto, in videoconferenza, con gli amministratori dei Comuni di Milazzo, Pace del Mela e San Filippo del Mela, per esporre quelli che sono gli intenti da portare avanti nella redazione del Piano regolatore di **sistema** portuale negli ambiti di riferimento di ciascun territorio. «Un primo incontro - ha detto l' ing. Mega - in cui abbiamo illustrato la metodologia che stiamo seguendo. Nei prossimi giorni seguiranno altri confronti dove entreremo nel merito delle nostre proposte per giungere ad una condivisione di intenti e alla sottoscrizione di un protocollo d' intesa tra l' Authority e i Comuni di Milazzo, di Pace del Mela e di San Filippo del Mela per consentire l' avvio della procedura di redazione del Documento di indirizzo alla pianificazione (Dip) preliminare alla predisposizione del Piano regolatore di **sistema** portuale. Lo stesso percorso è già stato avviato nei mesi scorsi con i Comune di Reggio Calabria e di Villa San Giovanni ma, anche per quei porti, ancora siamo nella fase del confronto (lì più avanzato ovviamente) e non siamo giunti alla sottoscrizione dell' accordo. Obiettivo è quello di fissare la strategia di sviluppo di ciascun porto, stabilendo come e dove localizzare le varie funzioni portuali fissando dei paletti che dovranno essere seguiti dai progetti del Piano e successivamente da quelli che dovranno curare la redazione dei singoli Piani regolatori portuali». Sia il sindaco di Milazzo che i rappresentanti degli altri Comuni hanno sottolineato la necessità di avere degli schemi progettualità per approfondire le proposte dell' **Autorità** portuale e a loro volta rimodulare le proprie.



Piano di rilancio

## Sorveglianza e pulizia, nuovi servizi a Sant' Erasmo

Prima la bonifica e la riqualificazione, adesso anche un piano per la pulizia giornaliera e per la sorveglianza dell'intera area. L' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare di Sicilia Occidentale continua a investire sul rilancio del porticciolo di Sant' Erasmo e grazie al contratto sottoscritto a dicembre con la Osp srl (Operazioni e servizi portuali), da gennaio ha avviato una nuova attività per rendere sicura e fruibile l'area di oltre 11 mila metri quadrati. Quattro in totale le risorse destinate al servizio, con due tipologie di intervento in base alla stagione: 14 ore giornaliere nel periodo compreso tra giugno e ottobre e sei ore nella stagione invernale, tra novembre e maggio, in cui è previsto un minore afflusso e una più bassa frequentazione del sito. «Ma in entrambi i casi - precisa il presidente di Osp, Giuseppe Todaro - l'area sarà monitorata quotidianamente e costantemente. E siamo sicuri che le risorse umane impiegate faranno anche da deterrente contro eventuali atti di vandalismo, di cui purtroppo abbiamo avuto numerosi precedenti, in modo da assicurare un pronto intervento di allerta delle forze dell'ordine in caso di necessità». Dopo i lavori di riqualificazione e l'inaugurazione della nuova passeggiata, poco più di un anno fa, il porticciolo di Sant' Erasmo si appresta a vivere dunque una nuova rinascita. Oltre a un ristorante già attivo da alcuni mesi, sono iniziati i lavori per la realizzazione di un bare di unagelateria che hanno avuto in concessione gli spazi. Una scommessa vinta per il presidente dell' **Autorità Portuale**, Pasqualino Monti, che ha puntato molto sul progetto. «Sono soddisfatto - interviene Monti - per più ragioni. L' Authority sta impegnando tutte le sue forze per costruire infrastrutture e strutture ricettive con risultati già visibili. Ma se non ci si prende cura del nuovo, in breve va tutto in malora: quindi la manutenzione, quotidiana e straordinaria, è fondamentale. Altrettanto indispensabile è il servizio di vigilanza del porticciolo di Sant' Erasmo. L' altro motivo di orgoglio riguarda l'azienda che si occupa di questi servizi. L' Osp si è aggiudicata con la formula del project financing il bando ed è stata capace di passare da una gestione familiare a una fortemente aziendale che crea occupazione».



## Porticciolo di Sant' Erasmo: contratto Osp e Autorità Portuale per pulizia e sorveglianza

Redazione

Navi & porti | Trasporti & Mobilità Palermo LE PAROLE DEI PRESIDENTI TODARO E **MONTI** Porticciolo di Sant' Erasmo: contratto Osp e Autorità Portuale per pulizia e sorveglianza di Redazione 26 Febbraio 2021 Prima la bonifica e la riqualificazione, adesso anche un piano per la pulizia giornaliera e per la sorveglianza dell' intera area. L' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale continua a investire sul rilancio del porticciolo di Sant' Erasmo e grazie al contratto sottoscritto a dicembre con la Osp srl (Operazioni e servizi portuali), da gennaio ha avviato una nuova attività per rendere sicura e fruibile l' area di oltre 11 mila metri quadrati. Quattro in totale le risorse destinate al servizio , con due tipologie di intervento in base alla stagione: 14 ore giornaliere nel periodo compreso tra giugno e ottobre e sei ore nella stagione invernale, tra novembre e maggio, in cui è previsto un minore afflusso e una più bassa frequentazione del sito. " Ma in entrambi i casi - precisa il presidente di Osp, Giuseppe Todaro - l' area sarà monitorata quotidianamente e costantemente. E siamo sicuri che le risorse umane impiegate faranno anche da deterrente contro eventuali atti di vandalismo, di

cui purtroppo abbiamo avuto numerosi precedenti, in modo da assicurare un pronto intervento di allerta delle forze dell' ordine in caso di necessità ". Dopo i lavori di riqualificazione e l' inaugurazione della nuova passeggiata, poco più di un anno fa, il porticciolo di Sant' Erasmo si appresta a vivere dunque una nuova rinascita. Oltre a un ristorante già attivo da alcuni mesi, sono iniziati i lavori per la realizzazione di un bar e di una gelateria che hanno avuto in concessione gli spazi. Una scommessa vinta per il presidente dell' Autorità Portuale, **Pasqualino Monti** , che ha puntato molto sul progetto per strappare al degrado questa area della città. " Sono soddisfatto - interviene **Monti** - per più ragioni. L' Authority sta impegnando tutte le sue forze per costruire infrastrutture e strutture ricettive con risultati già visibili. Ma se non ci si prende cura del nuovo, in breve va tutto in malora: quindi la manutenzione, quotidiana e straordinaria, è fondamentale. Altrettanto indispensabile è il servizio di vigilanza del porticciolo di Sant' Erasmo che serve a evitare gli incresciosi episodi di vandalismo che si sono verificati in passato ". " L' altro motivo di orgoglio riguarda l' azienda che si occupa di questi servizi - aggiunge -. L' OSP, storica presenza nel porto di Palermo, si è aggiudicata con la formula del project financing il bando per la gestione ventennale dei servizi portuali ed è stata capace di passare da una gestione familiare a una fortemente aziendale che crea occupazione, che cresce e che oggi offre il suo importante contributo negli asset realizzati in due porti del nostro network. Un' evoluzione da elogiare ed evidenziare ". L' attività di pulizia e sicurezza rientra nella gestione ventennale dei servizi portuali di Palermo e Termini Imerese, aggiudicata dalla Osp srl con la formula del project financing , grazie a un bando pubblicato dall' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia (Adsp). Un' operazione che prevede la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti , la gestione della rete elettrica, idrica e dei servizi di erogazione, parcheggi, pulizia e la manutenzione delle aree comuni e che, in un momento di grande crisi occupazionale, ha portato alla stabilizzazione di una novantina di precari. © Riproduzione Riservata.



## Il rilancio di Sant' Erasmo: al via i servizi di pulizia e sorveglianza

redazione

Il rilancio di Sant' Erasmo: al via i servizi di pulizia e sorveglianza. Accordo tra l' **Autorità portuale** la Osp **PALERMO** - Prima la bonifica e la riqualificazione, adesso anche un piano per la pulizia giornaliera e per la sorveglianza dell' intera area. L' **Autorità** di Sistema **Portuale** del Mare di Sicilia Occidentale continua a investire sul rilancio del porticciolo di Sant' Erasmo e grazie al contratto sottoscritto a dicembre con la Osp srl (Operazioni e servizi portuali), ha avviato una nuova attività per rendere sicura e fruibile l' area di oltre 11 mila metri quadrati. Quattro in totale le risorse destinate al servizio, con due tipologie di intervento in base alla stagione: 14 ore giornaliere nel periodo compreso tra giugno e ottobre e sei ore nella stagione invernale, tra novembre e maggio, in cui è previsto un minore afflusso e una più bassa frequentazione del sito. "Ma in entrambi i casi - precisa il presidente di Osp, Giuseppe Todaro - l' area sarà monitorata quotidianamente e costantemente. E siamo sicuri che le risorse umane impiegate faranno anche da deterrente contro eventuali atti di vandalismo, di cui purtroppo abbiamo avuto numerosi precedenti". Dopo i lavori di riqualificazione e l' inaugurazione della nuova passeggiata, poco più di un anno fa, il porticciolo di Sant' Erasmo si appresta a vivere dunque una nuova rinascita. Oltre a un ristorante già attivo da alcuni mesi, sono iniziati i lavori per la realizzazione di un bar e di una gelateria che hanno avuto in concessione gli spazi. Una scommessa vinta per il presidente dell' **Autorità Portuale**, Pasqualino Monti, che ha puntato molto sul progetto per strappare al degrado questa area della città. "Sono soddisfatto - interviste Monti - per più ragioni. L' Authority sta impegnando tutte le sue forze per costruire infrastrutture e strutture ricettive con risultati già visibili. Ma se non ci si prende cura del nuovo, in breve va tutto in malora: quindi la manutenzione, quotidiana e straordinaria, è fondamentale. Altrettanto indispensabile è il servizio di vigilanza del porticciolo di Sant' Erasmo che serve a evitare gli incresciosi episodi di vandalismo che si sono verificati in passato". L' attività di pulizia e sicurezza rientra nella gestione ventennale dei servizi portuali di **Palermo** e Termini Imerese, aggiudicata dalla Osp srl con la formula del project financing, grazie a un bando pubblicato dall' **Autorità** di sistema **portuale** del mare di Sicilia (Adsp). Un' operazione che prevede la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti, la gestione della rete elettrica, idrica e dei servizi di erogazione, parcheggi, pulizia e la manutenzione delle aree comuni e che, in un momento di grande crisi occupazionale, ha portato alla stabilizzazione di una novantina di precari.



## Hub, chiusa relazione tecnica: "Sarà inviata a governo e a Comuni dell' area di crisi"

Gela. Sono convinti che ci siano tutti gli spazi, sia tecnici che economici, per arrivare all' obiettivo di un hub logistico e commerciale, che rilanci la città, attraverso la via del mare. I componenti del comitato 'Gate Gela Mediterraneo' hanno concluso la relazione, con gli allegati progettuali. Entro i prossimi giorni, tutto verrà inviato alla presidenza della Repubblica, ma anche a quella del consiglio dei ministri, al ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché ai parlamentari del territorio. 'Stiamo predisponendo l' invio anche agli organi dell' Unione Europea - spiega l' architetto Francesco Salinitro che fa parte del comitato - tra le altre cose, abbiamo ripreso tutti gli atti, compresi quelli progettuali, che erano già stati preparati quando eravamo a Palazzo di Città. Personalmente, ho fatto inserire questo punto nel programma di "Mezzogiorno federato"'. Salinitro, ex assessore della giunta Messinese, si riferisce al lavoro preparatorio che era stato condotto da quell' amministrazione comunale, nel tentativo di strappare il sì all' investimento sull' hub portuale. Del comitato è entrato a far parte proprio l' ex sindaco Domenico Messinese. 'Il progetto del gate non esclude quello dell' hub - aggiunge Salinitro - abbiamo lavorato con molto impegno, insieme a tutti i professionisti e alle associazioni che fanno parte del comitato. Sarebbe importante riuscire a convincere le autorità competenti. L' area del golfo di Gela è quella più adatta ad intercettare i transiti lungo questa rotta del Mediterraneo'. Nelle scorse settimane, il sindaco Lucio Greco, accompagnato da una delegazione di assessori della sua giunta, ha avuto un incontro con il commissario dell' Autorità portuale della Sicilia Occidentale **Pasqualino Monti**, che già in audizione davanti alle commissioni parlamentari trasporti e ambiente aveva spiegato che ci sarebbe 'un importante player' del settore interessato ad investire su un' infrastruttura di questo tipo, nel golfo di Gela.

The screenshot shows the website 'QUOTIDIANO GELA' with a navigation menu including 'CRONACA', 'POLITICA', 'SPORT', 'ATTUALITÀ', 'DAI COMUNI', 'REGIONE', 'ECONOMIA', and 'RUBRICHE'. The main article headline is 'Hub, chiusa relazione tecnica: Sarà inviata a governo e a Comuni dell'area di crisi'. Below the headline is a photograph of a coastal landscape. The article text is partially visible, starting with 'Gela. Sono convinti che ci siano tutti gli spazi, sia tecnici che economici, per arrivare all'obiettivo di un hub logistico e commerciale, che rilanci la città, attraverso la via del mare. I componenti del comitato "Gate Gela Mediterraneo" hanno concluso la relazione, con gli allegati progettuali. Entro i prossimi giorni, tutto verrà inviato alla presidenza della Repubblica, ma anche a quella del consiglio dei ministri, al ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché ai parlamentari del territorio. "Stiamo predisponendo l'invio anche agli organi dell'Unione Europea - spiega l'architetto Francesco Salinitro che fa parte del comitato - tra le altre cose, abbiamo ripreso tutti gli atti, compresi quelli progettuali, che erano già stati preparati quando eravamo a Palazzo di Città. Personalmente, ho fatto inserire questo punto nel programma di "Mezzogiorno federato"'. Salinitro, ex assessore della giunta Messinese, si riferisce al lavoro preparatorio che era stato condotto da quell'amministrazione comunale, nel tentativo di strappare il sì all'investimento sull'hub portuale. Del comitato è entrato a far parte proprio l'ex sindaco Domenico Messinese. "Il progetto del gate non esclude quello dell'hub - aggiunge Salinitro - abbiamo lavorato con molto impegno, insieme a tutti i professionisti e alle associazioni che fanno parte del comitato. Sarebbe importante riuscire a convincere le autorità competenti. L'area del golfo di Gela è quella più adatta ad intercettare i transiti lungo questa rotta del Mediterraneo'.

## La Gazzetta Marittima

Palermo, Termini Imerese

### Palermo, l'hub cantieri e Assoport

PALERMO Presidente Monti, lei è tra i pochi nelle **AdSP** a non essere ancora scaduto e quindi può meglio giudicare l'attuale passaggio di governance del MIT, almeno da quanto fino ad oggi emerso. Quali ritiene siano le nuove priorità per i porti nazionali? Semplificazioni, digitalizzazione, un piano di sistema nazionale per le infrastrutture portuali, il risanamento del gap logistico che il nostro paese e le nostre aziende a livello nazionale sono costretti a pagare, per un valore che si aggira intorno ai 60 miliardi di euro ogni anno. La Sicilia Occidentale ha una rete di porti in posizione geografica eccellente sia per le Autostrade del Mare, sia per la sperata ripresa dei traffici con la sponda Sud del Mediterraneo e il potenziamento con la sponda SW. Programmi e progetti? Possiamo contare su porti geograficamente strategici e con caratteristiche diverse rispetto a Palermo. Stiamo infrastrutturando il porto di Termini Imerese, completando le opere di sopraflutto e sottoflutto e avviando il dragaggio che sarà ultimato entro la fine del 2021. Poi, c'è il porto di Trapani, dove si è in attesa delle autorizzazioni per poter iniziare le operazioni di dragaggio, mentre è in fase avanzata di lavorazione la nuova stazione marittima che sarà ultimata nel prossimo mese di giugno. A Porto Empedocle, invece, si sta redigendo il progetto esecutivo per il dragaggio e verranno avviati a breve i lavori per la costruenda stazione marittima. Per questi tre porti i lavori in corso sono già stati metabolizzati dal mercato che è straordinariamente attratto, nelle sue diverse componenti di traffico, da queste realtà portuali fino a qualche tempo fa totalmente sconosciute. E veniamo a Palermo. Entro la fine del mese di marzo termineranno i lavori di dragaggio, entro l'estate l'esistente stazione marittima sarà totalmente riqualificata e potrà servire contemporaneamente due grandi navi da crociera. Questi interventi si aggiungono al terminal aliscafi da poco inaugurato che insiste sulla rinnovata banchina Sammuzzo e, con i 25,5 milioni di euro finanziati e in gara per il profondo intervento sul molo Trapezoidale l'area diventerà un concentrato di attrazioni: un parco archeologico, un convention center, ristoranti e negozi dove si potranno acquistare le eccellenze siciliane dell'enogastronomia cambierà totalmente il volto della zona Sud del porto, destinata esclusivamente al traffico di cabotaggio nazionale e alle crociere. Abbiamo pubblicato sabato scorso i consuntivi dei traffici del suo sistema, con una significativa tenuta e un brillante incremento dei rotabili, mentre le crociere ovviamente sono bloccate. Però dal 1 maggio tornano. Ci saranno novità per la loro accoglienza? Il risultato è soprattutto frutto di opere progettate e realizzate in tempi record e utili al mercato perché condivise con i player che sul mercato operano. Fatto questo, e quindi mostrando concretezza e affidabilità, gli effetti non si sono fatti attendere: quando il pubblico realizza infrastrutture utili e dà prospettive di lungo termine e serie al mercato, i numeri arrivano. Il nostro è un traguardo ancora più importante perché ottenuto in un momento storico tutt'altro che facile come quello attuale, durante il quale però non sono stati abbandonati gli investimenti e le iniziative programmate per il potenziamento delle infrastrutture portuali della Sicilia Occidentale. Gli stessi armatori hanno chiaro come il nostro network stia lavorando senza sosta per soddisfare ogni loro esigenza e per accogliere merci e passeggeri sempre più numerosi, e come sia frenetica la vita nei quattro scali, fatta di cantieri a terra e a mare, con 2 porti su 4 in fase avanzata di dragaggio, un terzo che sta iniziando le operazioni propedeutiche al dragaggio e un quarto nella fase esecutiva del progetto. Parlare di 5 milioni di mc tra dragati e da dragare, in un Paese come l'Italia nel quale è molto complicato operare con escavi a mare, la dice lunga sulla bontà dei lavori portati avanti. È, dunque, evidente che vedere dei segni positivi nella movimentazione totale merci del network (+16,95 %) e in quella merci su/da navi ro-ro





## La Gazzetta Marittima

Palermo, Termini Imerese

---

(+24,66 %), in un anno tanto difficile come è stato il 2020, ci rende soddisfatti, al netto del traffico passeggeri del quale, visti gli investimenti fatti, attendiamo fiduciosi la ripresa. Abbiamo letto che i bacini di carenaggio di Palermo sono stati messi in gara dall'istituzione locale. Fa parte del vostro grande piano di un hub della cantieristica con Fincantieri? E quali prospettive per questo progetto, con il Far East che costruisce navi a prezzi stracciati? Abbiamo fatto un grande passo avanti per il rilancio dell'industria cantieristica a Palermo lo scorso dicembre, firmando l'atto di concessione demaniale che ha come obiettivo la creazione nello scalo siciliano di uno dei poli navalmeccanici più importanti del Mediterraneo. L'accordo genererà una vera e propria rivoluzione anche nell'assetto infrastrutturale, oltre che operativo, del porto di Palermo, destinando un'area estesa, oggi composta da un bacino d'acqua e piazzali, a un moderno stabilimento da adibire alla costruzione di navi, accanto alle riparazioni e alle grandi trasformazioni navali, settore nel quale Fincantieri ha maturato notevole esperienza negli ultimi anni, divenendone leader mondiale. L'accordo rappresenta un'eccezione nel quadro dei rapporti fra impresa e istituzioni, imponendo quel cambio di passo che Palermo attendeva da anni. Il documento non solo lega Fincantieri e l'AdSP fino al 2057, ma consente, con la costruzione del bacino da 150 mila tonnellate per la cui realizzazione l'Authority ha già assegnato uno stanziamento di 120 milioni di euro, di centrare un vecchio sogno di Palermo: tornare a essere un centro cantieristico anche per la costruzione di nuove navi. Disponiamo oggi di una darsena industriale totalmente liberata da vecchie servitù e completamente affrancata dal degrado in cui versava. In sintesi, abbiamo compiuto tutte le mosse necessarie per industrializzare un'area che potrà finalmente competere a livello internazionale. Presidente, lei è uscito da Assoport, dopo averla guidata per anni, contestandone la mancanza di peso nelle scelte dei governi. Circolano oggi voci di un suo possibile, prossimo rientro, sulla base della condivisione di molti dei suoi indirizzi. Vero o fake news? Il discorso è delicato e va spiegato. Quella dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale non è stata una secessione di forma ma di sostanza, per la grande differenza esistente tra il modo di vedere della mia Autorità e il modo di ragionare dell'Associazione. Il presidente di un porto è un manager, chiamato a gestire una delle più importanti industrie del paese: ovvio che ci siano temi fondamentali da affrontare e la loro mancata centralità ha rappresentato la motivazione per la quale il sottoscritto è rimasto fuori da Assoport. Vorrei che l'Associazione prendesse delle decisioni, guardasse al suo interno e comprendesse come sia necessario non far discutere tra loro i presidenti ma far sintesi, proprio attraverso le idee degli stessi presidenti, e come sia improcrastinabile dotarsi di una struttura interna capace, che sia presente nelle commissioni del parlamento italiano e di quello europeo e all'interno del Ministero. Un'Associazione piegata su se stessa o nei confronti di chiunque, è un grave errore, perché il suo contributo viene meno. Laddove l'Associazione dovesse prossimamente allargare i propri ragionamenti e il proprio apporto ai temi centrali dello shipping, dimostrando, al contempo, di avere i conti in ordine e di voler nominare non un presidente tra i presidenti ma uno staff interno in grado di supportare i vertici su temi rispetto ai quali Assoport deve tornare a essere protagonista, allora certamente il mio apporto non mancherà. Un giudizio sui diktat della UE in campo di tasse alle AdSP, sul codice degli appalti nei porti e sui mancati aggiornamenti delle regole delle concessioni inutile ripetere parole che rischiano di diventare ridondanti: dobbiamo andare in Corte di Giustizia europea e difendere le nostre posizioni. Penso però che, per senso di responsabilità, abbiamo oggi il compito di iniziare a lavorare in maniera seria anche a una proposta alternativa, nel caso in cui la Corte di Giustizia europea dovesse confermare quanto contestatoci dalla Commissione europea. Non vorrei fra uno, due o tre anni (tempo necessario alla Corte di Giustizia europea per arrivare a una determinazione) far trovare il ministro di turno e l'intero settore nella condizione di dover affrontare un tema così delicato con urgenza, come di solito accade nel nostro paese.



# Bollettino Avvisatore Marittimo

## Focus

### Bellanova e Morelli viceministri al MIT

Roma. Il Consiglio dei ministri del governo di Mario Draghi ha nominato 39 sottosegretari, completando così la squadra di governo. In tutto sono 19 donne e 20 uomini, 11 del Movimento 5 Stelle, 9 della Lega, 6 di Forza Italia, 6 del PD, 2 di Italia Viva, 1 di Centro democratico, 1 di +Europa, 1 di Liberi e Uguali, 1 di Noi con l'Italia. Alcuni di loro, come per il ministero dei Trasporti, saranno anche viceministri, andiamo a vedere di chi si tratta. Teresa Bellanova affiancherà Enrico Giovannini come viceministra dei Trasporti. È senatrice di Italia Viva. Nel secondo governo Conte è stata ministra dell'Agricoltura. È nata nel 1958 a Ceglie Messapica, in provincia di Brindisi. Per decenni sindacalista nel settore agricolo e tessile. È entrata in Parlamento nel 2008 come deputata con i Democratici di Sinistra. Alessandro Morelli è il secondo viceministro ai Trasporti. È deputato dal 2018 con la Lega. 43 anni, giornalista di Radio Padania dal 2013 al 2018. Dal 2016 è direttore de Il Populista, il blog di Matteo Salvini. Dal 2010 al 2011 è stato assessore al Turismo del Comune di Milano nella Giunta di Letizia Moratti. Nel 2011 è stato capogruppo della Lega nel Consiglio comunale di Milano. Giancarlo Cancellieri è stato nominato sottosegretario al ministero dei Trasporti. 45 anni, deputato del Movimento 5 Stelle. Inizia a fare attività politica nel 2007 fondando un comitato civico a Caltanissetta.



### Ccnl Porti, accordo fatto

*Sindacati e aziende raggiungono un'intesa per 20 mila lavoratori, ai quali spetta anche un una tantum di bonus vacanza da 300 euro. Ancora in alto mare la negoziazione sul Ccnl Logistica*

Roma. Si chiude l'accordo per i lavoratori sotto Contratto collettivo nazionale porti. Mercoledì sera le rappresentanze aziendali e i sindacati hanno raggiunto un accordo valido per i prossimi tre anni che vede aumenti in busta paga e bonus una tantum. «Si è concluso il percorso di rinnovo del contratto Collettivo nazionale dei lavoratori dei porti che avrà validità dal primo gennaio 2021 sino al 31 dicembre 2023», spiegano i segretari generali di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Ultrasporti, Stefano Malorgio, Salvatore Pellecchia e Claudio Tarlazzi. Il rinnovo contrattuale riguarda circa 20 mila persone, ai quali viene consegnato un aumento a regime di a 110 euro, di cui 10 euro destinati al Fondo di accompagnamento all'esodo anticipato. Ad esso si aggiunge un una tantum di vacanza contrattuale pari a 300 euro per il periodo 2019/2020. «La firma -concludono le tre sigle sindacali- è importante per l'intero settore che non si è mai fermato seppur coinvolto dagli effetti della pandemia. Un rinnovo, questo, che ancora di più afferma la centralità del contratto collettivo quale strumento regolatorio dell'intero settore chiamato ad affrontare non poche sfide, a partire dalla rinascita economica italiana post pandemia».

Ancora in alto mare, con la negoziazione che va avanti da oltre un anno, il Ccnl Logistica, con l'ultimo incontro finito senza un nulla di fatto. I sindacati hanno chiesto il ritiro delle richieste delle parti datoriali. «Qualora l'atteggiamento non venisse modificato saremo costretti a mettere in campo ogni azione utile affinché si proceda al rinnovo del contratto scaduto da 14 mesi», hanno commentato.



## Porti: i lavoratori hanno un nuovo contratto

Aumento a regime pari a 110 euro, di cui 10 euro destinati al Fondo di accompagnamento all'esodo anticipato. ROMA - È finita in tarda serata di mercoledì la seduta per il rinnovo del contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti. La notizia è stata data dai segretari generali di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti. Nel comunicato, a firma congiunta di Stefano Malorgio, Salvatore Pellecchia e Claudio Tarlazzi, si legge che: È un rinnovo contrattuale che riguarda circa 20mila addetti, ai quali consegna un aumento a regime pari a 110 euro, di cui 10 euro destinati al Fondo di accompagnamento all'esodo anticipato, più un'una tantum di vacanza contrattuale pari a 300 euro per il periodo 2019/2020. Il nuovo contratto avrà vigore dal 1° gennaio 2021 fino al 31 dicembre 2023. Per i lavoratori dei porti, tale rinnovo rappresenta una giusta considerazione e sensibilità perché giunge nel pieno della pandemia e quale strumento regolatorio dell'intero settore nell'affrontare le nuove sfide. Infatti, i tre segretari concludono: La firma di oggi del contratto è importante per l'intero settore che non si è mai fermato seppur coinvolto dagli effetti della pandemia. Un rinnovo, questo, che ancora di più afferma la centralità del contratto collettivo quale strumento regolatorio dell'intero settore chiamato ad affrontare non poche sfide, a partire dalla rinascita economica italiana post pandemia. E ancora, i sindacati confederali spostano ora l'attenzione sul fronte della logistica, annunciando l'interruzione della contrattazione per il rinnovo del CCNL della logistica trasporto merci e spedizioni per inaccettabili condizioni dettate dalle parti datoriali. Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti in una nota hanno scritto, l'altro giorno: Chiediamo l'immediato ritiro delle pretestuose e inaccettabili richieste delle parti datoriali e qualora l'atteggiamento non venisse modificato saremo costretti a mettere in campo ogni azione utile affinché si proceda al rinnovo del contratto scaduto da 14 mesi.



## Da marzo altri rincari per i container in import-export dall' Italia

Ancora aumenti nei trasporti da e per il Mediterraneo, Italia inclusa. Per il prossimo mese di marzo la compagnia Cma Cgm ha appena annunciato un sovrapprezzo per tutte le merceologie per le linee che collegano India e Mediterraneo: 2.000 dollari per un container da 20' standard, 2.900 per un 40' e 2.900 per ogni 40' high cube. Rincari in vista anche per i container in partenza dal Sud Europa verso Kenya e Tanzania: da Genova un container da 20' pagherà 875 dollari, 1.610 uno da 40' e 1.610 dollari un 40' high cube. Hapag Lloyd a sua volta ha preannunciato rincari su special cargo e container refrigerati che dal Mediterraneo vanno verso Canada e Messico: per tutti i Paesi del Mediterraneo il rincaro è di 250 dollari per Teu mentre dall' Italia è di 300 dollari per Teu. Il vettore marittimo tedesco sempre da marzo introdurrà anche un' altra peak season surcharge da 250 dollari per Teu sui container dry cargo spedito dai porti del mediterraneo verso Messico e Canada. Stesse notizie, ma sul trade Sud Europa-Usa, arrivano da Hamburg Sud che da metà marzo prevede rincari per container dry, special cargo e reefer dal Mediterraneo verso oltreoceano: il sovrapprezzo è di 250 dollari per Teu ma dall' Italia i reefer pagheranno 300 dollari per Teu. Da marzo aumenti anche da Msc per la rotta Italia-Cina: dai porti di La Spezia, Venezia e Trieste a quello di Shanghai i noli lieviteranno di 350 dollari a container e lo stesso surcharge è previsto per le spedizioni verso gli Emirati Arabi. S ovrapprezzi anche sulla tratta Italia-Australia/Nuova Zelanda, tra 250 e 500 dollari sui container da 20', 40' e 40' high cube. (riproduzione riservata)



## Il Secolo XIX

### Focus

---

traghetti

### Convenzione in scadenza Caos sulle rotte per le isole

Il cambio di governo non aiuta e non sarà semplice risolvere il problema della scadenza della convenzione sulle rotte per le isole. Più di 70 milioni di denaro pubblico che garantiscono ogni anno i collegamenti marittimi che da domani notte, senza la copertura dello Stato, verranno sospesi. Il rischio per autotrasportatori e passeggeri è di rimanere "prigionieri": sino alla scadenza della convenzione il servizio è garantito da Tirrenia, ma sul futuro il ministero dei Trasporti non si è ancora pronunciato: «È inconcepibile il silenzio del ministero che mette a serio rischio i collegamenti da e per le isole» dicono Cgil, Cisl e Uil. Così serve un segnale immediato «altrimenti il Sud Italia sarà irraggiungibile e l' unica rotta in funzione sarà la Porto Torres - Genova» spiega il Pd sardo. Chi ha provato a prenotare ha trovato posto solo dal 27 maggio prossimo per un viaggio Cagliari-Palermo dicono gli imprenditori sardi. «Lo stop compromette e non poco l' economia regionale» spiega il segretario generale di Trasportounito Maurizio Longo che prevede «un aumento dei prezzi di imbarco, l' azzeramento degli sconti e l' allargamento della forbice fra grandi flotte e piccole imprese». --

