



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
domenica, 04 aprile 2021**



Prime Pagine

| | | |
|------------|--|----|
| 04/04/2021 | Corriere della Sera Prima pagina del 04/04/2021 | 5 |
| 04/04/2021 | Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 04/04/2021 | 6 |
| 04/04/2021 | Il Giornale Prima pagina del 04/04/2021 | 7 |
| 04/04/2021 | Il Giorno Prima pagina del 04/04/2021 | 8 |
| 04/04/2021 | Il Manifesto Prima pagina del 04/04/2021 | 9 |
| 04/04/2021 | Il Mattino Prima pagina del 04/04/2021 | 10 |
| 04/04/2021 | Il Messaggero Prima pagina del 04/04/2021 | 11 |
| 04/04/2021 | Il Resto del Carlino Prima pagina del 04/04/2021 | 12 |
| 04/04/2021 | Il Secolo XIX Prima pagina del 04/04/2021 | 13 |
| 04/04/2021 | Il Sole 24 Ore Prima pagina del 04/04/2021 | 14 |
| 04/04/2021 | Il Tempo Prima pagina del 04/04/2021 | 15 |
| 04/04/2021 | La Nazione Prima pagina del 04/04/2021 | 16 |
| 04/04/2021 | La Repubblica Prima pagina del 04/04/2021 | 17 |
| 04/04/2021 | La Stampa Prima pagina del 04/04/2021 | 18 |

Venezia

| | | |
|------------|--|---------------------------|
| 04/04/2021 | Corriere del Veneto Pagina 10 «Navi a Marghera, lavoro difeso Fuori laguna? Non si farà mai» | <i>Alberto Zorzi</i> 19 |
| 04/04/2021 | Il Gazzettino Pagina 31 Le associazioni ambientaliste «No a soluzioni provvisorie aggiungono altri problemi» | 20 |
| 04/04/2021 | La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 20 Il terminal crociere ora è un rebus Valzer delle concessioni a Marghera | <i>ENRICO TANTUCCI</i> 21 |
| 04/04/2021 | La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 20 «Il terminal di Fusina può ospitare subito e anche a costi irrisori i giganti del mare» | 23 |
| 04/04/2021 | La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 21 Due milioni di euro, due mesi di tempo per studiare lo scalo fuori laguna | 24 |
| 03/04/2021 | Online News Via le navi da crociera da Venezia, decreto del Consiglio dei ministri | 25 |

Savona, Vado

04/04/2021 **Il Secolo XIX (ed. Savona)** Pagina 25 **ALBERTO GHIARA** 28
«Vado Gateway, un forte impulso all'attività spedizionieristica»

Genova, Voltri

04/04/2021 **La Repubblica (ed. Genova)** Pagina 4 30
Depositi chimici, l' università coordina il dialogo città-porto

03/04/2021 **Ship Mag** 31
Porti liguri: a febbraio traffici ancora in calo a -16,2 per cento

Ravenna

04/04/2021 **Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)** Pagina 11 32
Direttamente in yacht fino in Darsena Pronto il servizio

04/04/2021 **Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)** Pagina 50 33
Yacht in Darsena per visitare la città

03/04/2021 **Lugonotizie** *Redazione* 34
Ravenna Yacht Experience. Yacht e Superyacht potranno approdare alla banchine della Darsena

03/04/2021 **Ravenna Today** 36
Le "super" imbarcazioni potranno approdare alla Darsena

03/04/2021 **ravennawebtv.it** 38
Yacht e Superyacht potranno approdare alla Darsena della città grazie al progetto Ravenna Yacht Experience

Livorno

04/04/2021 **Il Tirreno** Pagina 24 40
Usb: «Ora tavolo città-logistica»

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

04/04/2021 **Il Messaggero (ed. Abruzzo)** Pagina 41 41
Fina a Marsilio: «Un tavolo sui porti»

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

04/04/2021 **La Provincia di Civitavecchia** Pagina 4 42
Università ed Authority: è forte la sinergia

Brindisi

04/04/2021 **Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)** Pagina 13 43
Dpp in mano ai consiglieri Al via l'analisi del documento che dovrà approdare in aula

04/04/2021 **Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)** Pagina 13 45
«Il futuro è anche nell' industria Rispettando ambiente e salute»

04/04/2021 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Capitanata)** Pagina 39 47
L' antico faro di Barletta torna all' Autorità portuale

Taranto

04/04/2021 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)** Pagina 49 48
Ecco il nuovo comitato dell' autorità portuale

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

04/04/2021 **Gazzetta del Sud (ed. Catanzaro)** Pagina 33 49
Allungamento del molo foraneo Va valutato l' impatto ambientale

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

04/04/2021 **Gazzetta del Sud** Pagina 21 50
Collegamenti veloci verso Reggio Un servizio in forte discussione

04/04/2021 **Gazzetta del Sud** Pagina 35 52
La città rivendica il diritto di scegliere il futuro del porto

Focus

03/04/2021 **Ship Mag** 53
Suez, l'ingorgo è stato smaltito. L'annuncio dell'Autorità del Canale (SCA)

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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



La Lettura
Il biografo di Philip Roth
oggi pomeriggio nell'App
speciale digitale di quattro pagine
e il settimanale in edicola

Ai lettori
Domani i quotidiani non usciranno
Il **CORRIERE DELLA SERA**
tornerà in edicola martedì 6 aprile
Il sito **Corriere.it**
sarà sempre aggiornato
Auguri di Buona Pasqua



Noi e la storia

UN AVVISO DI GARANZIA AL PASSATO

di Ernesto Galli della Loggia

Che cosa è successo perché si arrivasse ad accettare o addirittura spesso a promuovere, l'abbattimento delle statue di Colombo e Churchill considerandoli dei gaglioffi imprevedibili? A pensare che insegnare l'opera di Omero, di Dante e di Shakespeare, o eseguire la musica di Mozart costituissero una discriminazione offensiva verso chi ha un colore della pelle diverso dal bianco? Perché si diffondesse l'idea che la nostra storia sia null'altro che un cumulo di errori e di orrori? Da dove nasce questo delirio suicida del «politicamente corretto» che sta devastando l'immagine di sé dell'Occidente, contribuendo a paralizzarlo ideologicamente sulla scena del mondo?

Le origini sono molte ma a mio giudizio una spicca sulle altre: la crassa ignoranza della storia — innanzi tutto della propria storia — che ormai pervade le nostre società. Un frutto a sua volta di quella rivoluzione verificatasi a cominciare dalla seconda metà del secolo scorso nella formazione scolastica e universitaria, in specie delle élite politiche ma non solo: quando cioè diritto ed economia presero a sostituire il vecchio impianto a base storico-umanistica, divenendo sempre più il cuore del percorso formativo. Mentre, tra l'altro, pure diritto ed economia si liberavano progressivamente dello sfondo storico che fino ad allora era stato anche il loro (si veda ad esempio la vedeva emarginazione delle materie storiche nelle facoltà di giurisprudenza).

continua a pagina 28

L'obiettivo: vaccinare gli ultra 70enni e riportare a scuola tutti gli studenti. In settimana vede Salvini

Draghi, la linea per riaprire

I dati: contagi giù, più malati in terapia intensiva. L'Olanda ferma AstraZeneca

di Francesco Verderami

L'obiettivo è ripartire al più presto. Il premier Mario Draghi traccia la rotta nel mese ritenuto decisivo per il contenimento della pandemia. Vaccinare gli ultra 70enni e riportare a scuola tutti gli studenti gli obiettivi. In settimana vedrà il leader della Lega Matteo Salvini. Scendono i contagi, ma salgono ancora i ricoveri in terapia intensiva, mentre l'Italia entra nel secondo dei tre giorni di festa che la vedono interamente in zona rossa. In Olanda stop ad AstraZeneca per tutti fino al 7 aprile. La decisione dopo alcuni casi di trombosi.

da pagina 2 a pagina 9



REZZA, DIRETTORE DELLA PREVENZIONE

«Stiamo ancora soffrendo ma siamo al giro di boa»

di Margherita De Bac

Giovanni Rezza è il direttore sanitario della Prevenzione al ministero della Salute: «Il sistema sanitario soffre, negli ospedali scontiamo l'accumulo dei contagi delle scorse settimane, ma siamo al giro di boa — dice al Corriere —. Facendo molti vaccini riusciremo a fermare le altre varianti del virus. Ancora un po' di sacrifici e sarà luce».

a pagina 5

Medio Oriente Coinvolti anche consiglieri e ministri di Abdallah II



Il re Abdallah di Giordania con la moglie Rania. A destra, il fratellastro Hamza con la moglie Noor in una cerimonia ad Amman

Complotto a corte in Giordania. Agli arresti il fratellastro del re

di Davide Frattini

Congiura di palazzo in Giordania. «Sono agli arresti domiciliari» ha dichiarato in un video Hamza, fratellastro del re Abdallah accusato del tentato golpe. Coinvolti anche ministri e consiglieri.

a pagina 16

L'ITALIA E IL COVID I SOLDI DELLE FAMIGLIE

Volano i risparmi, per i giovani cresce la povertà

di Federico Fubini

Chi ha avuto quel 75 miliardi di euro? Dopo l'anno in cui il fatturato è caduto come mai prima nella storia repubblicana e mezzo milione di persone ha perso il lavoro, una domanda del genere può sembrare fuori luogo. Può apparire bizzarra l'idea stessa che dall'inizio della pandemia in Italia sia cresciuta da qualche parte una torta da spartire.

continua a pagina 13

MARTEDÌ L'INSERTO IN EDICOLA

Speculazione sui derivati un rischio «globale»

di Ferruccio de Bortoli

Nel sistema finanziario attuale ci sono almeno 640 mila miliardi di derivati e vanno monitorati. Speculazioni, come quelle del 2008, rischiano di produrre una crisi «globale».



PADIGLIONE ITALIA

di Aldo Grasso

QUELLA PREFAZIONE CHE (DIS)ORIENTA

Nicola Gratteri rischia di compromettere la sua carriera per aver scritto due paginette di prefazione. Si vede che non ha mai letto J. L. Borges. Il procuratore di Catanzaro nega di aver elogiato le teorie complottiste sul coronavirus contenute nel libro *Strage di Stato*, scritto da Pasquale Bacco e Angelo Giorgianni, ma la sua firma è, sull'uscio del testo, ad avallare tesi come la «scientocrazia» o il «dispiegarsi della strategia globale del terrore».



Gratteri
La firma «leggera» del pm dà credito a pagine che creano imbarazzo

La prefazione appartiene a uno di quei «segnali» che servono a orientare la lettura di un testo: copertina, titolo, prefazione, risvolto costituiscono l'apparato che marca la soglia di accesso a un libro. Gérard Genette, lo studioso di riferimento di queste forme di paratesto, ha scritto: «La prefazione è forse, fra tutte le pratiche letterarie, quella più tipicamente letteraria, a volte nel migliore, a volte nel peggiore dei sensi».

Gratteri ha virato verso il

peggiore. Forse per leggerezza, o per amicizia, ha dato credito a pagine imbarazzanti, non sapendo che la prefazione è un'arte difficile e misteriosa, come insegna Borges in *Prototipi*, una sublime raccolta delle prefazioni scritte per edizioni argentine di vari autori (Carroll, James, Whitman, Melville...).

Invertendo qualche lettera, la prefazione perfeziona: a volte nel migliore, a volte nel peggiore dei sensi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

FRENANO MILAN E JUVE

Ancora Lukaku Inter a più otto



di Mario Sconcerti

Inter a più otto. Solo un pari per Milan e Juve (nel derby con il Torino). Il Napoli raggiunge i bianconeri.

da pagina 38 a pagina 41

IL FUTURO VIAGGIA CON NOI.

FERROVIE ITALIANE

10404
9 771120 498009





Lo scandalo-assunzioni di pidini alla Regione Lazio non si ferma più: entrano il presidente regionale Pd, il braccio destro della De Micheli e un'ex assessora



Domenica 4 aprile 2021 - Anno 13 - n° 93
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



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

IL GIURISTA AZZARITI

"Norma chiusure pericolosa, troppi poteri al premier"

○ TRUZZI A PAG. 4

6 PARERI SUL NEO-M5S

"Conte è partito bene", "Meglio se andava solo"



○ GÓMEZ, NOTO, PASQUINO, REVELLI, SCANZI E SPINELLI A PAG. 6

PADOAN, MINNITI & C.

Ministri trombati di Renzi: ufficio di collocamento

○ GIARELLI A PAG. 8 - 9

LA LEGA E I SINDACATI

Cattedre vuote e precari furiosi: sanatoria al via

○ DELLA SALA A PAG. 5

DE GREGORI, 70 ANNI

Mi guardo intorno e resti sempre il n.1

» Vasco Rossi

De Gregori compie 70 anni oggi? Prima di tutto allora, gli faccio i miei più sinceri auguri di... 100 di questi giorni!!! Tanti matanti auguri, Francesco!! De Gregori è uno dei più grandi cantautori italiani, le sue canzoni sono sempre state per me fonte di grande piacere e di ispirazione. Lui ha cominciato prima di me e molto prima di me ha trovato la sua strada, quella della canzone d'autore, io l'ho trovata un po' dopo la mia, quella del cantautore rock, del rocker e della rockstar.
SEGUÈ A PAG. 22



SABRINA FERILLI E le ritorsioni per la serie di denuncia

"La mia fiction e Mittal contro gli operai, cornuti e mazzati"

■ Arcelor ha sospeso due lavoratori che avevano rilanciato su Fb "Svegliati amore mio", in onda su Canale5, per commenti "lesivi e minacciosi". L'attrice: "Qui la realtà supera la tv"

○ ROTUNDO A PAG. 15



Mannelli

per me non c'è speranza



...soprattutto senza la maluscola

Ehi, dici a noi?

» Marco Travaglio

Un tempo, se ricordavi le condanne di un politico, ti beccavi del "giustizialista" dal *Giornale* & C. Ora te lo becchi dal *Giornale* & C., ma anche, in stereo, da *Repubblica*. È capitato a Di Battista, reo di notare che i renziani chiedono alla Rai il bavaglio per Scanzi, mai indagato, e non per le orde di pregiudicati e imputati per gravi reati che pontificano come gigli di campo. Apriti cielo. Sallusti sul *Giornale* e Cappellini su *Rep* sono insorti come un sol uomo, riproducendo su carta le larghe intese di governo. Sallusti, a suo modo, è financo divertente. Invece Cappellini, offeso perché i talk "pagano Scanzi per fare l'opinione" e lui no, ci rifila un bignamì di storia del giustizialismo, noioso quasi quanto lui. Un frullato di storie e persone diverse per deplorare chi detesta i corrotti anziché esaltarli: un vizio tipicamente "reazionario", che però purtroppo "nasce a sinistra" fin da quando il Pci, invece di colludere con le Br, "sperimenta il collaterale con le procure" (testuale). Poi c'è Tangentopoli, "col tifo per i pm del pool di Milano" anziché per i ladri. Segue una raffica di slogan copiatati paro paro dal catalogo berlusconiano: "avviso di garanzia come condanna anticipata, carcerazione preventiva per estorcere confessioni, difesa in minorità rispetto all'accusa e presunzione di colpevolezza teorizzata da Davigo, star di un giustizialismo colorato nel frattempo di grillismo". A quel punto, "nelle tribune della sinistra o sedicente tale", arriva il "nuovo Zdanov", cioè il sottoscritto, in compagnia dei puritriboni "Sentora, Di Pietro e Finara"; e "l'Unità di Furio Colombo" mi "lascia commentare principe" (anziché eleggermi, che so, un Cappellini). E poi "il girtondino Flores D'Arcais" e quel facinoroso di Asor Rosa, al grido di "più Ddr per tutti".

Ora, se non andiamo errati, Asor Rosa scrive su *Repubblica* fin dalla fondazione. E Flores dirigeva *MicroMega* per il gruppo *Repubblica-ESPRESSO*, mentre l'*ESPRESSO* di Rinaldi rivaleggiava con *Repubblica* di Scalfari e Mauro nel pubblicare i verbali di Mani Pulite, i memoriali dell'Ariosto, le 10 Domande a B. su Noemi ecc. Da quelle stesse colonne, Cappellini ci spiega che il suo giornale ha sbagliato tutto per 40 anni finché, reduce dal *Riformista*, dal *Messaggero* e da *Mediaset*, arrivò lui. Possibile, per carità: man on si vede perché lo venga a dire a noi. Onde evitare che completi la storia del giustizialismo con la seconda puntata sul gruppo *Repubblica-ESPRESSO*, ci appelliamo ai casting dei talk, anche del mattino presto o della sera tardi: offre due spicce pure a Cappellini. Non più perché non venga, ma perché venga. Sì, è vero, il motto di Montanelli era "Un solo padrone: il lettore". E il suo è "Un solo lettore: il padrone". Ma fate un'opera buona. Sennò riatocca il pipitone.

VACCINI NUOVI RICOVERI PER TROMBOSI E L'OLANDA LO BLOCCA

DisAstraZeneca

SI RIPARLA DI LIMITI IN ITALIA



CAMPAGNA A RISCHIO

UN CASO DI REAZIONE GRAVE OGNI 100MILA VACCINATI: ORA CTS E GOVERNO VALUTANO DI DARLO AGLI OVER 60 E NON AI PIÙ GIOVANI

○ MANTOVANI A PAG. 3

NORD, TERAPIE INTENSIVE SATURE

Politici di S.Marino: prima il lockdown e poi i festini

○ CALAPÀ E RONCHETTI A PAG. 2 - 3

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Conte e le cavallette a pag. 10 • **Colombo** Virus e Ong a pag. 11
- **Mercalli** Aprile caldo-freddo a pag. 11 • **Luttazzi** Risate da sorpresa a pag. 19

DON MARCO POZZA

"Al Papa do del tu e Welby meritava i funerali in chiesa"

○ FERRUCCI A PAG. 20 - 21



BUONA PASQUA

Cari amici, domani (lunedì 5 aprile) "Il Fatto", come tutti i quotidiani, non sarà in edicola: ci ritroviamo martedì 6. Il nostro sito invece sarà sempre aggiornato. A tutti i lettori e le lettrici un sincero augurio di buona Pasqua.

La cattiveria

Rogatoria dei pm sui conti in Svizzera: Fontana non si oppone. Tanto il ricorso lo firma sua madre
WWW.FORUM.SPINOZA.IT



il Giornale



DAL 1974 CONTRO IL CORO



DOMENICA 4 APRILE 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 80 - 1.50 euro*

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

CONTROCULTURA **Il Leonardo da fiction svela il volto umano del genio** di Vittorio Sgarbi a pagina 29

IL LIBRO NEGAZIONISTA

GRATTERI, DON CHISCIOTTE E SANCIO PANZA

di Alessandro Sallusti

Nel giorno di Pasqua non posso sottrarmi all'appello, lanciato ieri da Giuliano Ferrara dalle colonne del Foglio, a rompere la cortina di silenzio alzata da giornali (non il nostro), televisioni e politici per coprire lo scandalo del super magistrato Nicola Gratteri, procuratore di Catanzaro, autore di una sciagurata prefazione a un libro sul Covid scritto da due signori, un magistrato e un medico, negazionisti e complottisti, con addirittura accenti antisemiti perché in ogni complotto che si rispetti gli ebrei non possono mancare. «Chi oggi tace è complice di quelle tesi», scrive Ferrara lanciando un guanto di sfida all'ipocrisia dei grandi opinionisti pronti a indignarsi a ogni accenno di Salvini sulle riaperture anticipate dei bar, ma coperti e allineati se in una operazione tesa a negare la gravità del virus è coinvolto il magistrato oggi più in vista d'Italia. Io certo mi meraviglio di Gratteri, ma ancora di più mi meraviglio dello stupore di Giuliano Ferrara che, da più tempo e più profondamente di me, conosce questo Paese e le sue classi dirigenti politiche, civili e intellettuali. Che si aspetta, che il magistrato più temuto e coccolato (nonostante inchieste così così) sia anche solo scalfito nella sua reputazione dalla gioiosa macchina dell'informazione italiana? Pensa davvero che gli intellettuali abbiano questa libertà e i loro editori tanto coraggio? Ci sarà un motivo per cui Giuliano Ferrara ha mollato baracca e burattini e si è trasferito a Parigi. Lo riassumo io: perché schifato di questo sistema incapace di rigenerarsi, sfianato dopo anni passati a fare il Don Chisciotte di Roma a suon di battaglie libertarie (e libertarie) contro i mulini a vento. Ferrara è un maestro in tanti campi, anche in quello delle cause perse. E allora, caro maestro, questa causa perdiamola insieme, vesto i panni dello scudiero Sancio Panza e lo scrivo pure io: un magistrato, anche se super, non può non essere chiamato dal suo datore di lavoro - lo Stato - a rendere conto di una simile bestemmia e neppure sottrarsi, se sarà ritenuto, più che a una condanna a una perizia psichiatrica. Ma ben sappiamo come andrà a finire: se neghi la gravità del Covid non puoi più insegnare, andare in tv, esercitare le professioni di medico e infermiere, ma puoi continuare a far tintinnare le manette ed emettere sentenze in nome del popolo italiano. Perché la verità, caro Giuliano-Don Chisciotte, è che non solo i giornalisti, ma purtroppo neppure il popolo italiano si indigna per questo. Al quale popolo, comunque, auguro buona Pasqua.

ASSALTO ALLE FIALE BOMBE NO VAX

Molotov contro un centro di somministrazione A RISCHIO IL PIANO VACCINI

Verso AstraZeneca solo agli over 60: caos pianificazione

■ Due bottiglie incendiarie sono state lanciate nella notte tra venerdì e sabato contro il centro vaccinale di via Morelli a Brescia. Si segue la pista anarchica e No Vax. Intanto l'Enna starebbe per riservare AstraZeneca solo agli over 60, con pesanti conseguenze per il piano vaccinale.

servizi da pagina 2 a pagina 7

IL CASO DADONE

Governo in tilt, all'antidroga la grillina pro marijuana

Domenico Di Sanzo

a pagina 9



POLITICHE GIOVANI La ministra Fabiana Dadone (M5s)

IL RETROSCENA

Se Salvini si aggrappa alle crociate

di Adalberto Signore

Qualche giorno di riposo e poi Matteo Salvini andrà incontro a un mese caldissimo. Le partite che attendono il leader della Lega, infatti, sono diverse e tutte - almeno sulla carta - piuttosto complicate. La prima è quella delle aperture, su cui l'ex vicepremier non ha intenzione di recedere di un passo nonostante l'aria che tira nel governo vada esattamente nella direzione

opposta. La seconda si gioca invece al Copasir, dove Salvini non vuole mollare la presidenza. Non tanto per un tema di poltrone, quanto perché i rapporti tra lui e Giorgia Meloni si vanno sempre più deteriorando. E tutto vuole l'ex ministro dell'Interno fuorché facilitare la nomina dell'attuale vicepresidente Adolfo Urso, esponente proprio di Fratelli d'Italia, ai vertici del Comitato (...)

segue a pagina 8

BUFERA SULLA PROCURA DI TRAPANI

Giornalisti intercettati, Cartabia manda gli ispettori

Fausto Biloslavo e Chiara Giannini

■ Sul caso dei giornalisti intercettati mentre si occupavano dei rapporti tra Ong e trafficanti di uomini, la Procura di Trapani cerca di fare chiarezza: «I dati raccolti non saranno utilizzati». Ma il ministero della Giustizia ordina accertamenti. Spunta il ruolo delle Diocesi nell'accoglienza a ogni costo.

con Micalessin e Raffa alle pagine 12-13

all'interno

IN EGITTO

La parata dei faraoni «resuscitati»

Francesco De Remigis

■ L'ultima sfida di Al Sisi in Egitto è la parata delle mummie. I faraoni diventano puri strumenti di marketing.

a pagina 15

SERIE A

L'Inter scappa Milan e Juve ancora fermate

■ L'Inter passa anche a Bologna con un gol pesantissimo del solito Lukaku. Pareggi per Milan (1-1 in casa contro la Samp) e Juventus (2-2 nel derby di Torino).

servizi nello Sport

L'articolo della domenica

Non esistono parole giuste nel linguaggio dell'amore

di Francesco Alberoni

Non sono tutti uguali gli amori, anzi sono diversissimi. Il nostro corpo è come un immenso organo che può suonare tutte le musiche, il nostro animo è come un'orchestra che può darci tutte le sinfonie. Il nostro linguaggio non è però così articolato e differenziato per darci conto di queste differenze, per farci sentire e rivivere le profonde e inconfondibili emozioni del grande amore. In particolare, non è adatto a farci rivivere le esperienze che proviamo nel vero grande innamoramento e anche in questo caso solo in certi periodi o in certi momenti straordinari in cui è come se fossimo trasportati (...)

segue a pagina 8

IL MESSAGGIO DI PAPA FRANCESCO

Come ricominciare a sperare dopo un'altra Pasqua triste

di Camillo Langone

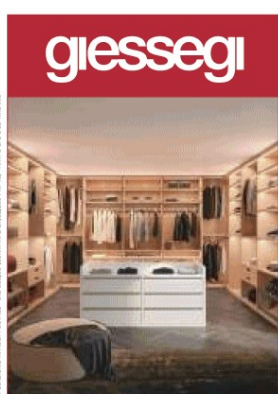
«È possibile ricominciare sempre». Io non sono un fan di Papa Francesco, chi mi legge lo sa bene, ma quando nelle sue parole sento un'eco delle parole di Cristo non posso che rallegrarmene, non posso che soffermarmi e provare, nel frastuono generale, a fare attenzione. «È possibile ricominciare sempre» dice il Papa in occasione della Pasqua, frase che oggi ha un suono diverso da quello che avrebbe avuto nel 2019, ovvio, ma anche nel 2020, quando già subivamo la presente clausura ma non eravamo sfiniti (spesso anche impoveriti) come adesso. Ricordate? C'era gente che cantava (...)

segue a pagina 16

AI LETTORI

In occasione della Pasqua, domani il **Giornale**, come tutti gli altri quotidiani, non sarà in edicola. Appuntamento a martedì 6.

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) SPECIARE IN UNO DEI SECONDI QUOTIDIANI IN CIRCOLAZIONE (VEDI ART. 1 C. 103 RUOLO)



IL GIORNO

DOMENICA 4 aprile 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it


CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Lainate, maxi sequestro e arresto. Disposte perizie

Pistole, mitra, fucili L'inquietante arsenale dell'odontotecnico

Palma in Lombardia



Pasqua 2021

È tempo di andare in missione

Mario Delpini Arcivescovo di Milano
In Lombardia



ristora

INSTANT DRINKS

Vaccini e divieti, istruzioni per l'uso

Come cautelarsi in caso di effetti collaterali: i consigli di Ema e medici. Accertamenti su due nuovi casi di trombosi dopo la dose
Feste blindate, cosa si può e non si può fare oggi e domani. Il sondaggio: gli italiani restano a casa ma rinvogliono bar e ristoranti aperti

Servizi
alle pagine 3, 4 e 5

Festività e restrizioni

Tutti in casa che sia davvero l'ultimo miglio

Sandro Neri

L'Italia celebra, per il secondo anno consecutivo, la Pasqua in regime di lockdown. L'auspicio è che sia l'ultima con queste modalità. Oggi e domani, come già ieri, saranno poche le attività consentite. Anzi, il Viminale ha già annunciato controlli più stringenti per scongiurare violazioni delle regole. Forse gli italiani si aspettavano che quell'ultimo miglio annunciato da tempo potesse essere più corto e che le festività pasquali potessero coincidere con il ritorno a una vita normale o quasi. Invece l'esplosione delle varianti del Covid e i ritardi nella campagna vaccinale hanno indotto il governo a proseguire nella linea della prudenza, prolungando le restrizioni.

Segue a pagina 2

LA PRIMA INTERVISTA A GIANNI MORANDI DOPO L'INCIDENTE DELL'11 MARZO
«USTIONATO SUL 15% DEL CORPO. HO RISCHIATO GROSSO, RINGRAZIO IL CIELO»



«VI RACCONTO IL MIRACOLO»

Comaschi alle pagine 6 e 7

Gianni Morandi,
76 anni

DALLE CITTÀ

Milano

Superbatterio nel reparto Covid L'Asst dei Santi «È stato contenuto»

Bonezzi nelle Cronache

Milano

Caduto e morto: «Quel ponte era pericoloso»

Servizio nelle Cronache

Buona Pasqua
Domani, come tutti i giornali, il nostro quotidiano non uscirà: sarà di nuovo in edicola martedì

L'informazione continua sui portali locali e su www.quotidiano.net



Il ministro Giovannini: non c'è il ponte sullo Stretto

Strade e nuove linee Tav «Le opere con i fondi Ue»

Ferruggia a pagina 11



Inseparabili e avversari, il bello dello sport

Sinner sfida l'amico L'epica dei duelli fraterni

Turrini a pagina 13

PROVA

CON VITAMINA C, VITAMINA D E ZINCO.

SUSTENIUM

Bioritmo3
Multivitaminico

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

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

A. MESARISE



Alias D

MALCOLM LOWRY Un romanzo incompiuto dell'autore britannico, dalla sua «trilogia messicana»: «La mordida», finora inedito in Italia



Culture

NADEESHA UYANGODA Una intervista all'autrice di «L'unica persona nera nella stanza», edito da 66thand2nd Guido Caldiron pagina 10



Visioni

NICK WATERHOUSE «Non esistono confini, la musica è arte», nuovo disco per il cantante americano Stefano Crippa pagina 11

il manifesto quotidiano comunista oggi con ALIAS DOMENICA

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE • EURO 2,00

DOMENICA 4 APRILE 2021 - ANNO LI - N° 80

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Ieri la fila per il cibo a Milano all'associazione Pane quotidiano



A Milano una fila di poveri lunga mezzo chilometro per elemosinare il pranzo e l'uovo di Pasqua alla mensa di «Pasto quotidiano». Ma gli indigenti aumentano ovunque dal nord al sud Italia: un milione in più al tempo del Covid. Tra questi i lavoratori esclusi dai sussidi del governo pagina 2

Diseguaglianze

Le nuove povertà ora non hanno di che sfamarsi

PIER GIORGIO ARDENI

Fosse solo che «vnum non habent», ma il fatto è che non hanno neppure il pane le migliaia di nuovi poveri italiani e non che si rimettono in fila come già i loro nonni. Ma allora c'era stata una guerra, distruzioni e morti. Oggi c'è una crisi sanitaria che da più di un anno imperversa, una pandemia che non è una guerra ma contro la quale, pare, non sappiamo «prendere le misure» se non quelle di limitare i contatti, disordinatamente sconvolgendo la vita sociale.

— segue a pagina 3 —

Il nuovo soggetto Una sinistra fuori dal governo d'abord

ALFONSO GIANNI

Quasi in sordina, almeno all'inizio, si è venuto sviluppando nelle ultime settimane un dibattito sul tema della costruzione di un nuovo soggetto politico della sinistra italiana.

Alcuni interventi su il manifesto, considerando anche le lettere pervenute alla redazione, vi hanno fatto esplicito riferimento, altri si sono limitati ad evocarlo, altri ancora lo hanno solo sfiorato.

Ma certamente qualcosa di più che un oscuro oggetto del desiderio.

— segue a pagina 6 —

LA DELEGA SULLE POLITICHE ANTIDROGA ALLA 5S DADONE. DESTRA ALL'ATTACCO

Governo, un problema stupefacente

Nei giorni in cui si apprende che New York è il quattordicesimo stato degli Usa a legalizzare la cannabis a uso ricreativo, la destra solleva un polverone sulla ministra delle politiche giovanili Dadone, per le sue prese di posizione antiproibizioniste sulle droghe leg-

gittate. A Dadone, con decreto pubblicato dalla Gazzetta ufficiale giovedì, è stata assegnata la delega per le politiche antidroga. La prima a suonare la grancassa proibizionista è la leader di Fratelli d'Italia Giorgia Meloni che lancia un «appello» ai partiti di centrodestra che so-

stengono Draghi: «Si facciamo sentire con decisione». Subito si fa sentire il forzista Occhiuto e così la polemica entra ufficialmente all'interno della maggioranza. E Maurizio Gasparri arriva addirittura a evocare la crisi di governo.

SANTORO A PAGINA 5

LA CAMPAGNA VACCINALE I primi tre mesi a piccole dosi

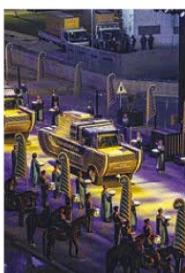
Nei primi tre mesi di campagna la politica non ha dato grande prova di sé nel garantire che i vaccini arrivassero laddove ce n'è più bisogno. Le inco-

gnite per il futuro: le disparità tra regioni, le dosi mai arrivate dalle case farmaceutiche e il dibattito sulla sicurezza di AstraZeneca. CAPOCCIA A PAGINA 4

FARAONI D'EGITTO Il golpista al-Sisi si autocelebra al Cairo con una sfilata di mummie

Con una cerimonia «olimpica» ieri l'Egitto ha trasferito 22 mummie di faraoni e regine dallo storico museo di piazza Tahrir al nuovo complesso di Al-Fustat. Figuranti, carri, orchestra, droni e luci lungo 5 km di percorso: ad attendere i sarcofagi il presidente al-Sisi, nella celebrazione di sé a una settimana dal blocco di Suez. Due progetti, il nuovo Canale e la cerimonia, figli della stessa mente e di un identico obiettivo: cementare il nazionalismo di regime, humus su cui prospera il potere di pochi e la miseria di molti.

CRUCIATI, PORCHEDDU A PAGINA 7



Cairo, la sfilata dei faraoni

all'interno

M5S Rousseau, Conte oscilla e Casaleggio rilancia

GIULIANO SANTORO PAGINA 6

Ong Giornalisti intercettati, Cartabia indaga su Trapani

RED. INT. PAGINA 5

Territori occupati Betlemme senza vaccini né Pasqua

MCHELE GIORGIO PAGINA 8

Lele Corvi



10464 Pasto Italiani Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Gipe/CRM/232103 9 770025 215000

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





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CXXX-N° 93 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 456 - ART. 2, COM. 20/6, L. 662/96

Fondato nel 1892



Domenica 4 Aprile 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A RISCHIA E' PRODDA: "IL MATTINO" - "IL BISPARI", EURO 120

La canzone d'autore

De Gregori, i 70 anni nel racconto di chi ha iniziato con lui

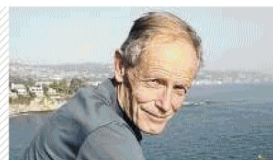
Federico Vacalebre a pag. 15



L'intervista

Erri De Luca: «Murales basta con i falsi miti intellettuali superficiali»

Valentino Di Giacomo in Cronaca



«Un rischio riaprire le scuole»

► Intervista a Ranieri Guerra, vicedirettore Oms: «Impennata dei contagi a ogni ritorno in classe. La sperimentazione su Sputnik sta funzionando. Aiutiamo i Paesi poveri o il virus non sparirà»

Vaccinazione e regole

IL VIRUS, LA UE E IL NODO DUE TRATTATI

Romano Prodi

Governare a Bruxelles è persino più difficile che governare a Roma. Pochi mesi fa la Commissione Europea, dopo un lungo periodo di impopolarità, aveva riacquisito una generale immagine positiva con il varo del NextGenerationUE che, finalmente, dava inizio a un grande progetto per fare uscire l'Europa dalla lunga crisi. La luna di miele è durata lo spazio di un mattino. *Continua a pag. 47*

Il nuovo partito

M5S, CONTE TRA DIGITALE E TABÙ

Mauro Calise

I nodi che Conte deve sciogliere, per rimettere in corsa i Cinquestelle, sono numerosi e intricati. A suo merito che ne ha mostrato piena consapevolezza, dettagliando ai militanti e al neo-establishment pentastellato i cambiamenti che occorrerebbero. Sorvolando, però, sul nodo più spinoso, quello della sua elezione. Fino a ieri, il processo era semplice. Grillo dava la benedizione, e gli iscritti su Rousseau l'approvavano. *Continua a pag. 47*

Emilio Fabio Torsello

Ranieri Guerra, direttore vicario dell'Organizzazione Mondiale della Sanità fa il punto sull'attuale situazione pandemica: «Rischioso riaprire le scuole, impennata dei contagi a ogni ritorno in classe». Guerra spiega anche che «sulla prequalifica di Sputnik l'Oms sta andando avanti con i dati forniti dai colleghi russi». Fondamentale, per il professore, la vaccinazione anche ai Paesi poveri: senza la messa in sicurezza di tutti il virus non sparirà. *A pag. 3*

Le molotov di Brescia

Attentato al centro vaccinale Locatelli: «Progetto eversivo»

Il lancio delle bottiglie molotov contro il centro vaccinale di Brescia per gli inquilini è un gesto eversivo. Lo pensa anche Franco Locatelli, presidente del Consiglio superiore di sanità che avverte: «Definì l'incendio del portone della sede

dell'Istituto superiore di sanità come oltraggiosamente intimidatorio. Le stesse parole si possono usare per quanto accaduto a Brescia. Sono segnali ingiustificabili».

Conti, Errante ed Evangelisti a pag. 6

La ricerca

I disturbi alimentari come effetto del Covid colpiti anche i ragazzi

Le lunghe fasi di lockdown hanno acuito i disagi psicologici nelle sfere più giovanili, con un range di bambini che si ammalano ora anche dagli 8 anni: nel 2020 è stato riscontrato un aumento di tutti i casi di patologie del comportamento alimentare *Larcan a pag. 11*

Il ricordo di Sibillo

L'omaggio della paranza al capoclan su TikTok

Luigi Sabino

Spopolano su TikTok, nella pagina "Emanuele Sibillo est'vive", gli omaggi, vera e propria apologia del boss ragazzino, ucciso a Forcella. Dalle raccolte di fotografie con sottofondo musicale al video che lo ritraggono insieme ad amici e parenti fino a poco prima della sua tragica fine. *A pag. 13*

Pazzo Napoli con il Crotone (4-3), scatto Champions: raggiunti i bianconeri



Assalto alla Juve

Marco Ciriello, Pino Taormina, Anna Trieste, Roberto Ventre da pag. 16 a 19

Il punto

UNA SQUADRA DAI DUE VOLTI

Francesco De Luca

Nella disastrosa giornata della difesa è stato un difensore ad evitare al Napoli un passo falso e a consegnargli la quarta vittoria consecutiva alla vigilia della grande sfida di mercoledì contro la Juve, intanto agganciata al quarto posto: Cattuso e i suoi uomini sono rientrati in zona Champions. *Continua a pag. 46*

I focus del Mattino

L'Europa l'ultima a ripartire

► Le previsioni sul recupero del Pil ai livelli prima del virus

Nando Santonastaso

Troppe incognite, dentro e fuori l'Europa, per poter indicare con buona approssimazione quando l'incubo innescato dal Covid-19 finirà. Pesano le incertezze sui tempi della vaccinazione, il rischio di rallentamenti provocati da nuove, eventuali varianti, la concreta attuazione del Recovery Fund. L'Italia, insieme alla Spagna, non vedrà un ritorno ai livelli pre-Covid neanche entro la fine del 2022, sempre secondo la Commissione Ue. Gli altri Paesi dell'Unione, invece, raggiungeranno i livelli di produzione pre-crisi già alla fine del 2021 anche se la situazione all'interno dell'Eurozona, secondo le previsioni dell'Ocse, resta variegata. *A pag. 8*

I racconti di Pasqua

È IL VACCINO IL SIMBOLO DELLA RINASCITA

Antonio Pascale

L'anno scorso, Pasqua cadeva il 12 Aprile, era una bella giornata, i ciliegi fioriti da tempo, le graminacee già esplose. Insomma, la Primavera si sentiva eccome, ma - ricordiamo - eravamo ancora chiusi. *Continua a pag. 47*

MATER PASTIERA TRA SIRENE E CORTIGIANE

Giuseppe Montesano

Sono tempi difficili, per il nostro. Sarà la precarietà di questo tempo di peste? Sarà la primavera serpeggiante? A dire il vero mi sveglio a metà della notte anche in autunno e in pieno inverno, e non voglio parlare dell'estate, e quindi chissà. *A pag. 14*

► In occasione della Pasqua domani Il Mattino non sarà in edicola, tornerà martedì 6 aprile. Tutte le notizie in tempo reale sul sito www.ilmattino.it
Ai lettori gli auguri del Mattino

PROVA SUSTENIUM Bioritmo3 Multivitaminico

CON VITAMINA C, VITAMINA D E ZINCO.

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

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





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 143-N° 93
ITALIA
Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Domenica 4 Aprile 2021 • Domenica di Pasqua

IL GIORNO DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

21 VACCINI GIORNO PER GIORNO

Dosi somministrate ieri:
252.051

Dosi somministrate in totale:
10.949.510

Rispetto al giorno precedente:
-32,5%

Rispetto alla settimana precedente:
+0,1%



Clooney & C.
Le star di Hollywood in fuga in Australia: virus a zero e fondi i set si moltiplicano

Guaita a pag. 12



Tendenze
Addio "faccine" ai ragazzini le Emoticon non piacciono più

Musolino a pag. 14



Norme da rivedere
La Ue perdente sui vaccini e il nodo dei Trattati

Romano Prodi

Governare a Bruxelles è persino più difficile che governare a Roma. Pochi mesi fa la Commissione Europea, dopo un lungo periodo di impopolarità, aveva riacquisito una generale immagine positiva con il varo del Next Generation Ue che, finalmente, dava inizio a un grande progetto per fare uscire l'Europa dalla lunga crisi. La luna di miele è durata lo spazio di un mattino. Da quando il vaccino è chiaramente emerso come l'unico strumento per uscire dalla pandemia, la Commissione è divenuta oggetto di un crescente discredito per non essere stata in grado di garantire un numero di dosi paragonabile a quelle disponibili negli Stati Uniti.

Una critica giustificata, ma che trova solo parzialmente la spiegazione negli errori compiuti dalla Commissione durante le trattative con le grandi imprese farmaceutiche e negli inadempimenti contrattuali da parte delle imprese stesse. Errori e inadempimenti non sono mancati tanto nei tempi dei negoziati, quanto nelle quantità e nei prezzi dei contratti conclusi. Ma la debolezza europea ha radici più profonde. La differenza sostanziale è che il governo americano ha potuto prendere l'immediata decisione di fornire, alle proprie imprese farmaceutiche, enormi quantità di denaro dedicate ad accelerare la ricerca e la produzione del vaccino.

Continua a pag. 23

Molotov contro i vaccinatori, pista anarchica

► **Locatelli (Cts):**
«Un piano eversivo minaccia la Sanità»

ROMA Brescia, bombe molotov contro l'hub dei vaccini. L'attentato non è stato ancora rivendicato, sospetti sui no vax e sui gruppi anarchici. Franco Locatelli (Cts): «Un piano eversivo minaccia la Sanità».

Conti ed Errante alle pag. 4 e 5

► **Niente paga: i sanitari no vax ci ripensano**

Pensione sospesa ai medici volontari il pasticcio che frena l'immunizzazione

ROMA Vaccinazioni, il pasticcio dei medici pensionati: «Aiutare? Non ci conviene». Potevano supportare la campagna ma se lavorano si vedono "conge-



lare" l'indennità. Intanto, i sanitari no-vax si pentono: il siero per salvare il posto.

De Cicco Evangelisti e Marani alle pag. 8 e 9

► **Viaggio nella comunità di recupero di Todì**

Effetto Covid sui disturbi alimentari Non solo ragazze, in aumento i maschi

Laura Larcari

Disturbi alimentari, la pandemia ha fatto aumentare del 50 per cento i casi tra i giovanis-



simi. A Todì, nella comunità di recupero leader in Italia, la presenza di maschi tra i 13 e i 17 anni è aumentata del 20%.

Alle pag. 10 e 11

«La frattura dell'Italia Centrale»

► **Crollo del Pil e meno nascite: un dossier Svimez certifica l'esistenza di un nuovo caso nazionale** Marche e Abruzzo le più colpite. Danni anche per Lazio e Toscana. Le imprese: sbloccare i progetti

► **Caicedo-gol, 2-1 allo Spezia e sorpasso sui giallorossi (2-2 col Sassuolo)**



Champions, la Lazio c'è
E la Roma si butta via

Caicedo autore del 2-1 della Lazio allo Spezia Nello Sport

ROMA Qualcosa sta cambiando. E in peggio. La frattura territoriale italiana invece di saldarsi si sta ulteriormente scomparendo. Crollo del Pil, meno nascite: il Centro si sta allontanando dal Nord, che sta scavando una "fossa economica" che rischia di lasciare indietro un nuovo pezzo di Paese sganciandolo dall'Europa. Marche e Abruzzo le regioni più colpite: in 12 anni in fumo un quarto della ricchezza e occupati in caduta. E a soffrire sono anche le economie del Lazio e della Toscana.

Bassi e Mancini a pag. 2

► **L'appello**

Legnini: «Più fondi per strade e treni»

A pag. 3

► **L'intervista**

Doris: «Ripartiremo di slancio e la Borsa darà la spinta finale»



Osvaldo De Paolini

Ripartiremo di slancio ma servono più capitali». Così Ennio Doris in una intervista a *Il Messaggero*.

A pag. 15

La spy story russa



Biot, vita in carcere
«Dov'è la palestra?»

Allegrì a pag. 13

In occasione della Pasqua *Il Messaggero* domani non sarà in edicola. Tornerà martedì. Auguri ai lettori. Verrà aggiornato il sito ilmessaggero.it



BENVENUTI NEL FUTURO

PRIVATE & INVESTMENT BANKING

RENEWABLE ENERGY

DIGITAL & PERSONAL BANKING



Banca del Fucino

Gruppo Bancario Igea Banca

www.bancafucino.it

CAPRICORNO FAVORITO



Buona domenica, Capricorno! Pasqua con Luna ultimo quarto, fase non molto propensa all'esaltazione romantica, però è certamente una Luna che ispira poeti e musicisti. "Notte di luna calante", ricordiamo Domenico Modugno e quelle notti blu, a Polignano a mare. Che potete sicuramente rivivere anche voi, se vi deciderete a lasciare per un po' in disparte le orribili questioni materiali. Il successo può attendere, l'amore no. Auguri.

L'oroscopo all'interno

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



il Resto del Carlino

DOMENICA 4 aprile 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it


CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Emilia Romagna

**La carica dei volontari
Trecentomila persone
che fanno del bene**

de Franchis nel Fascicolo Regionale



A 9 anni dal terremoto in Emilia

**Chiese, teatri
torri e rocche
ancora chiusi**

Bruschi nel Fascicolo Regionale

ristora
INSTANT DRINKS

Vaccini e divieti, istruzioni per l'uso

Come cautelarsi in caso di effetti collaterali: i consigli di Ema e medici. Accertamenti su due nuovi casi di trombosi dopo la dose
Feste blindate, cosa si può e non si può fare oggi e domani. Il sondaggio: gli italiani restano a casa ma rinvogliono bar e ristoranti aperti

Servizi
alle pagine 3, 4 e 5

La Pasqua del Gianni nazionale

**C'è un ragazzo
che ama la vita
(e la sua città)**

Michele Brambilla

Gli auguri di Pasqua quest'anno ce li fa Gianni Morandi, nell'intervista che ha dato a Giorgio Comaschi e che trovate alle pagine 6 e 7. Sono auguri speciali per una Pasqua speciale. E perché speciale? Beh, perché mai come quest'anno, quando ci siamo incrociati per gli auguri, ci siamo detti «speriamo che sia davvero una resurrezione». Non ne possiamo più, inutile dire perché. In questo clima di sfinito e un po' di depressione, arriva il sorriso di Gianni Morandi. Dall'11 marzo è ricoverato al Bufalini di Cesena al centro grandi ustionati. Ne avrà ancora per un bel po'. Eppure ci dice: «Sono fortunato».

Continua a pagina 2

**LA PRIMA INTERVISTA A GIANNI MORANDI DOPO L'INCIDENTE DELL'11 MARZO
«USTIONATO SUL 15% DEL CORPO. HO RISCHIATO GROSSO, RINGRAZIO IL CIELO»**



**«VI RACCONTO
IL MIRACOLO»**

Comaschi alle pagine 6 e 7

Gianni
Morandi,
76 anni

DALLE CITTÀ

Bologna, all'ex centro sociale

**Le feste impunte
degli antagonisti
Infuriati i residenti
della Bolognina**

Servizio in Cronaca

Bologna, passa l'Inter

**Rossoblù ko
con la capolista
Vincono Virtus
e Fortitudo**

Servizi nel QS

Buona Pasqua
Domani, come tutti i giorni, il nostro quotidiano non uscirà: sarà di nuovo in edicola martedì
L'informazione continua sui portali locali e su www.quotidiano.net



Il ministro Giovannini: non c'è il ponte sullo Stretto

**Strade e nuove linee Tav
«Le opere con i fondi Ue»**

Ferruggia a pagina 11



Inseparabili e avversari, il bello dello sport

**Sinner sfida l'amico
L'epica dei duelli fraterni**

Turrini a pagina 13

PROVA

CON VITAMINA C, VITAMINA D E ZINCO.

SUSTENIUM
Bioritmo3
Multivitaminico 3

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

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

A. MESARISE

GECAR nuova concessionaria OPEL

DOMENICA 4 APRILE 2021 IL SECOLO XIX

GECAR OPEL

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "SPECCHIO" - Anno CXXXV - NUMERO 14, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

RENZO PIANO: «DAGLI OSPEDALI NASCERÀ UN NUOVO UMANESIMO»

L'INTERVISTA DI ANDREA MALAGUTI / PAGINE 36 E 37



INDICE

Table with 2 columns: Page number and Content description (Primo piano, Cronache, Commenti, etc.)

L'EDITORIALE

LUCA UBALDESCHI

L'ITALIA ALL'ULTIMA CHIAMATA

Mentre l'Italia si affanna per cercare di vaccinare tutti gli ottantenni e settantenni, lo Stato di New York ha annunciato che da martedì potranno immunizzarsi i residenti sopra i 16 anni di età.

Non sono mai stato iscritto al partito "dell'erba del vicino è sempre più verde", di chi crede cioè che all'estero si faccia sempre e comunque meglio, ma il confronto non può lasciarsi indifferente. Perché accelerare potentemente nel piano di vaccinazione non vuol dire soltanto proteggere il prima possibile il più grande numero di persone, obiettivo di per sé già fondamentale, ma anche creare le basi perché un Paese sia attrezzato a cogliere la ripresa meglio e in anticipo rispetto ad altri.

Come ha ricordato il Fondo monetario internazionale, d'altronde, una strategia vaccinale efficace da qui all'estate potrebbe portare il Prodotto interno lordo dell'Italia a crescere del 4,25% a fine 2021, rendendo più a portata di mano il recupero della condizione pre-Covid.

Ma la realtà ci dice che il nostro Paese è ancora troppo pesantemente ostaggio dell'emergenza sanitaria. Combatte una durissima battaglia quotidiana - come è giusto - ma non c'è la percezione che parallelamente stia costruendo qualcosa per il "dopo", con il rischio di perdere ulteriore terreno rispetto a chi è più avanti nel contrasto al Covid-19.

Insieme con la difesa della salute, è però questa la partita cruciale e aprile il mese decisivo per cambiare marcia e strategia.

SEQUE / PAGINA 13

GENOVA, DONNA COLPITA DA TROMBOSI DOPO ASTRAZENECA. IL SOTTOSGREGARIO SILERI: NON C'È NESSO DI CAUSA-EFFETTO MA PUÒ SERVIRE UN LIMITE DI ETÀ

Vaccini, lo scatto della Liguria Prenotazioni per 60 mila disabili

Sesta regione in Italia per seconde dosi. Ma resta indietro la Scuola. A Taggia le iniezioni si fanno in auto

Gli ultimi dati confermano uno scatto nelle somministrazioni dei vaccini in Liguria, anche se la regione resta indietro su alcune categorie, come i lavoratori della scuola. «Stiamo recuperando», dice Toti. Mercoledì prenotazioni per 60 mila disabili e i loro conviventi. Primo giorno di vaccinazioni in auto a Taggia. A Genova grave una donna di 32 anni colpita da trombosi dopo il vaccino AstraZeneca. Il sottosegretario Sileri esclude un nesso di causa-effetto ma pensa a limiti di età per questo vaccino.

SERVI / PAGINE 2-5

IL CASO

Laura Anello / PALERMO

Immunizzati in chiesa, l'esperimento siciliano si rivela un flop

Cinquantamila posti per la vaccinazione disponibili nelle chiese siciliane e solo quattromila persone che si sono presentate. L'esperimento si è rivelato un flop.

L'ARTICOLO / PAGINA 2

ROLLI



LA DOMENICA



MAURIZIO MAGGIANI

La vita che risorge è tutta intorno a noi anche se è una festa che passeremo in casa

È Pasqua; abbiate pure i vostri dubbi, ma distoglietevi per un attimo e guardate e ascoltate e annusate, è Pasqua. Ovunque voi siate potete, e a ragione, dubitare di voi e degli umani in generale, ma tutto intorno ogni essere è risorto. La malvarosa prorompe sfacciata dagli anfratti dell'asfalto, i cinghialotti calano a frotte dalla macchia colmi di neonato appetito inseguendo il sogno ancestrale di un cassonetto stracolmo. Stamane, qui, nel campo proprio davanti a casa, due leprotti marzolini impazzivano impudenti nella loro danza d'amore, sulla ripa la pervinca lilla, il tarassaco dorato, l'aglio, bocche di leone, tulipani selvatici, nell'orto il prugno, l'albicocco, il pesco e il ciliegio, colori e profumi da capogiro. E l'orchestrare degli uccelli, quelli di città ancora più esaltati di quelli di campagna, sulle gronde, sui fili, sui rami, tutto un ci ci, ciu ciu, ti ti, tac tac, si anche il picchio quest'anno mette su casa sulla roverezza lacerata di due secoli e mezzo.

SEQUE / PAGINA 13



Pasqua in rosso: chi cura, chi controlla, chi viaggia, chi compra

Genova, l'ospedale San Martino, la Stazione Brignole, Boccadasse e il mercato Orientale (Fornetti) MENDUNIEVIANI / PAGINE 6 E 7

ROSSOBLÙ RAGGIUNTI DALLA FIORENTINA, BLUCERCHIATI RIACCIUFFATI DAL MILAN. SPEZIA BEFFATO

Per Genoa e Samp pareggi con tanti rimpianti

Per Genoa e Samp nel bicchiere mezzo pieno ci sono due pareggi importanti in chiave classifica. Ma è il bicchiere mezzo vuoto a prendersi il proscenio perché si tratta di due vittorie mancate. Il Genoa a Marassi contro la Fiorentina passa in vantaggio con Destro ma viene raggiunto presto da Vlahovic. A inizio ripresa arriva l'espulsione di Ribery ma la squadra di Ballardini non trova il colpo del ko. La Samp in casa

AI LETTORI

Domani, per la festività pasquale, i quotidiani non usciranno. Il Secolo XIX tornerà in edicola martedì 6 aprile. Il sito web sarà sempre aggiornato. Ai lettori gli auguri di Buona Pasqua.

del Milan gioca una partita di grande personalità, mette alle corde i rossoneri e passa in vantaggio con una magia di Quagliarella. Silva si fa espellere ingenuamente, la squadra tiene ma viene beffata (in contropiede!) allo scadere. Lo Spezia all'Olimpico mette sotto la Lazio, raggiunge il pareggio con una prodezza di Verde, ma un cervelotico rigore visto solo dal Var rovina tutto.

GLI ARTICOLI / PAGINE 40 - 44

VIGILANZA VALBISAGNO logo and services description

AURUM logo and gold/silver purchase information



€ 2,50 in Italia — Domenica 4 Aprile 2021 — Anno 157 — Numero 92 — ilsole24ore.com



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo



Porporato. Matteo Zuppi, arcivescovo di Bologna

A tavola con **Matteo Zuppi**
«La crisi è il codice con cui misurarsi Sprona l'uomo e la comunità al mutamento»

di **Paolo Bricco** — a pagina 9

Firma Digitale Remota
OTP Mobile
Ti basta solo lo smartphone



Domenica

BIBBIA & ANIMALI
L'UMILE ASINO
NEL MOMENTO
DI GLORIA

di **Gianfranco Ravasi**
— a pagina 1



PROCESSO ALLA DAD DISASTRO A DISTANZA?

di **Roberto Casati** — a pagina 111

EDITORIA ITALIA UNITA NEI LIBRI

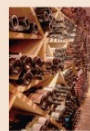
di **Raffaele Liucci** — a pagina 17



Viaggi 24

Enologia
Tesori nascosti in cantina

di **De Cesare Viola**
— a pagina 17



Tech 24

Ecosistemi
Quando è il frigo a gestire la vita di tutta la casa

di **Gianni Rusconi**
— a pagina 19

Semplificazioni in arrivo per il 110% Verifiche più facili sugli immobili

Superbonus

L'obiettivo: rivedere le regole sulla conformità urbanistica E i lavori agevolati accelerano

Il governo vuole semplificare le procedure per i lavori agevolati con il Superbonus. Sotto la lente, in particolare, la verifica di «doppia conformità» dell'immobile non solo al titolo di oggi ma anche a quello del tempo in cui

fu costruito. La ricerca dei vecchi documenti negli archivi cartacei dei comuni (e per giunta con il personale in smart working) rallenta le autorizzazioni. Si pensa di eliminare o alleggerire la «doppia» conformità oppure escluderla almeno per gli interventi di edilizia libera. Intanto l'Ance registra una forte accelerazione dei lavori eseguiti con un +24% degli importi nella settimana 24-30 marzo rispetto alla precedente. **Giorgio Santilli, Guglielmo Saporito e Gian Lorenzo Saporito** — a pag. 3

Edizione chiusa in redazione alle 22

Partite Iva, con fatturato fino a 100mila euro il crollo dei ricavi è doppio

Decreto Sostegni

Il 58% dei soggetti perde oltre un terzo. Nelle altre fasce soglia raggiunta solo dal 30%

Sono le piccole attività a pagare il costo più alto della crisi prodotta dalla pandemia. Lo spiegano i numeri elaborati dal Governo per mettere a punto il Dl Sostegni. Nella fascia di

chi nel 2019 ha fatturato fino a 100mila euro, il calo di volume d'affari nel 2020 di almeno il 30%, che dà diritto all'aiuto ha colpito il 57,6% delle partite Iva. Nelle fasce superiori di fatturato, invece, in media poco più del 30% delle attività ha visto sfumare l'anno scorso almeno un terzo dei ricavi. Bar, negozi, autonomie e professionisti interessati dai nuovi aiuti sono quasi 2,4 milioni, e rappresentano l'80% dei destinatari dei nuovi aiuti pubblici. La loro perdita media di ricavi è stata di 41.860 euro.

Mobili e Trovati — a pag. 5

COVID: L'OLANDA BLOCCA AZTRAZENECA

Riaperture, punto a metà aprile

Barbara Flammeri — a pag. 7

LETTERA AL RISPARMIATORE

De'Longhi, la sfida è correre di più in Asia e Nord America

di **Vittorio Carlini** — a pagina 14

BUONA PASQUA AI LETTORI
Domani il Sole 24 Ore, come tutti i quotidiani, non sarà in edicola. Il Sole tornerà in edicola martedì 6 aprile

PROVA IL NUOVO SOLE 24 ORE
1 mese a 1€. Per info: ilsole24ore.com/abbonamenti
Servizio Clienti 02.30.300.600

IL TITOLO HA GUADAGNATO IL 56% NEGLI ULTIMI 30 GIORNI

Volkswagen, l'anti Tesla d'Europa



Zero Emissioni. Il Gruppo Volkswagen ha investito 46 miliardi per l'elettrificazione dei suoi modelli. Nella foto, una delle due Torii Auto Silos nella sede di Wolfsburg, dove vengono stampati i veicoli prodotti. **Alberto Annichiarico** — a pag. 12

Big industriali, maxi riserva in cassa

Società quotate

Ammonta a circa 54,5 miliardi di euro la disponibilità di cassa di dieci tra le maggiori società industriali italiane quotate. La pandemia e la scarsa visibilità sui mercati hanno spinto le

aziende a incrementare il più possibile la capacità di generare cassa, aumentando le disponibilità immediate. Il risultato è stata un'esplosione di liquidità: un «tesoretto» che ora attende di essere smobilizzato e che potrà servire per crescere, anche se le imprese per ora non sembrano avere fretta di tornare alla normalità. **Matteo Meneghelo** — a pag. 4

CYBERATTACCHI

Publicati in rete i dati di 500 milioni di utenti Facebook

— Servizio a pagina 10

IL PIANO ANTI PANDEMICO

L'EUROPA E I RITARDI DI NEXT GENERATION

di **Sergio Fabbrini**

S i dice che sia «un cane che abbaia ma non morde». In realtà, la Corte costituzionale tedesca (Bundesverfassungsgericht - BVerfG), con l'ingiunzione del 26 marzo scorso rivolta al presidente della Repubblica Frank-Walter Steinmeier, di mostri ne ha già dati abbastanza. Spiegò perché. Cominciamo dall'inizio. Nel dicembre dell'anno scorso, dopo un anno di trattative, l'Unione europea era riuscita finalmente a concordare un programma speciale (Next Generation Eu o Ng-Eu costituito di 750 miliardi) per combattere gli effetti economici e sociali della pandemia. Collegato al Quadro finanziario pluriennale (QFP) per il 2021-27, costituito di più di 1.100 miliardi, quel programma si impegnava a mettere a disposizione dei Paesi colpiti dalla pandemia nuove risorse europee (sia sotto forma di prestiti che di sussidi). Mentre il QFP 2021-27 consiste di trasferimenti finanziari nazionali, non si poteva ricorrere all'aumento di questi ultimi per sostenere Ng-Eu.

— Continua a pagina 7

ECONOMIA REALE

FALLIMENTI, L'ANDAMENTO È ANOMALO

di **Marcello Minenna**

A 4 aprile 2020, al culmine dello shock pandemico, si verificò che l'imponente caduta del Pil e la scarsità di liquidità avrebbero provocato un tsunami di fallimenti nel settore privato. D'altronde era successo con la grande crisi finanziaria del 2009 e quella del debito dell'area euro nel 2011-12. La caduta rapida della domanda in condizioni normali innesca una grave crisi di liquidità nel settore privato non finanziario. In breve tempo questa si trasforma in una crisi di solvibilità, soprattutto se le banche restringono l'accesso al credito perché anch'esse in difficoltà. All'onda di fallimenti segue un'impennata della disoccupazione, con ripercussioni a cascata su consumi, risparmi, produzione industriale. Successivamente le banche accumulano un'imponente quantità di crediti deteriorati (com'è accaduto in Italia dal 2011) che rendono difficile la ripartenza dell'economia reale.

— Continua a pagina 14

Ambrosiano
Valutiamo & Acquistiamo I Tuoi Preziosi

Augura
Buona Pasqua!

Vi aspettiamo in via del Bollo 7 Dal Lunedì a Venerdì dalle 9.00 alle 18.00 • Sabato dalle 9.00 alle 13.00





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Domenica 4 aprile 2021
Anno LXXVII - Numero 93 - € 1,20
Domenica di Pasqua

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel. 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n.46) art.1 comma 1, DCB ROMA - Abbinamenti a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50 - a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50
a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40 - a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 -
a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,40 - nella Riviera Toscana (da Falerona a Monte Argentario): Il Tempo + Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6990

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

I PARLAMENTARI NON RINUNCIANO AL MAGNA MAGNA

Al ristorante solo i deputati

Per la pandemia agli italiani è vietato mangiare fuori e prendere il caffè al bancone

Ma alla Camera e al Senato il servizio al tavolo e il bar non si sono mai fermati

Il trucco: sono considerati «mense aziendali» e autorizzati dai decreti

DI ALBERTO DI MAJO

Con lo Spezia Caicedo regala a Inzaghi altri 3 punti d'oro in chiave Champions

La Lazio vince e sogna, Roma 2-2 col Sassuolo



Austini, Biafora, Carmellini, Rocca, Pieretti, Salomone e Zotti da pagina 26 a 29

Ristoranti aperti soltanto per l'asporto, gestori dei bar costretti a servire i clienti fuori dalla porta. Un incubo per tanti italiani. Ma non per tutti. I deputati e i senatori, infatti, possono ancora sedersi al tavolo per pranzare o appoggiarsi al bancone per bere un caffè. (...)

Segue a pagina 3

L'ultima battaglia della sinistra Pd ossessionato da Salvini Usa pure le spie contro la Lega

DI FRANCESCO STORACE

Domanda: ma se il Pd ce l'ha così tanto con Matteo Salvini, perché ci sta in maggioranza assieme? Non poteva dirlo prima a Sergio Mattarella? Adesso rimproverano al leader della Lega persino la guerra di spie - dai contorni (...)

Segue a pagina 7

Il retroscena

Il piano segreto di Letta per portare Prodi al Colle

Bisignani a pagina 6

Intervista a Monica Guerritore

«Ristori solo ai teatri che producono e creano lavoro»



Siberia a pagina 5

L'accusa dei dottori alla Regione: «A noi pochissime dosi, il piano vaccini non funziona»

Nel Lazio la rivolta dei medici di base

Politica estera allo sbando
Dilettanti alla Farnesina
Libia regalata ai russi

Pomicino a pagina 7

La guerra delle dosi continua tra i medici di famiglia e la Regione Lazio. Accusata dai camicini bianchi del sindacato Fimmg di privilegiare i grandi centri vaccinali nella distribuzione dei sieri e di aver approntato un «meccanismo bizantino di prenotazione» che provoca molti problemi.

Sbraga a pagina 14

Buona Pasqua

Come gli altri quotidiani Il Tempo domani non sarà in edicola. Auguriamo a tutti i lettori una buona Pasqua. Ci rivediamo martedì 6 aprile

la **S** TORACIATA
La spia russa si è fatta consegnare il curriculum di Di Maio. «Ma davvero è ministro?»

endovir
EBTNA-LAB: dalla ricerca italiana arriva lo spray orale ENDOVIR

Il diario
di Maurizio Costanzo
Inanzitutto buona Pasqua alle Lettrici e ai Lettori. Sono contento che la Sindaca Raggi abbia accettato di dedicare il nuovo Teatro Valle (sono in corso i lavori che dureranno un po') a Franca Valeri. Si chiamerà "Teatro Valle Franca Valeri". Franca, una grande attrice, morta l'anno scorso centenaria, che al Valle debuttò anche come commediografa. Quel teatro, poi, è veramente una bellezza di Roma. Mi ha incuriosito, parlando della Sindaca Virginia Raggi, che quando è arrivata in vetta in Campidoglio è rimasta a vivere, con la famiglia ovviamente, alla borgata Ottavia, dove viveva prima. Un gesto elegante che non so se tutti avrebbero fatto. Ancora auguri.

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

LA NAZIONE

DOMENICA 4 aprile 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it


CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Intervista all'abate Bernardo Gianni

«Sentiamoci uniti
La rinascita
parte dalla fraternità»

Vetusti nel Fascicolo Regionale



Campagna di immunizzazione

Dosi record
La Toscana
recupera

Ulivelli nel Fascicolo Regionale

ristora
INSTANT DRINKS

Vaccini e divieti, istruzioni per l'uso

Come cautelarsi in caso di effetti collaterali: i consigli di Ema e medici. Accertamenti su due nuovi casi di trombosi dopo la dose. Feste blindate, cosa si può e non si può fare oggi e domani. Il sondaggio: gli italiani restano a casa ma rinvogliono bar e ristoranti aperti

SERVIZI
alle pagine 3, 4 e 5

Conte e Draghi a confronto

Una lezione
contro
gli slogan

Agnese Pini

Nei giorni che hanno preceduto questa Pasqua, la seconda in pandemia, la seconda da reclusi, ho ricevuto, come credo quasi tutti voi, una serie di messaggi che avevano più o meno lo stesso tenore. Parafraso: auguri per un futuro di resurrezione fuori dal covid e dai suoi disastri, auguri perché presto ne verremo tutti fuori. E per fuori ovviamente si intende: dalle chiusure e dalle reclusioni, dalle zone a colori, dai divieti, dalla paura di contagiarsi, ammalarsi, morire. Ricordo che un anno fa, per la Pasqua 2020, il tenore dei reciproci auguri non era diverso. All'epoca a confortarci c'era ancora l'ingenua idea che il virus fosse tutto sommato un male di stagione, destinato a esaurirsi con l'arrivo dell'estate.

Continua a pagina 2

LA PRIMA INTERVISTA A GIANNI MORANDI DOPO L'INCIDENTE DELL'11 MARZO
«USTIONATO SUL 15% DEL CORPO. HO RISCHIATO GROSSO, RINGRAZIO IL CIELO»



Gianni Morandi, 76 anni

Comaschi alle pagine 6 e 7

DALLE CITTÀ

Firenze

Appello di sindaci
e prefetto: siate
responsabili

Fichera in Cronaca

La redazione

All'interno
il racconto
di Marco Vichi



Buona Pasqua
Domani, come tutti i giornali, il nostro quotidiano non uscirà: sarà di nuovo in edicola martedì

L'informazione continua sui portali locali e su www.quotidiano.net



Il ministro Giovannini: non c'è il ponte sullo Stretto

Strade e nuove linee Tav
«Le opere con i fondi Ue»

Farruggia a pagina 11



Inseparabili e avversari, il bello dello sport

Sinner sfida l'amico
L'epica dei duelli fraterni

Turrini a pagina 13

PROVA

CON VITAMINA C, VITAMINA D E ZINCO.

SUSTENIUM
Bioritmo3
Multivitaminico 3

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

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

A. MENARINI



la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

L'Espresso

Direttore Maurizio Molinari

Anno 46 - N° 80

Domenica 4 aprile 2021

Oggi con L'Espresso e in regalo il libro *La Grande Poesia* in Italia € 2,50

Editoriali

L'importanza delle parole smarrite

di Eugenio Scalfari

I miei lettori troveranno qui un lungo brano tratto da un mio libro di qualche anno fa dove racconto il tema delle parole che si sono congelate nel cielo: per questo è difficile ascoltarle e con loro ascoltare il modo di una buona vita. Ho voluto condividerlo perché credo possa essere importante in questo momento, per capire quanto le parole sono importanti e quanto peso hanno davvero nella nostra esistenza. Il passo è tratto da *Alla ricerca della morale perduta*. Spero vi piaccia.

«Le parole ad un certo punto diventarono mute e ingombrarono il cielo. Una volta le parole diventarono solide, il freddo le aveva intrizzite e ingombrarono il cielo, un cielo fitto di parole rigide e secche, parole di ghiaccio o ritorte col filo di ferro, parole scritte ma senza più suono né eco. All'inizio gli uomini, senza più tutte quelle parole, si trovarono bene, la loro vita diventò meno complicata.

● continua a pagina 35

Se la Russia si allontana dall'Europa

di Maurizio Molinari

Le operazioni di intelligence hanno tempi e modalità del tutto propri ma a volte svelano processi in corso più ampi e complessi: ecco perché quanto avvenuto a Roma con la cattura di una talpa russa nello Stato Maggiore della Difesa è la cartina al tornasole della fase di crisi in cui versano le relazioni fra Mosca e l'Unione Europea. È una crisi che non è nell'interesse di nessuna delle parti coinvolte perché pregiudica i rapporti di collaborazione economica, interazione culturale e sviluppo globale che uniscono storicamente l'Europa alla Russia e che si sono andati rafforzando dall'indomani del crollo del Muro di Berlino. Ma è una crisi che bisogna esaminare senza remore perché investe la sicurezza del nostro Continente su tre fronti diversi ma convergenti: il rispetto dei diritti umani fondamentali, la cybersicurezza e la sovranità dell'Ucraina.

● continua a pagina 35

LA LOTTA AL VIRUS

Vaccinazioni, rischio frenata

L'appello delle Regioni: "Servono più dosi per evitare lo stop". Ma i problemi non dipendono solo dalle forniture. L'obiettivo del governo, 500 mila ogni 24 ore, può slittare a maggio. Negli Usa 4 milioni di iniezioni in un giorno

Pasqua in rosso. Allarme povertà: triplicati i pacchi alimentari

Il commento

Il bisogno di ritrovare la speranza

di Michela Marzano

● a pagina 34

Il piano vaccinale italiano contro il Covid rischia di rallentare. Le Regioni lanciano l'allarme sulla mancanza di dosi e temono di restare senza scorte. L'obiettivo di 500 mila somministrazioni al giorno, previsto dal governo, potrebbe slittare a maggio. Pasqua in zona rossa, con regole e divieti. Ed è emergenza povertà: le associazioni triplicano gli aiuti.

I servizi ● da pagina 2 a pagina 11

Mappe

Per gli italiani la pandemia durerà a lungo

di Ilvo Diamanti

La Pasqua è arrivata, ma la Quaresima del Virus non sembra finita. Anzi, pare che durerà ancora a lungo. Lo dicono i Virologi, i nuovi sacerdoti che vegliano sulla nostra salute. Affiancati dal governo, o meglio: i governi. Stato e Regioni. Ma sono gli stessi italiani a indicare una strada di sacrifici e divieti, obblighi e vincoli.

● a pagina 4

Arrestati funzionari di corte, nel mirino anche il fratellastro di Abdullah II



▲ Amman Al centro, il re di Giordania Abdullah II

"Giordania, complotto contro il re"

di Francesca Caferrì ● a pagina 15

Cultura

Il bestseller che racconta le donne del Vietnam

di Ilaria Zaffino

● alle pagine 36 e 37

Ligabue "Suonare sul palco è la mia vera dipendenza"

di Ernesto Assante

● a pagina 38

SCARPA



MOJITO BIO
SUSTAINABLE PATH.

Lo sport



L'Inter vince ancora adesso è in fuga per lo scudetto

di Condò e Vanni

● a pagina 42



A Miami con Sinner il figlio del tennis che non si lamenta

di Audisio e Rossi

● a pagina 28

AUGURI AI LETTORI Per le festività pasquali, domani Repubblica non sarà in edicola. Torna martedì 6 aprile. Il sito invece sarà sempre aggiornato

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/498121, Fax 06/49812393 - Sped. Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C.
Milano - via Nervese, 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

AI LETTORI

Domani per la festività di Pasqua, i quotidiani non usciranno. La Stampa tornerà in edicola martedì 6 aprile. Il sito web sarà sempre aggiornato. Ai lettori gli auguri di buona Pasqua.

Pasqua di Faraoni Nelle vie del Cairo sfilano le mummie dirette al nuovo museo

GIORDANO STABILE - P. 19

Serie A Ronaldo acciuffa il Toro e salva Pirlo. L'Inter vince a Bologna, scudetto a un passo

SERVIZI - PP. 30-33



NOBIS ASSICURAZIONI

LA STAMPA

DOMENICA 4 APRILE 2021

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (1,50 € QUOTIDIANO + 0,50 SPECCHIO ABBINAMENTO OBBLIGATORIO) | ANNO 155 | N. 93 | IN ITALIA | SPEDIZIONE ABB. POSTALE | DL 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) | ART. 1 COMMA 1, DCB-TO | www.lastampa.it | GNN

EDITORIALE

ITALIA E LIBIA UN ATLANTE OCCIDENTALE

MASSIMO GIANNINI

Domani Mario Draghi volerà in Libia. Incontrerà il nuovo responsabile del Consiglio presidenziale, Mohamed al Menfi, e il nuovo primo ministro ad interim, Abdul Dbeibah. È la prima vera missione a Tripoli di un capo di Stato straniero e soprattutto di un premier italiano, dopo le ritirate indecorose e i falsi movimenti di questi anni. Ed è una missione cruciale, non solo per la difesa del nostro interesse nazionale, ma in parte anche per la ridefinizione del nuovo Ordine Mondiale, la riaffermazione dei valori dell'Occidente, la ricostruzione del ruolo dell'Europa. Il senso sta nelle parole con le quali il presidente del Consiglio ha annunciato l'iniziativa in Senato il 24 marzo, alla vigilia del Consiglio Ue: "In Libia l'Italia difende i propri interessi internazionali e la cooperazione. Se vi fossero interessi contrapposti, non dobbiamo avere timori reverenziali verso qual che sia partner. Nel corso della mia vita mi pare di aver dimostrato estrema indipendenza nella difesa dei valori fondamentali dell'Europa e della nazione".

C'è un gigantesco strappo geo-strategico da ricucire. Le ultime pezze a colori improvvisate da Giuseppe Conte nel Corno d'Africa e nella Penisola Arabica hanno portato più malefici che benefici. I due incontri ad Abu Dhabi con Mohammed bin Zayed, tra il novembre 2018 e il marzo 2019, furono talmente inutili sul dossier libico che lo sceicco emiratino diede ordine ai suoi diplomatici di non organizzargli mai più altri colloqui con l'Avvocato del Popolo. Il blitz a Bengasi del 17 dicembre 2020, organizzato come uno spot di bassa propaganda solo per riportare a casa i pescatori mazzesi previa photo-opportunity con Haftar, è stato ancora più imbarazzante. L'ultimo premier che volò di persona a Tripoli fu Mario Monti, poco più di nove anni fa.

CONTINUA A PAGINA 23

PASQUA IN ZONA ROSSA. ALTRE POLEMICHE SUL VACCINO ANGLO-SVEDESE SOSPESO IN OLANDA. MORTE SOSPETTA IN LIGURIA

“AstraZeneca, servono limiti d'età”

Sileri: "L'Emma fissi regole certe". Il sondaggio: sette italiani su dieci dicono basta alle restrizioni

LA LEADER DI FDI

Meloni: "Sul lockdown il premier come Conte"

AMEDEO LA MATTINA

Giorgia Meloni non crede che il problema della linea dura sulle chiusure sia solo Speranza ma il fatto che il premier asseconda Pd e M5S. - P. 11

IL RETROSCENA

Cambia l'agenda Draghi aiuti alle grandi imprese

ILARIO LOMBARDO LUCA MONTICELLI

Aiuti alle grandi imprese e una modifica importante al Decreto Dignità. Draghi prova a progettare la ripartenza del Paese. - P. 9

ALESSANDRA GHISLERI

Sette italiani su dieci dicono basta alle restrizioni. Inoltre, crescono di poco più di 2 punti percentuali in 15 giorni coloro che dichiarano di non farcela più psicologicamente, tra questi ben il 55% sono studenti. Il sottosegretario alla Salute, Sileri: "Su AstraZeneca servono limiti di età, l'Emma fissi regole certe". - P. 3 | SERVIZI - PP. 2-7

IL CASO

MINNITI, LE ONG E QUEI GIORNALISTI INTERCETTATI

MICHELA MURGIA

L'espressione "teorema giudiziario" la pronuncio furbamente certi indagati eccellenti, quasi sempre politici, quando vogliono insinuare nell'opinione pubblica il dubbio che qualche procura della Repubblica li stia perseguendo per ragioni diverse dalla violazione della legge. In questi giorni emergerebbe però un ambito a cui la presunzione del fumus persecutionis si potrebbe applicare con molta più credibilità. - P. 23 | LONGO - P. 10



L'INTERVISTA

Piano: "Il nuovo Umanesimo nascerà negli ospedali"

ANDREA MALAGUTI



DALL'INVIATO A PARIGI

Parliamo di ospedali. A chiunque altro uno risponderebbe: «Scusa, ho fretta, magari ci sentiamo». Ma se a dirlo è Renzo Piano, uno risponde: «Bella idea». E in effetti è bella perché in un mondo che all'improvviso si sente sloggiato dal-

la felicità, l'Architetto genovese non consegna solo un progetto di Rinascimento (frase impronunciabile dopo il catastrofico siparietto Renzi-Mohammad Bin Salman), ma l'idea, concreta, di un nuovo Umanesimo. L'uomo al centro. A partire dal luogo simbolo del disastro pandemico. - PP. 24-25

LA POLEMICA

SULL'OMOFobia FRONTE DEL PALCO CONTRO SALVINI

ELENA STANCANELLI

Quella tra Salvini e i cantanti è una lunga storia di disamore. Attaccato per essersi opposto alla calendarizzazione del ddl contro la omotransfobia, anche stavolta il leader della Lega afferma di non curarsi della loro opinione. I cantanti possono dire quello che vogliono: non mi convinceranno, ha detto. Rendendo evidente quanto, giustamente, si curi della loro opinione. E quanto soprattutto si curi che della loro opinione si curi il suo elettorato. - P. 13 | ALL'IVA - P. 13



IL CARDINALE DI BOLOGNA

Zuppi: "Per giovani e donne è nostro dovere fare di più"

DOMENICO AGASSO

«Vinceremo la dura battaglia con la perseveranza. Con l'amicizia. E se agiremo solo per il bene dei bambini e dei ragazzi e proteggendo gli anziani e i fragili». L'arcivescovo di Bologna Zuppi eleva lo sguardo per guardare oltre la pandemia. Chiede ai politici «lungimiranza». «Rinascita e liberazione dai mali dell'umanità sono possibili. Ma dobbiamo essere tutti più generosi». - P. 15



SU SPECCHIO

La politica della resurrezione e il bisogno di comunità

MASSIMO REGALCATTI

Si vede la luce, dicono i virologi. L'esperienza collettiva del trauma dell'epidemia ci ha trascinati in un abisso. Ma abbiamo imparato qualcosa? Giacuno ha conosciuto l'angoscia del buio, della malattia e della morte: una diagnosi che mette a rischio la vita, la perdita di una persona cara, la sconfitta o il fallimento sono esperienze che prima del Covid abbiamo vissuto in solitudine.



SCARPA

MOJITO BIO SUSTAINABLE PATH.

SHOP ONLINE SCARPA.NET



«Navi a Marghera, lavoro difeso Fuori laguna? Non si farà mai»

Si di Brugnaro. Sambo: il sindaco ha perso. I comitati: stop al terminal nel canale nord

Alberto Zorzi

VENEZIA Per ora si dice soddisfatto di aver incassato il via libera alle navi a Marghera: non tanto per gli approdi diffusi nei terminal container, che forse entreranno in funzione solo dopo l'estate, quanto piuttosto per il via libera dell'Autorità di sistema portuale al terminal sulla sponda nord del canale industriale nord con un investimento previsto di 41 milioni di euro, come indicato nel bando per il progetto di fattibilità. «Esattamente come chiedevo io, così per i prossimi anni abbiamo garantito di non perdere posti di lavoro, che è quello che mi interessava di più», dice il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro. E quello è un punto importante, visto che secondo lui tutta la parte futura - il concorso di idee per trovare delle soluzioni fuori dalla laguna, che ha fatto esultare tutto il fronte ambientalista - non porterà a nulla. «Si capirà probabilmente tra qualche anno che sbarcare i turisti delle navi in mezzo al mare non lo fanno da nessun'altra parte del mondo», evidenzia.

Brugnaro ringrazia comunque il governo Draghi. «Ha un rispetto maggior per la città al confronto di quello di prima e il cambiamento dei ministri dell'Ambiente e dei Trasporti ha giocato a favore di una ragionevolezza nei rapporti - sottolinea - poi noi avevamo lì dei ministri infervorati per difendere la città: Brunetta, Gelmini, tutti quelli della Lega, che hanno cercato di non mettere in difficoltà il governo ma anche di non bloccare il traffico crocieristico».

Se Brugnaro scommette su Marghera, alcune associazioni ambientaliste invece chiedono al **Porto** proprio di ritirare quel bando per un nuovo terminal e hanno scritto una lettera al premier Mario Draghi e ai ministri competenti (Enrico Giovannini delle Infrastrutture, Dario Franceschini della Cultura e Roberto Cingolani della Transizione ecologica). Venezia Cambia, Ecoistituto del Veneto e il Caal (Altro Lido) temono infatti «una reale intenzione di proseguire per lungo tempo con le grandi navi in laguna» e ritengono quel progetto «un inaudito sperpero di denaro pubblico». I tre comitati vorrebbero che si andasse fuori dalla laguna e sostengono l'avamposto galleggiante firmato da Stefano Boato e Maria Rosa Vittadini, chiedendo però che vengano ridotte le toccate a Venezia. Ma non per questo sono contrari all'ingresso di alcune navi in laguna per andare alla Marittima: «Va identificata una "classe Venezia" di dimensioni ridotte e con caratteristiche elevate di qualità e di sicurezza, compatibili con la delicatezza del sito Unesco», concludono.

Italia Nostra invece boccia il decreto legge del governo, temendo appunto che la «temporaneità» degli approdi a Marghera possa essere di lungo termine, «comportando il raddoppio del carico del traffico per il Canale dei Petroli».

L'associazione, a dir la verità, le crociere proprio non le vuole da nessuna parte. «L'attracco fuori laguna non libererà Venezia dalla crocieristica che porta molte presenze a fronte di modesti introiti per la città, moto ondoso ed erosione - scrive Italia Nostra - Perché non pensare a una riconversione della Marittima a navi compatibili, anche a vela, non inquinanti?». Chi invece è soddisfatta è Monica Sambo, capogruppo del Pd a Ca' Farsetti: «La verità è che è prevalsa un'idea alternativa a quella di Brugnaro e della sua giunta, che finalmente porterà le navi fuori dalla laguna, accantonando (speriamo per sempre) progetti di scavo di nuovi canali che sarebbero distruttivi per l'ecosistema».



Le associazioni ambientaliste «No a soluzioni provvisorie aggiungono altri problemi»

GRANDI NAVI VENEZIA Meglio, ma non bene. È una posizione molto dura, quella assunta dal direttivo veneziano di Italia Nostra sul decreto legge con cui si sancisce la decisione trovare una soluzione definitiva con gli approdi fuori dalla laguna, soprattutto evidenziando criticità con le crociere.

«A parole - afferma il direttivo in una nota - il decreto cambia tutto e sposta le navi verso il mare, in pratica fa esattamente l' opposto, aggravando l' erosione lagunare. In attesa della realizzazione degli approdi definitivi extra Laguna, le navi continueranno infatti a solcare il Bacino, sino a che saranno approntati a Marghera approdi dichiarati temporanei. Tali terminal temporanei di fatto saranno opere di grandissimo impatto e dai costi insostenibili (62 milioni, ma verosimilmente molti di più: sarà necessario espropriare le aree interessate, arretrare le banchine e costruirne di nuove (700 m), pensare alle infrastrutture a viabilità nazionale, escavare il canale industriale, ampliare i bacini di evoluzione».

A valle di questo, poi son segnalati due possibili problemi.

«Comportando il raddoppio del carico di traffico (alle navi commerciali si sommeranno le croceristiche) per il Canale dei Petroli - prosegue l' associazione ambientalista - questo inevitabilmente verrà potenziato, raddoppiato e marginato con strutture rigide e scogliere. Inoltre l' attracco definitivo fuori Laguna in futuro non libererà Venezia dalla croceristica di grandi numeri e dimensioni che porta molte presenze a fronte di modesti introiti per la città, ma elevatissimi guadagni per le compagnie. Senza contare l' aumento del moto ondoso, e dunque dell' erosione, dovuto al trasporto di merci e passeggeri dall' ipotetico attracco esterno verso Venezia (e verso l' aeroporto, per il martoriato canale di Tessera).

Perché invece non pensare a un progetto di molto minor costo e di rapida esecuzione: la riconversione della Marittima a navi compatibili, anche a vela, non inquinanti, possibile senza perdere posti di lavoro?

SPERPERO DI DENARO Gli stessi timori vengono sollevati anche da Marco Zanetti (Venezia Cambia), Michele Boato (Ecoistituto del Veneto) e Salvatore Lihard (Comitato ambientalista Un altro Lido).

«La pretesa di realizzare approdi temporanei a Marghera - affermano in una lettera al Governo - fa pensare ad una reale intenzione di proseguire per lungo tempo con le grandi navi da crociera in Laguna o ad un inaudito sperpero di denaro pubblico: questo progetto - ora alla stadio di bando di gara per l' affidamento dei servizi di progettazione - va assolutamente fermato subito».

Questo perché sostengono che l' approdo fuori dalla laguna deve essere portato avanti da subito e fuori dalle paratoie del **Mose**. Inoltre, per i tre ambientalisti, la possibilità per le navi sotto le 40mila tonnellate dovrebbe essere promossa adeguatamente anche in funzione della tutela Unesco.

«Il numero delle grandi navi da crociera con destinazione Venezia dovrà comunque essere ridimensionato - concludono - e insieme razionalizzato il sistema delle loro toccate, ciò significa che nel bando per la progettazione delle nuove strutture la committenza dovrà precisare il numero massimo e le dimensioni degli accosti contemporanei da prevedere».





La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Il terminal crociere ora è un rebus Valzer delle concessioni a Marghera

L'uso delle banchine Tiv e Vecon destinate a ospitare le grandi navi sono in scadenza tra due anni. Trattative sul futuro

ENRICO TANTUCCI

Il nuovo terminal provvisorio per le Grandi navi a Marghera e il valzer della proroga delle concessioni che si trascina così.

C'è una partita delicatissima in corso tra pubblico e privato che si gioca sotto traccia in vista della realizzazione dell'attracco provvisorio nei fine settimana delle navi da crociera che - in attesa del terminal definitivo sul canale nord sponda nord e di quello ipotetico in mare, ora indicato dal Governo, per i quali ci vorranno comunque anni - dovrebbe avvenire presso le banchine controllate dai terminalisti Vecon e Tiv entrambi specializzati nel traffico dei container. Vecon fa parte del gruppo Psa di Singapore, una delle società leader nel mondo nella gestione dei terminal container.

Il Tiv, Terminal intermodale Venezia, è controllato paritariamente dalla società Mariner, che fa parte del gruppo Msc, una delle maggiori compagnie armatoriali di container al mondo, e dalla Marinvest dell'imprenditore maltese Ily. Come sta avvenendo per Venezia terminal passeggeri (Vtp), la società che gestisce lo scalo croceristico della Marittima, controllata dalla finanziaria regionale Veneto Sviluppo e da Venezia investimenti, la società delle compagnie di crociera, anche le concessioni dei due maggiori terminalisti container di Marghera sono vicine alla scadenza. Quella di Vecon scade nel 2023, con possibile proroga di un anno per la normativa sul Covid e quella di Tiv nel 2024. L'Autorità portuale pertanto si dovrebbe preparare a bandire le nuove gare per le concessioni.

Ma nel frattempo Vecon e Tiv sono le "padrone di casa" delle rispettive banchine e se il Porto vorrà provvisoriamente spostare qui nel fine settimana gli attracchi di alcune navi da crociera spostandole dalla Marittima, come chiede il governo, dovrà mettersi d'accordo con loro.

Cosa vorranno in cambio? E' facile immaginare che la richiesta possa essere la richiesta di una proroga della concessione sui terminal oltre la scadenza, evitando così di andare a una nuova gara.

E' del resto la stessa richiesta avanzata da Vtp sul terminal della Marittima e sostenuta anche dalla Regione, che si scontra però con la possibile illegittimità della concessione stessa, sollevata di recente dall'Anac, l'Autorità nazionale anti corruzione, dopo l'ispezione di un paio d'anni fa al Porto, con una procedura che dovrebbe essere completata prossimamente con il verdetto.

E sul terminal provvisorio per le grandi navi a Marghera si apre anche un altro interrogativo, finora non sollevato da nessuno. Chi lo gestirà?

Potrebbero farlo in teoria gli stessi terminalisti concessionari delle banchine, ma non è il loro mestiere. Possibile che si candidi perciò la stessa Venezia terminal passeggeri che già gestisce lo scalo croceristico della Marittima. Ma sulla base della concessione attuale non può farlo, perché riguarda, appunto, la Marittima. Starebbe dunque all'Autorità portuale decidere se estendere la concessione della Marittima anche a Marghera - e torna in questo caso il tema della proroga - o farne una nuova. Con bizzarre sovrapposizioni societarie, tra l'altro. Perché ad esempio Msc è uno degli azionisti di Vtp, ma è anche concessionaria del terminal Tiv dove le navi da crociera dovrebbero in teoria andare a



sbarcare.

Tutte decisioni che ricadono inevitabilmente in capo alla gestione commissariale del porto affidata per ora al Provveditore alle opere Pubbliche **Cinzia Zincone**, che ha da poco bandito anche la contestata gara per la realizzazione del terminal croceristico definitivo a Marghera, canale nord, sponda nord.

Ma decisioni così importanti e determinanti per il futuro dello scalo veneziano e della stessa croceristica



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

possono essere affidata solo a un commissario pro tempore?

Venezia è l'unico dei grandi porti italiani che in questo momento non ha un presidente, ma appunto, un commissario. Quali sono le intenzioni del Governo Draghi rispetto alla nomina del nuovo presidente dell'Autorità Portuale di Venezia? Difficile dirlo in questo momento, ma i bene informati assicurano che a livello politico, anche qui sotto traccia, la partita per la scelta del nuovo presidente dell'Autorità Portuale di Venezia sarebbe già cominciata, con moltissimi interessi in gioco.

All'attuale commissario spetta però nel frattempo dare una risposta chiara e celere a tutte le grandi questioni in gioco. Sarà bandita una nuova gara per la concessione dello scalo della Marittima? Chi gestirà il nuovo terminal crocieristico provvisorio di Marghera? Cosa si intende fare con le concessioni dei terminalisti di Marghera, Tiv e Vecon, innanzitutto che stanno per andare a scadenza? Prorogarle o metterle anche in questo caso a gara?

Il futuro del porto sia crocieristico che commerciale passa in parte anche dalla risposta a queste domande.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la lettera di Scarpa, Darsiè e Gersich a quattro ministri

«Il terminal di Fusina può ospitare subito e anche a costi irrisori i giganti del mare»

«Gli ormeggi temporanei per le grandi navi da crociera nei terminal container di Tiv e Vecon sono ancora tutti da realizzare ed organizzare, mentre per la nuova marittima sul Canale Nord si prospetta qualche anno di attesa e più di 41 milioni». Lo scrivono gli ex consiglieri comunali Renzo Scarpa e Renato Darsiè e l'operatore marittimo Andrea Gersich in una lettera, con una serie di documenti allegati, inviata a ben quattro ministri (Giovannini, Cingolani, Franceschini, Garavaglia) in cui sostengono che «è sempre più evidente che l'unica alternativa immediata al Bacino di San Marco sia l'utilizzo del **Porto Ro-Ro / Ro-Pax di Fusina**. I due ex consiglieri e l'operatore marittimo hanno prospettato la stessa ipotesi del terminal di Fusina anche ai due ultimi tre precedenti governi e ora tornano alla carica, convinti che questa sia l'ipotesi migliore per dare una fattibile e valida alternativa, già esistente, al passaggio dei giganti del mare nel bacino di San Marco.

«Abbiamo preso atto le decisione di prevedere lo spostamento definitivo, fuori dalle bocche portuali, delle Grandi Navi e abbiamo apprezzato la decisione di estromettere le navi dal Bacino di San Marco prevedendone l'ingresso dalla bocca di **porto** di Malamocco ma riteniamo di segnalarvi che il terminal traghetti di Fusina per merci e passeggeri già ospita saltuariamente grandi navi e potrebbe essere facilmente adattato, con spese irrisorie e tempi immediati, a rispondere con più capacità alle esigenze del traffico crocieristico ».

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Due milioni di euro, due mesi di tempo per studiare lo scalo fuori laguna

Il decreto-legge sulla crocieristica recentemente approvato dal Governo, prevede che entro 60 giorni dalla sua entrata in vigore l' **Autorità portuale** del Mare Adriatico Settentrionale lanci un bando per un concorso di idee al fine di individuare le soluzioni più idonee per contemperare le esigenze di tutela del patrimonio artistico, culturale e ambientale di Venezia e della sua laguna con quelle legate allo svolgimento dell' attività crocieristica e alle esigenze del traffico delle merci.

Allo scopo il governo ha stanziato poco più di due milioni di euro.

«La prossima settimana - ha dichiarato il ministro Enrico Giovannini, alle Infrastrutture - proporrò un incontro con il Presidente della Regione Luca Zaia e il sindaco Luigi Brugnaro per valutare insieme le questioni emerse nell' ultima riunione del cosiddetto 'Comitatone', che riguardano il riequilibrio idrogeologico dei territori lagunari, il recupero dei beni pubblici e la manutenzione dei sistemi di sicurezza». Il concorso raccoglierà proposte ideative e progetti di fattibilità tecnica ed economica per la realizzazione di punti di attracco al di fuori della laguna, utilizzabili dalle navi adibite al trasporto di passeggeri superiori a 40 mila tonnellate di stazza lorda e dalle navi portacontainer adibite a trasporti transoceanici.



--

Via le navi da crociera da Venezia, decreto del Consiglio dei ministri

Gr Stanziati 2,2 mln per un concorso di idee per attracchi fuori dalla laguna C' è il timbro del Governo Draghi adesso a decretare la decisione di espellere le navi da crociera dalla laguna di Venezia. Basta ai rischi per la città di cristallo connessi al passaggio dei 'giganti del mare' davanti a San Marco, come avvenne il 2 giugno 2019, quando la Mcs Opera si schiantò contro la banchina di San Basilio. Il Consiglio dei ministri ha approvato stasera un decreto legge per la disciplina del traffico crocieristico nella laguna. Il decreto legge approvato prevede un concorso di idee per realizzare punti di attracco per le navi fuori dalle acque protette della laguna di Venezia. Entro 60 giorni dall'entrata in vigore del provvedimento, l' **Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale** dovrà a lanciare un concorso di idee per l'elaborazione di proposte e progetti di fattibilità tecnica ed economica per realizzare e gestire punti di attracco fuori dalle acque protette della laguna. Per il 2021 sono stanziati 2,2 milioni di euro. "Una decisione giusta e attesa da anni: il Cdm approva un decreto legge che stabilisce che l' approdo definitivo delle Grandi Navi a Venezia dovrà essere fuori dalla laguna, come chiesto dall' Unesco", ha commentato il ministro Dario Franceschini. L' obiettivo è di "contemperare lo svolgimento dell' attività crocieristica nel territorio di Venezia e della sua laguna con la salvaguardia dell' unicità e delle eccellenze del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale del territorio". I punti di attracco fuori dalle acque protette della laguna dovrebbero essere utilizzati "dalle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda superiore a 40.000 tonnellate", ma anche - e questa è una novità - "dalle navi portacontaineri adibite a trasporti transoceanici". I tempi non saranno brevi per il nuovo porto esterno alla laguna. Nel breve periodo, resta l' indicazione già assunta dal Comitato del 21 dicembre 2020 - e ribadita una settimana fa dai ministri Cingolani, Franceschini, Giovannini, Garavaglia: le grandi navi - quando il traffico turistico potrà riprendere - dovranno essere dirottate sulle banchine industriali di Porto Marghera. La via per evitare San Marco e il Canale della Giudecca - la 'strada' attuale per la Marittima - è già stata trovata, ed è la soluzione voluta dal sindaco Luigi Brugnaro. Le navi potranno percorrere il Canale dei Petroli, entrando dalla bocca di porto di Malamocco, proseguire per il canale Nord di Marghera e qui attraccare. Il porto di Venezia ha lanciato a febbraio un bando per valutare la fattibilità tecnico economica dell' opera, che dovrebbe avere un costo di 41 milioni di euro. Il bando di progettazione, per una cifra di 936.804 euro, scadrà il 15 aprile. Più complesso identificare il nuovo futuro attracco fuori dalla laguna. Il solo progetto finora presentato, il Duferco-De Piccoli, prevedeva un terminal alla bocca di porto di Lido. Ma ha sempre registrato numerosi contrari, in testa il Comune di Venezia. (ANSA). Ti potrebbero interessare anche:



IL MOSE È GIÀ MARCIOO

MATERIALI SCADENTI, RUGGINE. LA CORROSIONE DIVORA LA MEGA OPERA INAUGURATA NEL 2019 DOPO 35 ANNI DI LAVORI. GLI ESPERTI DEL MIT DENUNCIANO E SI DIMETTONO: "TUTTO GIÀ SEGNALATO, NON SI È FATTO NULLA"

ALBERTO VITUCCI

Mose a rischio corrosione.

La più grande opera pubblica italiana che dovrebbe difendere Venezia, costata fin qui sei miliardi di euro e già inaugurata in pompa magna nel luglio scorso, soffre di un male oscuro. Nelle sue viscere, 15 metri sotto il livello del mare, avanza la corrosione. Ossidazione, ruggine e infiltrazioni d'acqua salata circondano e minacciano le dighe mobili e il loro punto più delicato, le cerniere. Ce ne sono 156, due per ogni paratoia nelle tre bocche di porto di Lido, Malamocco e Chioggia che mettono in comunicazione la laguna con il mare. Sono ancorate ai cassoni in calcestruzzo sul fondo della laguna e comandano il movimento delle dighe che si alzano quando sono riempite d'aria e si abbassano con dentro l'acqua. Un sistema progettato negli anni Ottanta, lavori avviati nel 2003 e non ancora conclusi. Dopo lo scandalo esploso nel 2014, gli arresti per corruzione, i ritardi e gli sprechi del Consorzio Venezia Nuova, il concessionario monopolista istituito per legge nel 1984, si sono scoperte molte falle nel sistema. Opere malfatte, buchi nelle tubature, conche di navigazione sbagliate e danneggiate dalla prima mareggiata.

E poi la corrosione. Si sapeva da tempo che qualcosa non andava. Lo avevamo denunciato con Gianfrancesco Turano sull'Espresso, cinque anni fa. La Mantovani, azionista del Consorzio che aveva costruito le cerniere sotto accusa, aveva sporto denuncia. Il settimanale era stato assolto, per aver «correttamente esercitato il diritto di cronaca».

E il problema non è stato risolto. Nemmeno dopo la nomina di un commissario straordinario, l'ex dirigente del Demanio Elisabetta Spitz, nel novembre del 2019. Nel luglio scorso la grande cerimonia di inaugurazione, alla presenza del premier Giuseppe Conte, ministri e burocrati di Stato. Le paratoie si sono alzate tra gli applausi. Poi non sono tornate giù, per via della sabbia che si deposita sul fondo e della mancata manutenzione. In autunno il **Mose** è stato alzato venti volte in presenza di acqua alta. Festa e tripudio. Ma il male sott'acqua continua a crescere. E l'emergenza corrosione è esplosa.

Con un gesto non frequente nel panorama del nostro Paese, i due ingegneri metallurgici esperti in corrosione consulenti del ministero delle Infrastrutture, si sono dimessi dal loro incarico. Susanna Ramundo, romana, ingegnere corrosionista, consulente dell'Unione europea, e Gian Mario Paolucci, professore padovano tra i massimi esperti italiani in materia hanno scritto una durissima lettera di denuncia. «La corrosione avanza e non si fa nulla. Ce ne andiamo».

«Mi sono dimessa perché ho perso», dice adesso Ramundo, che ha accettato di parlare con l'Espresso. «Non sono riuscita a tradurre banali concetti tecnici in azioni per chi poteva e doveva decidere. Nel 2016 abbiamo evidenziato le criticità dell'opera e proposto le soluzioni correttive. È tutto depositato, chiedete l'accesso agli atti del Cta, il Comitato tecnico del Provveditorato alle Opere pubbliche che decide il finanziamento dei progetti. Leggete bene. Ci sono parole e silenzi. I silenzi vanno letti più delle parole». Non si è fatto nulla, accusa l'ingegnere, per fermare la corrosione e porvi rimedio. «Gli errori progettuali sono tanti, ad esempio la selezione dei materiali del sistema di



tensionamento, quello che sorregge le paratoie e vive sott' acqua, fa tremare i polsi», scandisce Ramundo. Non acciaio Superduplex, resistente e più costoso, ma l' acciaio al carbonio, che si ossida all' aria. Il sistema cerniera del **Mose** è composto da un elemento fisso (femmina) ancorato al cassone sul fondo della laguna, e un elemento mobile (maschio, lo stelo tensionatore) sulla paratoia. «Le femmine sono in acciaio



al carbonio poi verniciato ma le vernici non sono coperture sigillanti. Le auto hanno cinque anni di garanzia contro la corrosione, perché dopo quel periodo la protezione offerta dagli strati di verniciatura si esaurisce ed è possibile la permeazione di agenti corrosivi. Nel caso del **Mose** questi elementi sono a immersione completa in mare, quindi altri avrebbero dovuto essere i materiali di queste componenti cirticissime, maggior cura si sarebbe dovuta porre al sistema della loro protezione c

atodica», spiega l'ingegnere. Non basta. Secondo l'esperta del ministero anche l'altro elemento (lo stelo tensionatore) è stato realizzato con acciaio rivestito di nichel. «Che invece di proteggere la lega sottostante contribuisce alla sua corrosione elettrochimica, detta galvanica. In ambiente umido questo processo provoca la dissoluzione del materiale meno nobile che ris

ulta essere proprio lo stelo». Dunque? «Tutto il sistema andrebbe rivisto integralmente. È previsto nel bando di gara europeo 54 da 34 milioni di euro, fermo da un anno e mezzo perché non si permette alle aziende di effettuare i sopralluoghi». Fatto sta che la situazione oggi nelle gallerie sott'acqua è drammatica. «Hanno scelto un materiale non idoneo, ad essere buoni. E non si sono condizionati gli ambienti delle gallerie per anni. Con i risultati che vediamo oggi: la soluzione salina ha agito indisturbata su tutti i componenti e sulle strutture delle gallerie. È lo stesso meccanismo che mette a rischio anche i mosaici

della Basilica di San Marco». Errori progettuali, incuria, manutenzione dimenticata. «Pensano alla manutenzione come il dover ripristinare componenti dopo che si sono usurate, invece si deve studiare il rischio di rottura. Per quello bisogna rifare tutto il sistema di aggancio. Per garantirne la vita e l'affidabilità del sistema», continua l'ingegnere. Dunque c'è anche un rischio di possibile cedimento. «Sono molto preoccupata. Abbiamo stimato una vita residua per gli steli della bocca di Treporti di soli 30 anni, contro i 100 garantiti dal progetto. Avevamo raccomandato ispezioni subacquee almeno un paio di volte l'anno». Invece? «Niente. E i tempi della corrosione non sono quelli della burocrazia». Uno dei tanti buchi neri del grande progetto, accusa Ramundo, è che nelle varie commissioni che hanno approvato l'opera non ci sono esperti di corrosione. Un grave errore è stato quello di sottovalutare quest

o aspetto, che adesso mette a rischio la tenuta del sistema. E non riguarda solo il **Mose**. «La corrosione e il degrado hanno portato al crollo del ponte Morandi e di molte altre infrastrutture in Italia. È un problema da affrontare seriamente e alla svelta. Occorre assumere giovani ingegneri specializzati in corrosione. Il **Mose** non si salva con gli avvocati con gli esperti e i consulenti che poi se ne vanno, ma con una strutt

ura di controllo efficace e specializzata», ricorda Ramundo. Possibile che nessuno in quarant'anni di studi e lavori abbia mai pensato a questo aspetto decisivo per il futuro dell'opera? «Ho documenti firmati da ingegneri del Politecnico di Milano che ci h

anno contestato, negando che quel fenomeno potesse accadere. Noi siamo andati avanti lo stesso. Ma adesso tutto è tornato indiet

ro, come in un film riavvolto. Per questo ci siamo dimessi». Un altro punto è rappresentato dal tipo di cerniera. Saldata e non fusa, affidata senza gara dal Consorzio di Mazzacurati all'impresa Fip, gruppo Mantovani, allora prima azionista del Consorzio a inizio anni Duemila. Scuote la testa l'ingegner Ramundo: «Facile immaginare che in ambiente marino sarebbe auspicabile evitare sa

ldature che rappresentano punti di debolezza del materiale». Adesso è tardi. Per rimediare bisognerà sostituire tutte le parti danneggiate. E il tempo scarseggia. Secondo il cronoprogramma ribadito dal commissario del **Mose** e dal

ministero i lavori dovrebbero concludersi il 31 dicembre. Ramundo sorride: «Davvero? E di quale anno? Con che affidabilità? Quale assicurazione lo prenderà in carico? Ho solo domande su questo punto, non vedo certezze. E non so più che dire. Più che dimettermi, che dovevo fare?».



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

«Vado Gateway, un forte impulso all'attività spedizionieristica»

ALBERTO GHIARA

Nel **porto** di **Savona**, con l'avvio a febbraio 2020 del **Vado** Gateway di Apm Terminals, sta crescendo l'attività spedizionieristica. Il ruolo delle case di spedizione è destinato a crescere anche all'interno di Isomar, realtà che riunisce le due anime degli agenti marittimi e degli spedizionieri savonesi. Il vicepresidente di Isomar, Gerardo Ghiliotto, che incarna nell'associazione proprio l'anima degli spedizionieri, è anche presidente dell'Unione utenti del **porto** di **Savona-Vado**: «Il nostro - spiega - è un **porto** di medie dimensioni, da 14-15 milioni di tonnellate, che ha sempre avuto una diversificazione merceologica importante.

Isomar con l'Unione utenti e con la sezione terminalisti aderente all'Unione industriali di **Savona** creano un fronte rappresentativo che totalizza quasi il 100% di attività del **porto** e per il **porto**».

Come stanno andando i traffici?

«**Savona-Vado** riflette l'andamento nazionale dei traffici: a **Savona** crociere -95%, rotabili calo ben sopra il 50%.

Rotabile a **Savona** significa principalmente Grimaldi.

L'indotto ha avuto un calo proporzionale. Le rinfuse solide sono scese del 30%, le merci varie hanno avuto un crollo abbastanza significativo. Viceversa è interessante rilevare il dato di **Vado**: il Gateway è partito il 6 febbraio, dallo zero virgola che c'era come volume di contenitori. Sebbene abbia una crescita un po' inferiore alle aspettative, **Vado** Gateway sta cominciando a macinare contenitori».

Con quali effetti?

«Si è ricreato per la prima volta dopo il 2010, data in cui Hamburg Sud abbandonò **Vado**, un po' di attività e presenza spedizionieristica intorno al movimento di contenitori.

Quel poco o tanto che transita genera un indotto spedizionieristico come c'è a Genova, La Spezia, eccetera. La presenza a **Savona** non è soltanto di spedizionieri autoctoni, ma anche di operatori che in parte si sono associati a Isomar e vengono da altre piazze, per lo più genovesi: transitari, spedizionieri e quant'altro. Tutti questi hanno cominciato a beneficiare di una crescita di **Vado** Gateway, che dopo il periodo difficile da aprile a settembre 2020, a partire da ottobre ha cominciato, con l'arrivo di due nuove piccole linee, a macinare un po' di volumi. L'inizio del 2021 è abbastanza promettente».

Quali opere servono a sostenere la crescita?

«La diga è un progetto avviato. Non serve solo alla piattaforma, ma anche a altre attività di **Vado** che oggi hanno un problema di rifrazione di onde che rende poco agibile quello specchio acqueo. Sul fronte terra c'è bisogno di opere di ultimo miglio, quindi tutto quello che è raccordo fra banchina, varchi portuali e connessioni stradali e ferroviarie. **Vado** nasce con l'ambizione molto importante di contare al 40% di spedizione ferroviaria, che è un traguardo a portata di mano e per il quale sono in corso investimenti sul parco ferroviario immediatamente retrostante il **Vado** Gateway. Anche gli investimenti annunciati da Rete Ferroviaria Italiana fanno ben sperare. Inoltre c'è bisogno di



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

migliorare la viabilità: una serie di infrastrutture viarie sono state lasciate indietro rispetto ai tempi di approntamento della piattaforma. Recentemente è stata fatta chiarezza con il Dpss (Documento di Pianificazione strategica di sistema portuale, ndr) modellato ascoltando le esigenze di istituzioni, enti, Comuni e componenti private».

Fra Genova e Vado c'è un rischio di eccesso di capacità sui container?

«Anche per il settore crocieristico a fine anni Novanta si gridò allo scippo delle crociere di Savona a danno di Genova. Dopo 20 anni la crescita e la qualità delle infrastrutture dedicate alle crociere ha fatto sì che il sistema Savona-Genova abbia potuto offrire una capacità che il singolo porto da solo non avrebbe potuto. Ci piace pensare che un' analoga situazione si possa immaginare nel medio-lungo periodo per il sistema portuale, denominato non a caso Ports of Genoa. Pescaggi e infrastrutture di Vado offrono possibilità che altrimenti il resto del sistema non avrebbe. Nel medio-lungo periodo non potrà che portare benefici. È chiaro che bisogna andare a prendere merce fuori dal raggio tradizionale a cui si è sempre pensato, e questo lo potrà fare soltanto il ferro».

-- © RIPRODUZIONE RISERVATA.

L' iniziativa

Depositi chimici, l' università coordina il dialogo città-porto

Il futuro dei depositi chimici, che da più di trent' anni attendono di conoscere il loro destino, inizia da un sito. Se non è corretto infatti parlare di "dibattito pubblico", come per la diga del porto e, in passato, per la Gronda, è però vero che alla decisione finale sulla ricollocazione di Superba e Carmagnani si arriverà attraverso un percorso di dialogo fra l' autorità e la città che avrà nell' università di Genova il suo fulcro. Come è noto, rispetto all' attuale collocazione in area urbana, il futuro dei depositi sarà in ambito portuale.

Dal Comune all' **authority**, quindi, attraverso una scelta che è già stata condivisa dai due enti, ma che ora deve tradursi nella definizione di una nuova area. Il percorso "dialogico", come si diceva all' inizio, parte quindi dalla pubblicazione del sito www.dialoghinporto.it ed è realizzato da un gruppo di lavoro del Dipartimento di Scienze Politiche dell' ateneo genovese formato da docenti, ricercatori e studenti e coordinato da Andrea Pirni (docente di Processi partecipativi e di attivazione).

Il sito vuole essere, spiega l' università, « uno strumento di ascolto attivo rivolto ai cittadini che permette l' invio di domande, considerazioni, valutazioni e proposte alle quali sarà dato riscontro entro 7 giorni. Il percorso dialogico include un ciclo di incontri con associazioni e comitati, coordinati dal gruppo di lavoro del dipartimento di Scienze Politiche in collaborazione con i Municipi, al termine dei quali sono previsti almeno due incontri tematici in streaming di restituzione di quanto emerso».

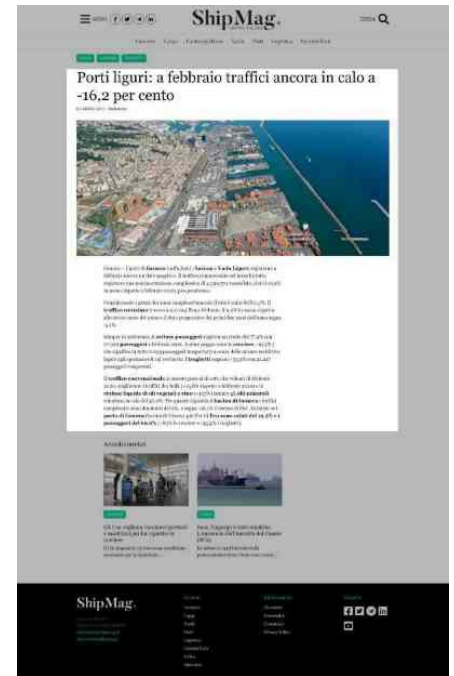
Entro la fine di aprile sarà presentato il percorso e inizieranno gli incontri nei municipi. Il calendario delle attività e gli aggiornamenti sullo stato della " rilocalizzazione" saranno pubblicati sul sito. Tutto, ovviamente, avverrà on line, viste le norme anti-covid. «Il percorso dialogico - chiude l' ateneo - ha l' obiettivo di intensificare e rendere continuativa la comunicazione tra porto e città per avvicinare sempre di più le esigenze dei cittadini al processo decisionale, sottolineando che non è un dibattito pubblico in senso stretto e non interviene direttamente sulla scelta finale dell' individuazione dell' area in cui avverrà la rilocalizzazione ».

- (massimo minella)



Porti liguri: a febbraio traffici ancora in calo a -16,2 per cento

Genova I porti di Genova (nella foto) , Savona e Vado Ligure registrano a febbraio ancora un dato negativo. Il traffico commerciale nel mese ha fatto registrare una movimentazione complessiva di 4.329.574 tonnellate, cioè il 16,2% in meno rispetto a febbraio 2020, pre-pandemia. Considerando i primi due mesi complessivamente il calo è stato dell'11,3%. Il traffico container è sceso a 210.014 Teu a febbraio, il 9,2% in meno rispetto allo stesso mese del 2020 e il dato progressivo dei primi due mesi dell'anno segna -5,1%. Sempre in sofferenza, il settore passeggeri registra un crollo del 77,4% con 27.920 passeggeri a febbraio 2021. A stare peggio sono le crociere, -91,5% (che significa in tutto 6.693 passeggeri trasportati) a causa delle misure restrittive legate agli spostamenti sul territorio. I traghetti segnano -53,3% con 21.227 passeggeri trasportati. Il traffico convenzionale si assesta poco al di sotto dei volumi di febbraio 2020, migliorano i traffici dry bulk (+15,8% rispetto a febbraio 2020) e le rinfuse liquide di oli vegetali e vino (+153%) mentre gli olii minerali chiudono in calo del 36,6%. Per quanto riguarda il bacino di Genova i traffici complessivi sono diminuiti del 9%, e segna -26,1% il bacino di Pra'. In totale nel porto di Genova (bacino di Genova più Pra') i Teu sono calati del 12,2% e i passeggeri del 66,6% (- 85% le crociere e -45,3% i traghetti).



Direttamente in yacht fino in Darsena Pronto il servizio

RAVENNA L'idea è di indubbio fascino: non caricare i crocieristi in arrivo a **Ravenna** su pullman, ma portarli attraverso il Candiano all'interno della città, facendoli giungere in Darsena. Oppure dare modo, con la propria imbarcazione, di raggiungere l'attracco. Il pacchetto è già pronto, il sito di prenotazioni pure e a farsi promotore dell'iniziativa è Italteam Shipping Srl, azienda ravennate che vanta una lunga tradizione di Agenzia Marittima e Ship Management. Per ora parlano di ambizioso progetto sperimentale ma l'idea è già salutata con favore da sindaco e presidente dell'Autorità portuale. Il progetto denominato **Ravenna Yacht Experience** avrebbe già l'attenzione delle compagnie armatrici che operano in questo specifico mercato. «Con **Ravenna Yacht Experience** scrivono i promotori -, l'obiettivo è di arricchirla di imbarcazioni e di diportisti, contribuire a restituire all'area il fascino della città di mare, propria della profonda identità di **Ravenna**, favorendone la vitalità sociale ed economica anche a beneficio della comunità dei residenti». Chi entrerà con il proprio Yacht a **Ravenna** sfilerà a fianco alle navi attraccate alle banchine nella straordinaria cornice del nuovo Hub Portuale, un percorso di 11 chilometri, per poi attraccare direttamente alla Darsena di città. «I turisti saranno accolti da un qualificato servizio a terra con ormeggiatori, piloti e interpreti e guide specializzati assicura una nota di Italteam Shipping - potranno visitare i siti Unesco, e godere della città. Chi approderà alla Darsena con il proprio Yacht non sarà mai lasciato solo: avrà a propria disposizione una guida privata, un autista personale, per essere accompagnato dove desidera, o una navetta, se la si preferisce, ticket dei musei già acquistati, il tavolo migliore per il pranzo e per l'aperitivo». «Sono sempre stato attento alle evoluzioni dell'industria marittima e ho trasferito la mia esperienza in settori più specialistici e più avanzati - dichiara Pietro Mazzotti, fondatore e chairman della Italteam Shipping Srl -. Infatti oltre all'attività di spedizione e di trasporti di Materiale Project Cargo in tutti i paesi del mondo, oggi l'Italteam gestisce diverse navi che operano in vari settori. La mia passione per la nautica e il mio interesse per il **porto** di **Ravenna** mi hanno fatto venire un'idea, condivisa con mio figlio: organizzare un servizio per far arrivare Yacht e Superyacht alla Darsena di città».

Istituzioni a sostegno «**Ravenna** ha una tradizione di mare e un rapporto con la portualità che ha radici profonde commenta il sindaco Michele de Pascale -. Da sempre la città ha creato attorno al mare una parte significativa della propria identità e della propria economia. La Darsena, oggetto di recenti interventi di riqualificazione, è il contesto più idoneo per la sperimentazione di attività imprenditoriali come questa che mettono a valore le nostre tradizioni marinare e turistiche». «L'Autorità Portuale - dichiara il suo presidente, Daniele Rossi - sostiene convintamente un progetto che, nel rispetto delle regole, della sicurezza e dell'ambiente, sperimenta un modo nuovo di valorizzare il Canale Candiano e la Darsena di Città». AN. TA.



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Yacht in Darsena per visitare la città

Si chiama 'Ravenna Yacht Experience' il progetto di Italteam Shipping per sfruttare il potenziale marittimo

Inizio della navigazione nel porto di Ravenna alle 6 del mattino, tra cargo e portacontainer. Ormeggio in Darsena di città verso le 10. Visita ai monumenti del centro con guida e, se serve, auto privata. Pausa pranzo in un ristorante tipico, quindi tour a Sant' Apollinare in Classe e al Museo Classis, poi il Mar e la Domus dei Tappeti di pietra. Arriva il momento dell' aperitivo e dello shopping prima dei saluti e della ripartenza dalla darsena. Si chiama 'Ravenna Yacht Experience', ed è il progetto imprenditoriale lanciato da Pietro Mazzotti attraverso la sua agenzia marittima Italteam Shipping.

L' iniziativa si inserisce pienamente «nella strategia intrapresa dalle istituzioni negli ultimi anni per la valorizzazione della Darsena di città. Con la realizzazione della nuova passerella, la recente collocazione del Moro III e le nuove opere in cantiere, questa importante area di Ravenna è già sottoposta ad una robusta operazione di riqualificazione generale», spiega l' agenzia Italteam Shipping.

Con Ravenna Yacht Experience, «l' obiettivo è di arricchirla di imbarcazioni e di diportisti, contribuire a restituire all' area il fascino della città di mare, propria della profonda identità di Ravenna, favorendone la vitalità sociale ed economica anche a beneficio della comunità dei residenti». Come spiega il progetto «i turisti saranno accolti da un qualificato servizio a terra con ormeggiatori, piloti e interpreti e guide specializzate».

«Sono sempre stato attento alle evoluzioni dell' industria marittima e ho trasferito la mia esperienza in settori più specialistici e più avanzati -, dichiara Pietro Mazzotti -. Infatti oltre all' attività di spedizione e di trasporti di materiale project cargo in tutti i paesi del mondo, oggi l' Italteam gestisce diverse navi che operano in diversi settori, grazie anche a decine di persone di equipaggio a disposizione. La mia passione per la nautica e il mio interesse per il porto di Ravenna mi hanno fatto venire un' idea, condivisa con mio figlio: organizzare un servizio per far arrivare yacht e superyacht, che navigano tantissimo nel Mediterraneo, alla Darsena di città e consentire ai loro proprietari e ai loro ospiti di visitare la città».

Favorevoli al progetto si sono già pronunciati il sindaco Michele de Pascale e il presidente dell' **Autorità di sistema portuale**, Daniele Rossi.



Ravenna Yacht Experience. Yacht e Superyacht potranno approdare alla banchine della Darsena

Redazione

Da anni navigano in Adriatico Yacht e Superyacht e quest' anno, grazie all' esperienza di Italteam Shipping Srl, azienda ravennate che vanta una lunga tradizione di Agenzia Marittima e Ship Management, è partito un ambizioso progetto sperimentale che consente l' arrivo a Ravenna di queste imbarcazioni ed il loro approdo direttamente alle banchine della Darsena di Città . Un progetto - denominato Ravenna Yacht Experience - che ha suscitato da subito l' attenzione delle compagnie armatrici che operano in questo specifico mercato. L' iniziativa di Italteam Shipping Srl si inserisce pienamente nella strategia intraprese dalle istituzioni negli ultimi anni per la valorizzazione della Darsena di città. Con la realizzazione della nuova passerella, la recente collocazione del Moro III e le nuove opere in cantiere, questa importante area di Ravenna è già sottoposta ad una robusta operazione di riqualificazione generale . Con Ravenna Yacht Experience, l' obiettivo è di arricchirla di imbarcazioni e di diportisti , contribuire a restituire all' area il fascino della città di mare, propria della profonda identità di Ravenna, favorendone la vitalità sociale ed economica anche a beneficio della comunità dei residenti. Chi

entrerà con il proprio Yacht a Ravenna sfilerà a fianco alle navi attraccate alle banchine nella straordinaria cornice del nuovo Hub Portuale, un percorso di 11 chilometri con i suoi spazi immensi e le moderne infrastrutture; per poi attraccare direttamente alla Darsena di città. I turisti saranno accolti da un qualificato servizio a terra con ormeggiatori, piloti e interpreti e guide specializzati ; potranno visitare gli straordinari siti patrimonio dell' UNESCO, ammirare i mosaici nelle splendide basiliche, entrare nei musei, calarsi nella storia dell' antica capitale imperiale al cuore della Romagna, assaporare le prelibate specialità romagnole, entrare nei negozi per lo shopping. Chi approderà alla Darsena di città con il proprio Yacht non sarà mai lasciato solo : avrà a propria disposizione una guida privata, un autista personale, per essere accompagnato dove desidera, o una navetta, se la si preferisce, ticket dei musei già acquistati, il tavolo migliore per il lunch e per l' aperitivo «Sono sempre stato attento alle evoluzioni dell' industria marittima e ho trasferito la mia esperienza in settori più specialistici e più avanzati» , dichiara Pietro Mazzotti, fondatore e Chairman della Italteam Shipping Srl . «Infatti oltre all' attività di spedizione e di trasporti di Materiale Project Cargo in tutti i paesi del mondo, oggi l' Italteam gestisce diverse navi che operano in diversi settori, grazie anche a decine di persone di equipaggio a disposizione». «La mia passione per la nautica e il mio interesse per il porto di Ravenna mi hanno fatto venire un' idea, condivisa con mio figlio: organizzare un servizio per far arrivare Yacht e Superyacht, che navigano tantissimo nel Mediterraneo, alla Darsena di città e consentire ai loro proprietari e ai loro ospiti di visitare la città», sottolinea Mazzotti . «Ravenna ha una tradizione di mare e un rapporto con la portualità che ha radici profonde - commenta il Sindaco Michele de Pascale -. Da sempre la città ha creato attorno al mare una parte significativa della propria identità e della propria economia. La nostra vocazione marittima trova nella Darsena di città, la sua più alta espressione: dove il mare si avvicina al centro storico e dove la cultura bizantina e quella marinara si uniscono per creare una sintesi perfetta della nostra identità. La Darsena, oggetto di recenti importantissimi interventi in termini di rigenerazione e riqualificazione, è il contesto più idoneo per la sperimentazione di attività imprenditoriali come questa che mettono a valore le nostre tradizioni marinare e turistiche». «L' Autorità



Portuale - dichiara il suo Presidente, **Daniele Rossi** - sostiene convintamente un progetto che, nel rispetto delle regole, della sicurezza e dell' ambiente, sperimenta un modo nuovo di valorizzare il Canale Candiano e la Darsena di Città. La Città e il suo Porto hanno molte suggestioni da regalare



Lugonotizie

Ravenna

ai visitatori. Avere l' opportunità di navigare a fianco delle imponenti infrastrutture portuali e delle grandi navi commerciali, per approdare a due passi dal centro storico, dai monumenti UNESCO, nel cuore di una città bella ed accogliente come Ravenna, è senza alcun dubbio un' esperienza speciale, diversa, 'sorprendente'». Per maggiori informazioni si può visitare il sito: Home.

Le "super" imbarcazioni potranno approdare alla Darsena

Il progetto Ravenna Yacht Experience, dedicato yacht e superyacht, si inserisce nella strategia intrapresa dalle istituzioni negli ultimi anni per la valorizzazione della darsena

Da anni navigano in Adriatico yacht e superyacht e quest' anno, grazie all' esperienza di Italteam Shipping, azienda ravennate che vanta una lunga tradizione di agenzia marittima e ship management, è partito un ambizioso progetto sperimentale che consente l' arrivo a Ravenna di queste imbarcazioni ed il loro approdo direttamente alle banchine della Darsena di città. Un progetto - denominato Ravenna Yacht Experience - che ha suscitato da subito l' attenzione delle compagnie armatrici che operano in questo specifico mercato. L' iniziativa si inserisce nella strategia intrapresa dalle istituzioni negli ultimi anni per la valorizzazione della darsena. Con la realizzazione della nuova passerella, la recente collocazione del Moro III e le nuove opere in cantiere, questa importante area di Ravenna è già sottoposta ad una robusta operazione di riqualificazione generale. Con Ravenna Yacht Experience, l' obiettivo è di arricchirla di imbarcazioni e di diportisti, contribuire a restituire all' area il fascino della città di mare, propria della profonda identità di Ravenna, favorendone la vitalità sociale ed economica anche a beneficio della comunità dei residenti. Chi entrerà con il proprio yacht a Ravenna sfilerà a fianco alle navi attraccate alle banchine nella straordinaria cornice del nuovo hub portuale, un percorso di 11 chilometri con i suoi spazi immensi e le moderne infrastrutture; per poi attraccare direttamente alla Darsena di città. I turisti saranno accolti da un qualificato servizio a terra con ormeggiatori, piloti e interpreti e guide specializzati; potranno visitare gli straordinari siti patrimonio dell' Unesco, ammirare i mosaici nelle splendide basiliche, entrare nei musei, calarsi nella storia dell' antica capitale imperiale al cuore della Romagna, assaporare le prelibate specialità romagnole, entrare nei negozi per lo shopping. Chi approderà alla Darsena di città con il proprio Yacht non sarà mai lasciato solo: avrà a propria disposizione una guida privata, un autista personale, per essere accompagnato dove desidera, o una navetta, se la si preferisce, ticket dei musei già acquistati, il tavolo migliore per il lunch e per l' aperitivo. "Sono sempre stato attento alle evoluzioni dell' industria marittima e ho trasferito la mia esperienza in settori più specialistici e più avanzati - dichiara Pietro Mazzotti, fondatore e Chairman della Italteam Shipping Srl - Infatti oltre all' attività di spedizione e di trasporti di Materiale Project Cargo in tutti i paesi del mondo, oggi l' Italteam gestisce diverse navi che operano in diversi settori, grazie anche a decine di persone di equipaggio a disposizione". "La mia passione per la nautica e il mio interesse per il porto di Ravenna mi hanno fatto venire un' idea, condivisa con mio figlio: organizzare un servizio per far arrivare yacht e superyacht, che navigano tantissimo nel Mediterraneo, alla Darsena e consentire ai loro proprietari e ai loro ospiti di visitare la città", sottolinea Mazzotti. "Ravenna ha una tradizione di mare e un rapporto con la portualità che ha radici profonde - commenta il sindaco Michele de Pascale -. Da sempre la città ha creato attorno al mare una parte significativa della propria identità e della propria economia. La nostra vocazione marittima trova nella Darsena di città, la sua più alta espressione: dove il mare si avvicina al centro storico e dove la cultura bizantina e quella marinara si uniscono per creare una sintesi perfetta della nostra identità. La Darsena, oggetto di recenti importantissimi interventi in termini di rigenerazione e riqualificazione, è il contesto più idoneo per la sperimentazione di attività imprenditoriali come questa che mettono a valore le nostre tradizioni marine e turistiche". "L' autorità portuale - dichiara il suo presidente, Daniele



Rossi - sostiene convintamente un progetto che, nel rispetto delle regole, della sicurezza e dell' ambiente, sperimenta un modo nuovo di valorizzare il Canale Candiano e la Darsena. La città e il suo porto hanno molte suggestioni da regalare



Ravenna Today

Ravenna

ai visitatori. Avere l' opportunità di navigare a fianco delle imponenti infrastrutture portuali e delle grandi navi commerciali, per approdare a due passi dal centro storico, dai monumenti Unesco, nel cuore di una città bella ed accogliente come Ravenna, è senza alcun dubbio un' esperienza speciale, diversa, "sorprendente".

Yacht e Superyacht potranno approdare alla Darsena della città grazie al progetto Ravenna Yacht Experience

Da anni navigano in Adriatico Yacht e Superyacht e quest' anno, grazie all' esperienza di Italteam Shipping Srl, azienda ravennate che vanta una lunga tradizione di Agenzia Marittima e Ship Management, è partito un ambizioso progetto sperimentale che consente l' arrivo a Ravenna di queste imbarcazioni ed il loro approdo direttamente alle banchine della Darsena di Città. Un progetto - denominato Ravenna Yacht Experience - che ha suscitato da subito l' attenzione delle compagnie armatrici che operano in questo specifico mercato. L' iniziativa di Italteam Shipping Srl si inserisce pienamente nella strategia intraprese dalle istituzioni negli ultimi anni per la valorizzazione della Darsena di città. Con la realizzazione della nuova passerella, la recente collocazione del Moro III e le nuove opere in cantiere, questa importante area di Ravenna è già sottoposta ad una robusta operazione di riqualificazione generale. Con Ravenna Yacht Experience, l' obiettivo è di arricchirla di imbarcazioni e di diportisti, contribuire a restituire all' area il fascino della città di mare, propria della profonda identità di Ravenna, favorendone la vitalità sociale ed economica anche a beneficio della comunità dei residenti. Chi

entrerà con il proprio Yacht a Ravenna sfilerà a fianco alle navi attraccate alle banchine nella straordinaria cornice del nuovo Hub **Portuale**, un percorso di 11 chilometri con i suoi spazi Immensi e le moderne infrastrutture; per poi attraccare direttamente alla Darsena di città. I turisti saranno accolti da un qualificato servizio a terra con ormeggiatori, piloti e interpreti e guide specializzati; potranno visitare gli straordinari siti patrimonio dell' UNESCO, ammirare i mosaici nelle splendide basiliche, entrare nei musei, calarsi nella storia dell' antica capitale imperiale al cuore della Romagna, assaporare le prelibate specialità romagnole, entrare nei negozi per lo shopping. Chi approderà alla Darsena di città con il proprio Yacht non sarà mai lasciato solo: avrà a propria disposizione una guida privata, un autista personale, per essere accompagnato dove desidera, o una navetta, se la si preferisce, ticket dei musei già acquistati, il tavolo migliore per il lunch e per l' aperitivo «Sono sempre stato attento alle evoluzioni dell' industria marittima e ho trasferito la mia esperienza in settori più specialistici e più avanzati», dichiara Pietro Mazzotti, fondatore e Chairman della Italteam Shipping Srl. «Infatti oltre all' attività di spedizione e di trasporti di Materiale Project Cargo in tutti i paesi del mondo, oggi l' Italteam gestisce diverse navi che operano in diversi settori, grazie anche a decine di persone di equipaggio a disposizione». «La mia passione per la nautica e il mio interesse per il porto di Ravenna mi hanno fatto venire un' idea, condivisa con mio figlio: organizzare un servizio per far arrivare Yacht e Superyacht, che navigano tantissimo nel Mediterraneo, alla Darsena di città e consentire ai loro proprietari e ai loro ospiti di visitare la città», sottolinea Mazzotti. «Ravenna ha una tradizione di mare e un rapporto con la portualità che ha radici profonde - commenta il Sindaco Michele de Pascale -. Da sempre la città ha creato attorno al mare una parte significativa della propria identità e della propria economia. La nostra vocazione marittima trova nella Darsena di città, la sua più alta espressione: dove il mare si avvicina al centro storico e dove la cultura bizantina e quella marinara si uniscono per creare una sintesi perfetta della nostra identità. La Darsena, oggetto di recenti importantissimi interventi in termini di rigenerazione e riqualificazione, è il contesto più idoneo per la sperimentazione di attività imprenditoriali come questa che mettono a valore le nostre tradizioni marinare e turistiche». «L' **Autorità Portuale** - dichiara il suo Presidente, Daniele Rossi - sostiene convintamente un progetto che, nel rispetto delle regole,



della sicurezza e dell' ambiente, sperimenta un modo nuovo di valorizzare il Canale Candiano e la Darsena di Città. La Città e il suo Porto hanno molte suggestioni da regalare



ravennawebtv.it

Ravenna

ai visitatori. Avere l' opportunità di navigare a fianco delle imponenti infrastrutture portuali e delle grandi navi commerciali, per approdare a due passi dal centro storico, dai monumenti UNESCO, nel cuore di una città bella ed accogliente come Ravenna, è senza alcun dubbio un' esperienza speciale, diversa, "sorprendente"».

Il Tirreno

Livorno

Usb: «Ora tavolo città-logistica»

«Alcuni delegati Usb hanno seguito con attenzione l'ultimo convegno, organizzato dal Comune in collaborazione col Cnr e l'associazione internazionale per la relazione tra porto e città, sul futuro del nostro scalo. Vari gli argomenti toccati, l'innovazione tecnologica, il sistema logistico e più in generale l'idea del "porto del futuro". Sempre il Comune, insieme all'**Autorità portuale**, aveva avviato una serie di incontri con il "tavolo di lavoro città-porto". Una buona occasione per mettere tutti gli attori allo stesso tavolo e discutere delle varie problematiche». A chiedere la riunione del tavolo di lavoro porto-logistica è l'Unione sindacale di base di Livorno.



Il Messaggero (ed. Abruzzo)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Fina a Marsilio: «Un tavolo sui porti»

Tajani al Messaggero parla di asse Civitavecchia -Ancona e il segretario del Pd Abruzzo suona la sveglia alla Regione Va ripreso il progetto per la trasversale da Ortona e Pescara verso lo scalo laziale. Il 7 aprile incontro col ministro Carfagna

MARE E INFRASTRUTTURE L' onorevole Antonio Tajani ha parlato sul Messaggero di ieri della urgente necessità di investimenti per un collegamento strategico tra i porti di Civitavecchia e Ancona e Michele Fina, segretario regionale del Pd, fiuta aria di fregatura per l' Abruzzo portuale: «Un problema politico gigantesco» dice incalzando sul tema il presidente Marsilio: «Quale è la posizione del governo regionale?». Fina è ben consapevole delle conseguenze che un asse tra i due importanti scali marittimi di Tirreno e Adriatico avrebbe sui traffici, diciamo meglio sui potenziali traffici che l' Abruzzo persegue guardando a Civitavecchia (con buone intenzioni ma pochi fatti concreti). In verità, come osservato più volte, un canale non esclude l' altro, nel senso che Civitavecchia può ben aprire canali di traffico tanto con le Marche quanto con l' Abruzzo (per inciso, Ancona guarda anche a Livorno), lungo una rotta che si estende a ovest fino a Barcellona e ad est fino a Ploce. Il punto sul quale Fina vuole chiarezza è legato alle priorità del Paese in tema di portualità e in tal senso le parole dell' europarlamentare di Forza Italia vanno lette con lucidità, se non con apprensione, considerato che l' Abruzzo dei porti è governato dall' **Autorità di Sistema** del Medio Adriatico, cioè a dire da Ancona.

«FARE CHIAREZZA» Fina va al sodo e nella proposta di Tajani per Civitavecchia e Ancona vede e teme «una soluzione alternativa a quella che serve all' Abruzzo e ai suoi porti, ovvero il collegamento con la costa laziale, presupposto fondamentale dell' intermodalità e dell' efficacia della Zes. Il problema - osserva il segretario regionale del Pd - è che la proposta arriva dal leader nazionale di uno dei partiti al governo in Abruzzo, da cui perciò urge un chiarimento. Qual è la posizione della giunta Marsilio e dei partiti che compongono la maggioranza? Non serve annunciare in pompa magna carta incontri come quello del 7 aprile prossimo con la ministra Carfagna, anche lei di Forza Italia, sulla programmazione europea, se lo stesso partito persegue strategie che sono assolutamente antitetiche rispetto agli interessi dell' Abruzzo. Nel documento Abruzzo prossimo che si discuterà con la Carfagna si parla di trasversalità; ma già nei discorsi di insediamento il presidente Marsilio la indicò come una priorità. Qual è la volontà vera? Gli abruzzesi possono chiedere un po' di coerenza?» osserva Fina. Di grande valore strategico in questo scenario c' è anche la Grosseto-Fano, arteria cui Civitavecchia da un lato e Ancona dall' altro sono facilmente collegabili e che diventa perciò fondamentale per lo sviluppo intermodale (traffici marittimi e su gomma) tra i due porti. Arteria che per l' Abruzzo sarebbe rappresentata dall' A25 Pescara-Roma, con agevole raccordo verso Ortona, e dall' A12 Roma Civitavecchia. Con la sottile differenza che Ancona ha un porto di rilievo, l' Abruzzo invece no e continua faticosamente a fare i conti con dragaggi tardivi e bassi fondali. Gli 800mila euro annunciati per dragare il porto canale di Pescara non basteranno a far ripristinare collegamenti con la Croazia (per inciso, le imprese marittime locali aspettano ancora i ristori promessi dalla Regione) mentre per Ortona, vero porto commerciale, si spera nel dragaggio entro fine anno. «La sfida del collegamento trasversale Lazio- Abruzzo è irrinunciabile - ha concluso Michele Fina -, lo abbiamo detto anche al neo segretario Enrico Letta che conosce molto bene la nostra regione e continueremo a lavorare incessantemente a questo obiettivo».





La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Università ed Authority: è forte la sinergia

Come poter attivare forme di cooperazione tra Polo Universitario ed **Adsp** per favorire nuove attività formative finalizzate alla formazione di manager soprattutto nel campo del turismo, della logistica, della intermodalità e della gestione del porto e dello shipping management. Di questo hanno discusso Stefano Ubertini, rettore di Unitus, Pino Musolino presidente dell'**Adsp** e Enrico Maria Mosconi coordinatore del Polo Universitario di Civitavecchia, alla presenza anche di Emilio Errigo, docente di diritto internazionale e del mare nel corso di laurea magistrale in Circular Economy. Evidenziata l'importanza di figure professionali capaci di gestire in modo integrato le opportunità derivanti dalle attività in mare e del porto tenendo conto anche degli aspetti ambientali e sociali soprattutto in un momento come quello che si sta attraversando.



Dpp in mano ai consiglieri Al via l'analisi del documento che dovrà approdare in aula

Nel testo la visione dell'amministrazione dei prossimi trent'anni del capoluogo Intervista Riccardo Rossi «Il futuro è anche nell'industria Rispettando ambiente e salute» Tra le idee, apertura dell'area militare del lungomare tre stazioni marittime e retroportualità `Si comincia con il porto: non solo ecologia anche logistica, passeggeri e intermodalità

Francesco RIBEZZO PICCININ Dopo la consegna, nei giorni scorsi, del Documento programmatico preliminare al Pug nelle mani dei consiglieri comunali della commissione Urbanistica, ha preso il via ufficialmente il cammino che porterà il Dpp in consiglio comunale. Uno dei passaggi chiave verso l'approvazione del nuovo Piano urbanistico generale della città. Si tratta, secondo quanto annunciato nei mesi scorsi dall'amministrazione, di un aggiornamento del Documento programmatico preliminare redatto durante l'amministrazione Mennitti ed approvato dal consiglio comunale nel 2012 anche se, su alcuni punti, è evidente la firma dell'amministrazione Rossi, in linea con le idee dell'assessore all'Urbanistica Dino Borri.

Oltre ai dati necessari alla redazione del Pug, come quelli relativi alla demografia, ai trasporti ed alle altre infrastrutture, il documento contiene diverse indicazioni generali, tracce sulla quali sviluppare la successiva redazione del Piano urbanistico generale. E la prima di queste tracce è quella legata al **porto**. Nel Dpp, dunque, l'amministrazione chiarisce qual è la sua idea di presente e futuro del **porto** brindisino. Non prima di averne analizzato potenzialità e difficoltà.

Tra i pro, la posizione strategica, le dimensioni, gli spazi retroportuali e la presenza di ferrovia ed aeroporto. Tra i contro, invece, oltre all'inquinamento, l'assenza di servizio ferroviario operativo, l'assenza pressoché totale di grandi e piccole attrezzature di carico e scarico delle navi, l'assenza di stazioni marittime vere e proprie, l'assenza totale di aree e servizi di retroporto orientati in particolare ai traffici di containers e la scarsa qualità dei collegamenti dalla-per la rete stradale arteriale nazionale. Dopo un'analisi storica dei traffici, legata in particolare alla riduzione della movimentazione di carbone per la centrale Enel e di rinfuse liquide per il petrolchimico, si passa ad indicare le azioni da perseguire per invertire il trend negativo anche sul fronte del traffico passeggeri ed, in particolare, crocieristico.

Si comincia con una ritrovata centralità funzionale delle ferrovie nella città e nel **porto** di **Brindisi**, sia per l'alta velocità passeggeri che per l'alta capacità merci sia sulla dorsale Adriatica che sulla tratta **Brindisi**-Taranto per legare due dei più grandi porti italiani oltreché dell'intero mare Mediterraneo muovendosi in prospettiva verso una integrazione della dorsale Adriatica e di quella Tirrenica.

Per quanto riguarda rapporto tra scalo marittimo e città, l'idea è quella della creazione di un unico lungomare sviluppato lungo le coste del **porto** interno e del **porto** medio nonché con interventi che consentano la movimentazione sicura delle grandi navi passeggeri (crociera e traghetti) nel **porto** interno (accosti e fondali) all'unica condizione che si tratti di navi non inquinanti di ultima generazione.

Occorrerà inoltre valorizzare il ruolo dell'aeroporto come fondamentale pezzo delle risorse d'intermodalità dei trasporti di **Brindisi** al servizio dell'intero Salento attraverso la predisposizione di idonee aree terrestri (piste, parcheggi, aree cargo, e altro). E ancora strategie e azioni per il disinquinamento e la decontaminazione del territorio tutto attorno al bacino del **porto** con particolare attenzione per le fasce costiere e per le aree industriali e per le aree a elevata complessità-fragilità ambientale.



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

Fondamentale il ruolo dell' area retroportuale, che secondo l' amministrazione dovrà ospitare sistemi funzionali high tech e sistemi di logistica intelligente nella parte orientale del territorio Brindisino tra il sistema porto-area industriale e il sistema interno imperniato su Tutturano.

In questo senso sarà strategico il potenziamento del sistema stradale della tangenziale di Brindisi con particolare attenzione per i tre poli di riferimento di Lecce, Taranto, e Bari. E ancora: Individuazione di aree a produzione energetica alternativa sia per sistemi marittimi che per sistemi terrestri tutto attorno all' area di retroporto già qui sopra individuata, allestimento di tre aree destinate ad ospitare altrettante stazioni marittime nel porto interno, nel porto medio ed in quello esterno; potenziamento del sistema di trasporto marittimo locale (comunale) al servizio del porto interno e del porto medio nella prospettiva del recupero alla funzione urbana del Castello di Mare (Fortezza Aragonese).

Importante anche la valorizzazione degli habitat naturali con la creazione di un sistema di difesa idraulica e di oasi naturalistiche per i torrenti Cillarese, Palmarini-Patri, Fiume Piccolo e Fiume Grande, la bonifica dell' area ex Pol, la estensione del nuovo circuito completo della costa del porto interno al versante orientale del canale Pigonati, per quanto possibile con riferimento agli usi portuali, industriali, e militari del fronte di circuitazione; l' utilizzo anche della parte di lungomare attualmente in mano alla Marina al fine di consentire l' intera circuitazione in modalità soft mobility.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Il futuro è anche nell' industria Rispettando ambiente e salute»

Il futuro di Brindisi non è legato ad un solo settore ma ad una pluralità di comparti. Industria compresa. Naturalmente green. Ne è convinto il sindaco Riccardo Rossi, la cui visione è presente all' interno del Documento programmatico preliminare al Pug recentemente consegnato a tutti i consiglieri comunali e per il quale è partito l' iter per l' approdo in aula.

Se dovesse sintetizzarla, qual è la visione del futuro di Brindisi sulla quale è costruito il nuovo Dpp e sulla quale sarà poi redatto il Pug?

«Innanzitutto una precisazione: il Dpp è un documento preliminare, che apre una discussione, fa il punto della situazione attuale in termini di popolazione residente oltre che di tutti i vincoli esistenti. Dopo di che, ha anche la funzione di delineare alcuni scenari, che sono tutti da costruire nella parte strutturale ed in quella programmatica del Pug.

Detto questo, lo scenario è quello che vede lo sviluppo di Brindisi legato non ad un singolo comparto ma ad una pluralità di settori».

Quali?

«C' è innanzitutto da trarre un **sistema** industriale verso la transizione ecologica, il che significa prendere atto che, ad esempio, il polo energetico ha già mutato pelle in questi anni rispetto al Dpp del 2011. In futuro la produzione sarà sempre più collegata alle rinnovabili, che tuttavia occupano suolo. Occorre quindi garantire che l' occupazione di suolo non vada a contrastare l' agricoltura. Noi riteniamo che questo possa avvenire all' interno del Sin. Ed oltre a prevederlo nel Dpp, abbiamo anche aperto in questo senso un dialogo con la Regione. Di sostenibilità sento parlare molti che, tuttavia, non mi sembrano portati a praticarla. Noi, invece, la vogliamo attuare davvero. Dopo di che ci sono settori come quello di ricerca e cultura, con l' università e la Cittadella. Inoltre, Brindisi deve diventare una città turistica ed in questo senso sarà fondamentale il ruolo della costa, che vogliamo affrontare all' interno della parte strutturale del Pug».

Gli interventi sul litorale sono la parte principale del pacchetto di progetti del Cis.

«Esattamente. Ma va adeguata anche la programmazione. Per questo, le previsioni dello strutturale saranno inserite in un adeguamento all' attuale Prg. Speriamo, infatti, di ottenere le risorse del Cis per realizzare quegli interventi ma per farlo bisogna rendere coerente la pianificazione, individuando strade, luoghi per i parcheggi. Tutto questo senza cementificazione ed occupazione di suolo. Ma oltre alla costa c' è il tema dei quartieri, con la riqualificazione che riteniamo fondamentale, del rapporto città-campagna e del porto».

A proposito di porto, spesso vi si accusa di volerne fare una sorta di area protetta senza tenere conto delle esigenze economiche degli operatori.

«La pianificazione del porto medio e di quello esterno, pur avvenendo con il contributo del Comune, spetta all' **Autorità di sistema**, che d' altronde ha già realizzato un documento preliminare ed ha dato mandato a Sogesid di individuare i progettisti per le varie azioni da prevedere. Poi c' è la parte la cui pianificazione spetta al Comune: il porto interno. Noi pensiamo ad una città che viva con il porto ed in cui il porto interno sia utilizzato in particolare, ad esempio, per la nautica da diporto, per gli yacht e per quel turismo, legato anche alle navi da crociera, le cui dimensioni siano compatibili con il bacino del porto interno. Questo significa chiedere all' **Autorità di sistema**



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

di realizzare prima possibile due interventi per noi fondamentali: la stazione marittima nel capannone ex Montecatini, che in parte dovrà essere, come proposto dallo stesso premier albanese Rama durante la visita per il trentennale degli sbarchi, un grande contenitore culturale che ricordi quell' esodo. Un grande attrattore che potremo collegare al centro, grazie ai fondi dello Shuttle, con una motobarca. E poi la bonifica dell' area ex Pol. Non so cosa si stia aspettando, visto che era anche prevista dal famoso accordo di programma: quella è una bomba ecologica. Poi, studieremo i possibili usi ma occorre accelerare su caratterizzazione e bonifica. Infine, occorre una nuova relazione con la Marina militare, che ha la necessità di avere nuove navi di grandi dimensioni che attualmente non possono entrare nel porto interno, per questo abbiamo da poco avviato un colloquio per continuare ad avere un insediamento importante nel porto esterno».

In quanto tempo pensa si possa arrivare a portare il Pug in consiglio? E come mai c' è voluto così tanto tempo?

«Non so dire quanto tempo ci vorrà. Per quanto riguarda il Dpp, i tempi spettano al Consiglio. Entro ottobre, però, porteremo lo strutturale con gli adeguamenti all' attuale pianificazione, il che significa varianti vere e proprie per adeguare il Prg al Pptr ed a tutte le pianificazioni necessarie. È vero, ci è voluto del tempo ma va apprezzato il fatto che tutto il lavoro sia stato fatto grazie alla professionalità ed alla competenza del professor Borri e degli uffici, guidati dalla dirigente Carozzo. Uffici che nel frattempo si sono dovuti occupare dell' ordinaria amministrazione ed anche di analizzare le oltre 600 richieste di condono che dal 2005 nessuna amministrazione aveva mai vagliato. Poi c' è stata l' emergenza Covid, lo straordinario lavoro su tutte le schede progettuali per il Cis, per i tre progetti da 15 milioni ciascuno di rigenerazione e qualità dell' abitare, il progetto da 12,5 milioni per il waterfront. Tutto questo fatto con grandissima professionalità e senza gravare sulle casse del Comune, argomento che non molti valorizzano».

C' è margine di discussione o il Dpp è blindato?

«Ovvio che ci sia margine di manovra. Anzi, spero che commissioni e Consiglio diano il loro contributo tratteggiando in maniera ancora più puntuale alcune idee e visioni. Ma è chiaro che tutto dovrà essere coerente con le idee principali di sostenibilità e non consumo di suolo oltre che con un' idea di sviluppo legata a diversi settori come turismo, agricoltura, cultura, ricerca ed innovazione ed anche un' industria che guardi al futuro e sia compatibile con ambiente e salute, cosa che oggi è assolutamente possibile».

F.R.P.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

L' antico faro di Barletta torna all' Autorità portuale

Il sen. Damiani: «Obiettivo centrato». L' on. Mulè: «Presto verrò a visitarlo»

BARLETTA. L' **Autorità Sistema Portuale** Adriatico Meridionale di Bari torna in possesso del faro napoleonico. È questo il primo passo propedeutico all' avvio del progetto di recupero e di rilancio dell' antica "lanterna" del porto.

«Lo Stato Maggiore della Marina militare ha impartito le disposizioni a Marina Sud per la riconsegna dell' immobile noto come "Faro napoleonico" nel porto di Barletta all' **Autorità di Sistema Portuale** - ha affermato il sen.

Dario Damiani, di Forza Italia - Ne ho appena ricevuto comunicazione dal sottosegretario alla Difesa, on.

Giorgio Mulè, che avevo incontrato a Roma pochi giorni fa per sottoporre alla sua attenzione la documentazione».

«Non poteva esserci notizia migliore, a conclusione di un iter che ho seguito personalmente fin dall' inizio, sollecitando già in occasione del tavolo tecnico riunito presso il Comune di Barletta nel mese di gennaio 2020 la necessità del recupero e della valorizzazione di un bene storico identitario del nostro territorio e della nostra cultura marinara. - ha aggiunto il sen. Damiani - La

riconsegna del bene da parte della Marina militare è atto necessario propedeutico ai successivi lavori che verranno eseguiti e per i quali esiste già un progetto complessivo che ha ottenuto la disponibilità all' attuazione da parte dell' **Autorità portuale**, con proprie risorse in bilancio. Ringrazio, dunque, per la fattiva e tempestiva collaborazione istituzionale il sottosegretario alla Difesa, il collega on. Mulè, il presidente dell' **Autorità di Sistema portuale** Mare Adriatico Patroni Griffi, ma anche le associazioni locali e i cittadini che hanno a cuore le testimonianze di civiltà del nostro territorio e che si sono sempre spesi con iniziative mirate a "ridare luce" a un bene colpevolmente trascurato». «Continuerò a seguire e monitorare i prossimi passi del progetto, che adesso va finalizzato a beneficio della collettività» conclude il senatore azzurro.

Sulla felice conclusione è intervenuto anche il sottosegretario on. Mulè: «Sono molto soddisfatto per la conclusione della vicenda del faro Napoleonico di Barletta, giunta grazie all' interessamento del senatore Damiani. L' immobile sarà ulteriormente valorizzato e sarò felice di recarmi quanto prima a Barletta per apprezzare il fascino e la rara bellezza di un bene storico restituito alla città pugliese».



TRASPORTI VARATE TUTTE LE NOMINE

Ecco il nuovo comitato dell' autorità portuale

Si è insediato il nuovo comitato di gestione dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ionio, l' organo collegiale costituito con decreto n. 35 lo scorso 22 marzo 2021 e che sarà in carica per il quadriennio 2021-2025. Al Comitato di Gestione sono attribuiti i compiti previsti dalla legge la quale prevede che il Comitato sia composto dal presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** (che lo presiede), dal direttore marittimo nella cui giurisdizione rientra il porto sede dell' **autorità di sistema portuale** e, su designazione di quest' ultimo, dal rappresentante dell' **autorità** marittima competente in ordine ai temi trattati in relazione ai porti compresi nell' **autorità di sistema portuale**, oltre che dai componenti in possesso dei requisiti di «comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell' economia dei trasporti e **portuale**» designati dalla Regione e dal sindaco del comune in cui insiste il territorio dell' **autorità di sistema**.

A valle della nomina di Sergio Prete, quale presidente dell' **autorità di sistema portuale** del Mar Ionio - Porto di Taranto per il prossimo quadriennio, con la

costituzione e l' insediamento del comitato di gestione, prende forma il nuovo profilo di governance dell' ente e del porto di Taranto e si dà formale avvio ad una nuova fase gestionale che coprirà l' arco temporale 2021-2025.

Ma ecco chi sono i componenti del nuovo Comitato di Gestione dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ionio per il quadriennio 2021-2025: presidente Sergio Prete, presidente dell' **autorità di sistema portuale** del Mar Ionio; componenti Giuseppe Meli, direttore marittimo per la Puglia e Basilicata Jonica; Diego Tomat, rappresentante della **autorità** marittima; Nicolò Giovanni Carnimeo, rappresentante del presidente della Regione Puglia; Rossella Murgolo, rappresentante del sindaco del Comune di Taranto.

Nei giorni scorsi, inoltre, è stato presentato lo sportello unico amministrativo del porto di Taranto, il primo step del progetto di transizione al digitale e reingegnerizzazione di alcuni processi connessi all' operatività dell' AdSP.

«Prosegue, con lo sportello unico amministrativo - ha dichiarato il presidente Sergio Prete - il percorso di trasformazione digitale dell' AdSP e del Porto di Taranto, con una particolare attenzione al miglioramento del rapporto tra **Autorità** e utenza e, in generale, all' efficientamento dei processi amministrativi.

L' ente sostiene la crescita dell' ecosistema logistico, industriale e commerciale del porto di Taranto affinché diventi un ambiente unico in cui ritrovarsi promotori di una crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva».

[mimmo mazza]



Allungamento del molo foraneo Va valutato l' impatto ambientale

Un ulteriore ostacolo sulla strada di un' opera molto attesa

Antonio Morello Crotone Spunta un nuovo ostacolo sulla strada della realizzazione del prolungamento del molo foraneo del porto vecchio di Crotone.

Il ministero della Transizione ecologica (già dicastero dell' Ambiente) ha disposto l' assoggettamento dei lavori alla procedura di Valutazione di impatto ambientale (Via). Il motivo? Il progetto definitivo per il Ministero, «può determinare potenziali impatti ambientali ed incidenza significativi e negativi». La decisione è stata presa dal direttore generale del ministero di via Cristoforo Colombo, Oliviero Montanaro, che nel decreto firmato lo scorso 31 marzo evidenzia di aver tenuto conto del parere espresso dalla Commissione tecnica di verifica dell' impatto ambientale Via-Vas. I lavori per la riqualificazione dell' infrastruttura marittima, così come proposti dall' **Autorità portuale** di Gioia Tauro, sono mirati all'«attenuazione dell' agitazione ondosa all' interno del bacino del cosiddetto "Porto Vecchio" con l' adeguamento dei moli sopraflutto e sottoflutto». Ma adesso le lungaggini che comporterà l' iter di Valutazione di impatto ambientale si intrecciano con le modifiche da apportare al vigente Piano regolatore **portuale** (risalente al 1982). Infatti, prima di essere portati a compimento, gli interventi per il prolungamento del molo foraneo necessitano a loro volta della variante al Prp.

Per questo, nelle scorse settimane, l' **Autorità** di Gioia Tauro ha preso l' impegno di incaricare dei tecnici per redigere le modifiche del Prp. Un passaggio, quest' ultimo, che di recente ha prodotto un botta e risposta tra gli operatori marittimi crotonesi e il commissario straordinario dell' **Autorità portuale**, Andrea Agostinelli, in merito alla tempistica per la predisposizione dei cambiamenti da inserire nel Piano regolatore **portuale**.

Le opere in questione hanno l' obiettivo di ridurre l' agitazione ondosa del mare che si registra all' interno del bacino del porto vecchio (che comprende uno specchio d' acqua di 66.400 metri quadrati, racchiusi in 1.200 metri di banchina) durante le mareggiate provenienti da sud-est. È previsto «il prolungamento del molo di sopraflutto per 120 metri»; poi, il «prolungamento del molo sanità di 119 metri, di cui un tratto di 94 metri in asse al molo esistente, ed un tratto di 25 metri ruotato rispetto a quest' ultimo di un angolo pari a 40 gradi»; a seguire, la «ricarica di un tratto di 500 metri del molo foraneo esistente»; il «dragaggio dei fondali in prossimità della nuova imboccatura del porto fino alla quota di 4 metri sotto il livello medio mare per complessivi 21.744 metri cubi circa di materiale»; e infine, la «realizzazione delle opere di chiusura della cella di colmata del porto nuovo impiegata per il confinamento dei materiali movimentati». Costo degli interventi: 7 milioni di euro (di cui 5 milioni attinti dalle risorse regionali del Fsc 2014-2020 e gli altri 2 milioni garantiti dall' **Autorità portuale**). Inoltre, raccomanda il ministero, «nel presentare l' istanza di Valutazione di impatto ambientale il proponente (ovvero, l' ente di Gioia Tauro) dovrà tenere conto di quanto valutato e richiesto dalla Commissione tecnica di verifica dell' impatto ambientale Via-Vas». Dopodiché, sarà possibile mandare a bando sia la progettazione esecutiva che i lavori da eseguire.



Collegamenti veloci verso Reggio Un servizio in forte discussione

Riccardo D' Andrea Sembrano agitarsi nuovamente le acque dello Stretto in tema di collegamenti tra le sponde della Sicilia e della Calabria. Mentre la vertenza Blu Jet torna ciclicamente alla ribalta - ormai siamo al nono sciopero per rivendicare un migliore contratto -, a catalizzare l' attenzione sono le voci di una dismissione del servizio di traghettamento veloce, addirittura già dal prossimo mese di settembre, da parte di Rete ferroviaria italiana nella tratta Messina-Reggio Calabria. Un' ipotesi che, se trovasse conferma, cozzerebbe con i proclami del Governo, che alcuni mesi fa sbandierò ai quattro venti il progetto di potenziamento della mobilità marittima.

Sono state le parole del presidente dell' **Autorità** di **sistema** portuale dello Stretto Mario Mega a far saltare sulla sedia lavoratori del comparto e sindacalisti. «Le corse effettuate con le navi veloci, già limitate durante la settimana sia nel numero che nella fascia oraria (con impossibilità di muoversi dalle 22 alle 6 circa del mattino successivo), diventano merce rara nel fine settimana con l' arresto dei collegamenti alle ore 17 - ha scritto in un post -.

Eppure, molti dei pendolari sono turnisti, sia delle forze dell' ordine o sanitari, che lavorano anche nei turni serali e notturni anche il sabato e la domenica con tutti i disagi che queste limitazioni comportano». E ancora: «Purtroppo, l' Authority non ha competenze sui servizi di trasporto offerti sullo Stretto», ma «solo la responsabilità di assicurare infrastrutture portuali e strutture di accoglienza efficienti. La situazione che ho trovato al mio insediamento non è assolutamente soddisfacente e il nostro impegno, sancito nel Piano operativo triennale già ad agosto scorso e che ora stiamo cominciando a trasformare in progetti e poi in realizzazioni, resta quello di aumentare gli accosti per consentire l' aumento dell' offerta e soprattutto migliorare gli spazi di sosta e di attesa agli imbarchi». Mega, senza peli sulla lingua, ha poi bollato come un «limite» il numero dei collegamenti e ha sottolineato la necessità di «cambiare l' inerzia del **sistema** e far diventare la mobilità tra Reggio Calabria e Messina, ma in generale tra la Sicilia e la Calabria, uno strumento di sviluppo economico e di integrazione tra i territori». Poi è entrato nel merito: «Un primo passo avanti sembrava essere stato fatto dal Parlamento nello scorso autunno, quando in sede di conversione del Decreto agosto era stato approvato un emendamento che estendeva alla tratta Messina-Reggio Calabria il servizio pubblico da attuarsi con il Contratto di programma-Parte servizi tra lo Stato e la società Rete ferroviaria italiana spa. In sostanza, con questa modifica normativa il collegamento veloce tra le città di Messina e Reggio Calabria dovrà essere garantito da Rfi al pari del collegamento espletato sulla tratta Messina-Villa San Giovanni. Ma questa modifica della legge, per ragioni che a me sfuggono, non sembra aver sortito alcun effetto, perché mentre è tangibile l' incremento del numero delle corse tra Messina e Villa San Giovanni nulla è cambiato per i collegamenti tra Messina e Reggio Calabria e anzi da notizie officiose in mio possesso pari che Rfi non abbia in programma di operare più il servizio dal mese di settembre in poi».

Da qui l' allarme di Cgil e Uil. Tanto che i segretari delle categorie dei trasporti Carmelo Garufi e Michele Barresi rimarcano di avere più volte denunciato che l' importante servizio tra le due sponde che serve circa 10mila pendolari non è mai decollato e contestano l' immobilismo della società Blu Jet sia per l' insufficienza del numero dei collegamenti che per gli orari e la qualità dei mezzi dedicati al servizio a noleggio e inadeguati». Quindi, le previsioni del rafforzamento degli hub di Messina, Villa e Reggio «stridono con l' attuale programmazione del vettore pubblico che nei fatti a pensar male darebbe la conferma della volontà prossima di abbandonare la tratta, per noi strategica e





Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Messina-Reggio. In questo contesto - concludono Cgil e Uil - restano imbrigliati i diritti dei lavoratori Blu Jet, lo sviluppo occupazionale ed economico dell' indotto e migliaia di utenti siciliani e calabresi. Alla faccia della conurbazione e dell' area integrata dello Stretto, un disastro e un pesantissimo arretramento nella mobilità dei cittadini con il complice silenzio unanime della politica».

La città rivendica il diritto di scegliere il futuro del porto

Fronte unico tra maggioranza ed opposizione

Milazzo «Non possiamo più accettare il rapporto che, sino ad ora, l' **Autorità portuale** ha avuto con la città di Milazzo. Rivendichiamo il diritto delle scelte che riguardano il water front». Da palazzo dell' Aquila parte una nuova crociata in difesa del porto e degli spazi che ormai risultano tutti sottratti alla pubblica fruizione, ma anche ai ritardi che si accumulano sugli interventi che, da tempo, dovrebbero essere portati a compimento. E l' Amministrazione comunale apre questo fronte coinvolgendo anche tutte le forze politiche presenti in consiglio comunale senza distinzione tra maggioranza ed opposizione. Una battaglia che non riguarda la singola questione (il consigliere Doddo ha sollevato il problema del mancato accesso anche pedonale nel tratto compreso tra via Crispi e via Luigi Rizzo e a molo Marullo) ma l' intera area **portuale**. «La legge che regola le **autorità** di sistema - ha detto il primo cittadino - prevede espressamente la competenza delle stesse solo su quelle attività prettamente connesse alla portualità. Null' altro. Ecco quindi che l' Amministrazione, e quindi la città, rivendicano il diritto a riavere tutto ciò che la legge ci consente di avere e, soprattutto, di deciderne la destinazione. Sino ad oggi Milazzo, nonostante dal punto di vista economico assume un ruolo prioritario rispetto a Messina, è stata relegata ai margini, senza diritto di scelta e addirittura si è vista negata le cose, anche poche, che pure dovevamo avere». Il sindaco ha fatto riferimento alla telenovela riguardante la banchina XX Luglio, al mancato completamento del dragaggio, addirittura al mancato riscontro della pianificazione futura («attendiamo ancora i file promessi per vedere cosa si vorrebbe fare»). «Nessuno può permettersi di prendere impegni e non mantenerli. - ha concluso Midili - e per questo chiedo alle forze politiche e agli operatori locali di dar vita ad una "società di sistema" che stabilisca cosa fare». Al presidente Oliva ha invece chiesto un consiglio comunale straordinario per assumere le prime decisioni. Un percorso condiviso da tutte le forze politiche, con i consiglieri Lorenzo Italiano e Nino Italiano che hanno ribadito la necessità che Milazzo si riappropri del porto senza lasciare deleghe in bianco, mentre Franco Russo ha rivendicato che già nella precedente consiliatura aveva evidenziato la necessità che «l' **Autorità portuale** di Messina tenesse in considerazione le esigenze del territorio». r.m.



Suez, l'ingorgo è stato smaltito. L'annuncio dell'Autorità del Canale (SCA)

Suez Le ultime 61 navi bloccate dalla gigantesca nave portacontainer Ever Given sono transitate in queste ore dal Canale di Suez. A dichiararlo è l'ammiraglio Osama Rabie, capo della Suez Canal Authority (SCA) il quale ha confermato che è stato smaltito l'ingorgo di oltre 400 navi accumulato da quando il 23 marzo la Ever Given si è incagliata nell'estremità meridionale del canale. La SCA ha ribadito inoltre che i funzionari egiziani hanno aperto un'indagine sull'incidente, annunciando che le prime rilevazioni saranno rese pubbliche all'inizio della prossima settimana. Come riportato da ShipMag, la nave rimarrà nel Great Bitter Lake, il Grande Lago Amaro, un largo bacino al centro del canale, per essere sottoposta a ispezioni tecniche. Qui, ha affermato l'ammiraglio Rabie nei giorni scorsi, resterà fino alla conclusione delle indagini. Di sicuro, i risultati delle indagini potrebbero avere importanti ripercussioni legali soprattutto per le conseguenze dei danni indiretti che rischiano di essere di gran lunga superiori ai danni diretti alla nave. La Evergreen, la società armatrice della portacontainer, dovrà probabilmente far fronte alle molteplici potenziali richieste risarcitorie da parte delle altre navi bloccate nel canale: i ritardi nelle consegne e il deperimento della merce; i maggiori costi di trasporto determinati dalla decisione di molte compagnie di fare marcia indietro e circumnavigare il Capo di Buona Speranza per arrivare nel Mediterraneo, una deviazione di 9 mila chilometri che comporta almeno sette giorni aggiuntivi di viaggio; l'impatto dato dall'immediato aumento delle quotazioni di materie prime (prime fra tutte il petrolio); le azioni legali che intraprenderanno le autorità egiziane per la perdita di profitto a causa dell'interruzione di esercizio della navigazione nel Canale. Perdita che la SCA ha stimato intorno ad un miliardo di dollari.

