



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 15 aprile 2021**



Prime Pagine

15/04/2021	Corriere della Sera Prima pagina del 15/04/2021	7
15/04/2021	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 15/04/2021	8
15/04/2021	Il Foglio Prima pagina del 15/04/2021	9
15/04/2021	Il Giornale Prima pagina del 15/04/2021	10
15/04/2021	Il Giorno Prima pagina del 15/04/2021	11
15/04/2021	Il Manifesto Prima pagina del 15/04/2021	12
15/04/2021	Il Mattino Prima pagina del 15/04/2021	13
15/04/2021	Il Messaggero Prima pagina del 15/04/2021	14
15/04/2021	Il Resto del Carlino Prima pagina del 15/04/2021	15
15/04/2021	Il Secolo XIX Prima pagina del 15/04/2021	16
15/04/2021	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 15/04/2021	17
15/04/2021	Il Tempo Prima pagina del 15/04/2021	18
15/04/2021	Italia Oggi Prima pagina del 15/04/2021	19
15/04/2021	La Nazione Prima pagina del 15/04/2021	20
15/04/2021	La Repubblica Prima pagina del 15/04/2021	21
15/04/2021	La Stampa Prima pagina del 15/04/2021	22
15/04/2021	MF Prima pagina del 15/04/2021	23

Trieste

15/04/2021	Il Piccolo (ed. Gorizia) Pagina 25 Priorità alla ferrovia in Porto L' Authority acquista i binari	<i>GIULIO GARAU</i> 24
------------	---	------------------------

Venezia

14/04/2021	Ansa Grandi navi: Zaia, Msc conferma crociere da Venezia	25
------------	--	----

15/04/2021	Corriere del Veneto	Pagina 8	<i>Alberto Zorzi</i>	26
<hr/>				
15/04/2021	Corriere del Veneto (ed. Verona)	Pagina 5		28
<hr/>				
15/04/2021	Il Gazzettino	Pagina 9	<i>MICHELE FULLIN</i>	29
<hr/>				
15/04/2021	Il Gazzettino	Pagina 33	<i>RAFFAELLA VITTADELLO</i>	31
<hr/>				
15/04/2021	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 19	<i>ALBERTO VITUCCI</i>	32
<hr/>				
14/04/2021	Ship Mag			34
<hr/>				
14/04/2021	Shipping Italy			35
<hr/>				
15/04/2021	Corriere del Veneto	Pagina 10	<i>Fiorella Girardo</i>	36
<hr/>				
15/04/2021	Il Gazzettino	Pagina 34	<i>DANIELA GHIO</i>	37
<hr/>				
15/04/2021	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 18	<i>EUGENIO PENDOLINI</i>	38
<hr/>				

Savona, Vado

14/04/2021	The Medi Telegraph			39
<hr/>				

Genova, Voltri

15/04/2021	Il Secolo XIX	Pagina 14	<i>SIMONE GALLOTTI</i>	40
<hr/>				
14/04/2021	Shipping Italy			41
<hr/>				
14/04/2021	telenord			42
<hr/>				
14/04/2021	Il Nautilus		<i>Redazione</i>	43
<hr/>				

La Spezia

15/04/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 20	<i>LAURA IVANI</i>	44
<hr/>				
15/04/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 20	<i>L.IV.</i>	46
<hr/>				
15/04/2021	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 43		47
<hr/>				
14/04/2021	BizJournal Liguria			48
<hr/>				
14/04/2021	Citta della Spezia			49
<hr/>				

14/04/2021	FerPress		50
Porto della Spezia: installati 4 stazioni per il monitoraggio del rumore. Investiti 65 mila euro			
14/04/2021	Informare		51
Progetto per ridurre l' impatto acustico nei porti			
14/04/2021	Informazioni Marittime		52
Inquinamento acustico, via al monitoraggio nei porti del Mar Ligure Orientale			
14/04/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	53
Stazioni rilevamento rumore in porto La Spezia			
14/04/2021	Ship Mag		54
Inquinamento acustico, AdSP: al via il monitoraggio nel porto di La Spezia			
15/04/2021	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 43	55
Nuovo molo: accordo fatto fra Adsp e ditte			

Ravenna

15/04/2021	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)	Pagina 7	<i>ANDREA TARRONI</i>	56
In arrivo 65 milioni per le crociere Piano per attrarre 300mila turisti l' anno				
15/04/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)	Pagina 40		57
Nuova stazione delle crociere, ecco il bando				
15/04/2021	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)	Pagina 9	<i>ALESSANDRO MONTANARI</i>	58
Pro loco e comitati chiedono di riaprire le dighe e i moli				
15/04/2021	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)	Pagina 13		59
Ambito portuale e lavoro femminile				
15/04/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)	Pagina 40		60
Il lavoro femminile nel settore marittimo				
15/04/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)	Pagina 34		61
Nel mirino quell' appalto revocato a Micoperi				
15/04/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)	Pagina 35		62
Berkan-B, inchiesta bis sul mancato recupero				

Livorno

14/04/2021	Port News		<i>di Redazione Port News</i>	63
Livorno, passo in avanti per lo Scavalco				

Piombino, Isola d' Elba

15/04/2021	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 26		64
Paperini racconta la storia della città in un percorso ricco di suggestioni su otto secoli di vicende piombinesi				

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

15/04/2021	Corriere Adriatico	Pagina 9		65
I furbetti dell' aperitivo in porto «Li allontaniamo e ci insultano»				

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

15/04/2021	La Provincia di Civitavecchia	Pagina 4		66
«Più attenzione per Civitavecchia»				

14/04/2021	CivOnline		67
<hr/>			
15/04/2021	La Provincia di Civitavecchia	Pagina 4	68
<hr/>			
14/04/2021	La Provincia di Civitavecchia		69
<hr/>			
L' associazione ringrazia Adsp e Pincio per l' interessamento dimostrato Esame da agente marittimo, Asamar spera			
<hr/>			

Napoli

14/04/2021	FerPress		70
<hr/>			
Ricostruire il rapporto tra città e mare: a Napoli la commissione Politiche urbane incontra il nuovo presidente dell' AP			
<hr/>			

Salerno

15/04/2021	Cronache di Salerno	Pagina 5	72
<hr/>			
Nessuna novità sul fronte Salerno Pulita: "scelta ponderata"			
<hr/>			

Brindisi

15/04/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)	Pagina 33	73
<hr/>			
Arriva una nuova nave il traffico commerciale cresce con Grimaldi			
15/04/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)	Pagina 11	74
<hr/>			
Collaborazione interforze avviata per monitorare le attività marittime			
14/04/2021	Brindisi Report		75
<hr/>			
Sdoganamento in mare, accordo tra Adm e Capitaneria			
14/04/2021	Informare		76
<hr/>			
Siglato a Brindisi il disciplinare di servizio per lo sdoganamento in mare			
<hr/>			

Taranto

15/04/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)	Pagina 10	77
<hr/>			
Confronto sulla Blue Economy			
<hr/>			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

15/04/2021	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 31	78
<hr/>			
Il viceministro Morelli domani al porto			
14/04/2021	Stretto Web		79
<hr/>			
Reggio Calabria: tappa all' Aeroporto dello Stretto per il viceministro alle Infrastrutture Morelli			
14/04/2021	TempoStretto	<i>Mario Meliadó</i>	80
<hr/>			
Il viceministro Morelli da domani in Calabria. E la prima tappa sarà Reggio...			
<hr/>			

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

15/04/2021	Gazzetta del Sud	Pagina 21	81
<hr/>			
Un concorso di progettazione per "liberare" le aree della Fiera			
<hr/>			

14/04/2021 **Messina Ora** *Redazione sport* 83
Fiera di Messina, Mario Mega prolungare la passeggiata per creare un Parco culturale ricreativo

14/04/2021 **Stretto Web** 84
Messina: nuove iniziative per la riqualificazione della Zona Falcata, sabato la presentazione dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto

Focus

15/04/2021 **Il Sole 24 Ore** Pagina 31 *Sissi Bellomo* 85
L' effetto Suez rilancia la corsa dei noli marittimi: rincari su tutte le rotte

14/04/2021 **Corriere Marittimo** 86
ANALISI/ Suez - 1,9 milioni di teu in navigazione pronti a ingorgare i porti del mondo

14/04/2021 **Informatore Navale** 88
Il Presidente Moretto: il blocco del Canale di Suez avrà effetti nel medio e lungo termine

14/04/2021 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 89
Il blocco di Suez: le ripercussioni a due settimane

14/04/2021 **Corriere Marittimo** 90
Riunione Conferenza Nazionale Autorità portuali, definita road map lavori

14/04/2021 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 91
Dai traffici marittimi alla globalizzazione

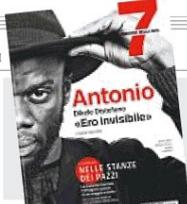
14/04/2021 **Shipping Italy** 92
Gli agenti marittimi dicono stop alle polemiche sui noli container: I vantaggi saranno superiori

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 39 C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



Domani su 7
Dikele Distefano e gli altri
L'Italia delle serie tv
di **Silvia Avallone** nel settimanale

Roma
Un'indagine per corruzione:
dirigente Miur tenta il suicidio
di **Fregonara e Sacchettoni** a pagina 23



Gli Stati nazionali

LA NUOVA (INATTESA) SOVRANITÀ

di **Ernesto Galli della Loggia**

Con gli effetti che produce nella realtà delle cose e nelle mentalità delle persone, la pandemia, che da tempo imperversa nel mondo, sta contribuendo potentemente a rendere evidente anche la crisi della globalizzazione. La crisi cioè — se non forse la fine — di quella fase storica che per almeno un trentennio ha dominato la realtà economica e ideologica del nostro pianeta. Sono almeno tre i fattori che stanno segnando la probabile fine del ciclo storico apertosi negli anni 80 del secolo scorso.

Il primo fattore è la definitiva frantumazione dell'ordine internazionale uscito dalla fine «guerra fredda» (1991). Nel declino dell'egemonia americana che allora raggiunse il suo culmine, nuove potenze mondiali e regionali si sono fatte prepotentemente avanti dappertutto — Cina, Russia, Turchia, Iran, India — e altre minori premono in cerca di spazio. Tutte mirano a crearsi zone d'influenza, cercano di espandersi, suscitano conflitti, alterano equilibri, sempre seguendo il proprio esclusivo interesse e infischiosone di ogni norma, accordo o status quo precedenti. Né d'altro canto la globalizzazione sembra avere prodotto alcuna apprezzabile diffusione della democrazia, mentre il mito della pace — tanto più se «mondiale» — si rivela sempre più un mito.

Anche il secondo fondamento della globalizzazione, il libero scambio — che ebbe il suo simbolo nell'ammissione della Cina comunista nell'Organizzazione del Commercio Mondiale nel 2001 — ha perduto buona parte del suo consenso.

continua a pagina 28

Franceschini: se si torna negli stadi si possono fare i concerti. Figliuolo: 7 milioni di dosi Pfizer

Il calendario: così si riapre

I ristoranti, poi spettacoli e sport. Giorgetti: sostegni non per fatturato

Così l'Italia riaprirà. Prima la ristorazione, poi lo spettacolo e lo sport. Figliuolo: in arrivo 7 milioni di dosi Pfizer, da pagina 2 a pagina 11

IDATI E LA COMUNICAZIONE

Come orientarsi nel piano vaccini

di **Scienze per la Società**

Siamo nel pieno della campagna vaccinale che procede a ritmo sostenuto in tutta Europa, con vaccini di nuova generazione, a Rna come Pfizer e Moderna, o a vettore adenovirale come AstraZeneca.

continua a pagina 7



GIANNELLI

INTERVISTA CON ZAIA

«Prima i locali con i dehors»

di **Marco Cremonesi**



Zaia e il Covid, che c'è e ci sarà: «Ma l'economia è allo stremo, via libera ai locali con i tavoli all'aperto».

a pagina 3

INTERVISTA CON AMENDOLA

«Recovery, meno impacci»

di **Monica Guerzoni**



Il sottosegretario agli Affari Europei Amendola: «Meno burocrazia e regole nuove per usare i fondi del Recovery».

a pagina 8

La campionessa «Difficile staccarsi dalla vita che sognavo da bambina»



La schiacciatrice del Busto Arsizio Francesca Piccinini, 42 anni, dopo trent'anni di carriera ha deciso di lasciare la pallavolo

Piccinini lascia la pallavolo «Rifarei tutto, anche Playboy»

di **Gaia Piccardi**

«È giusto così, largo alle giovani. Anche se troverò qualcosa che mi farà battere il cuore come la pallavolo...». Francesca Piccinini, 42 anni, campionessa del volley, dice basta. La tv nel futuro? «Non escludo nulla».

a pagina 24

SI ALLA CITTADINANZA ITALIANA PER ZAKI

«Regeni, depistaggi decisi da subito» Le accuse agli 007

di **Giovanni Bianconi**

Nuova accusa agli 007 egiziani sulla morte di Giulio Regeni. «Il depistaggio deciso da subito e la storia dei criminali inventata il giorno dell'omicidio» dice un testimone. Per Zaki arriva il sì del Senato alla cittadinanza.

alle pagine 18 e 19 **Miglia**

IL LEADER TURCO INTERVIENE 7 GIORNI DOPO

Attacco di Erdogan E per Draghi difesa bipartisan

di **Monica Ricci Sargentini**

Dopo sette giorni Erdogan attacca Draghi che lo aveva definito un dittatore. «Parole da maleducato», ha detto il presidente turco. Difesa bipartisan al premier italiano.

a pagina 16

GRANDI MITI GRECI
EDIPPO
VLISSE
OLO
PRIMO VOLUME IN REGALO
CORRIERE DELLA SERA
La libertà delle Idee

IL CAFFÈ di Massimo Gramellini

Quando c'era Rin-Tin-Tin

Se avete ancora più capelli che rughe, questo articleto vi sembrerà un reperto storico, collocabile tra la stele di Rosetta e il codice di Hammurabi. Narra di un cane pastore e di un orfano adottati da un reggimento di Forte Apache, in lotta con indiani caricaturali che assaltano le diligenze agitando i fucili come bastoni. Rin-Tin-Tin e il piccolo Rusty erano il cuore della Tv dei Ragazzi, attorno a cui hanno ruotato i pomeriggi di svariate generazioni. Oggi quel telefilm verrebbe sospeso dopo la prima puntata per oltraggio dei nativi americani e maltrattamento di prole e animali: il cane e il bambino erano costretti a irrigidirsi in pose militaresche fin dai titoli di testa, annunciati da uno squillo di tromba inconfondibile. Invece, tra il 1954 e il 1959, di puntate ne andarono se-



renamente in onda cento e sessantaquattro, con un'infinità di repliche nei due decenni successivi, in molte delle quali si imbatté anche chi scrive, mai immaginando che un giorno avrebbe comandato quel bimbo col naso schiacciato e il cappello da soldato yankee.

Rusty nella vita reale si chiamava Lee Aaker e doveva essere orfano anche lui, quantomeno di agente, perché veniva pagato solo 250 dollari a puntata. Hollywood lo spremette e poi lo buttò via. È morto povero e solo come un cane, senza neanche un cane. Gli sia di non magra consolazione sapere che per milioni di vecchietti sparsi in tutto il mondo avrà sempre sette anni e Rin-tin-tin al fianco.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Corsi e lezioni d'inglese per bambini di 4-12 anni
Lezioni in formato di gioco
Lezioni con madrelingua inglese
Un entusiasmante programma per bambini
Lezioni individuali da 25 minuti
NOVAKID

10415
9 771120 498008





La Dadone, ministra dei Giovani, ai politici di destra che la attaccano perché è antiproibizionista: "Io non assumo sostanze: facciamo a tutti il test antidroga?"



Giovedì 15 aprile 2021 - Anno 13 - n° 103
 Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

IL VENTO DEL NORD

Regioni di destra all'assalto: "Il 26 riapriamo tutto"



◻ SALVINI A PAG. 3

PADRONI DA FERRIERE

Mittal licenzia l'operaio e vuole pure le scuse

◻ CASULA A PAG. 9

IL CASO AUTOSTRADE

Lo diceva anche il neo-Ad: "Falsi dati sul Morandi"

◻ GRASSO A PAG. 12

BODA, DIRIGENTE MIUR

È indagata, tenta il suicidio: ora è grave in ospedale

◻ IURILLO A PAG. 13

» I FUORILEGGE COVID

Casta sarda, pranzo con fuga dalla finestra

» Andrea Sparaciari

Il comandante del 151° reggimento fanteria Sassari, Marco Granari; il comandante del Corpo forestale regionale, Antonio Casula; il dg dell'Agenda Forestale Regionale (Foresta), Giuliano Patteri; il dg dell'assessorato regionale all'industria, Alessandro Naitana; il coordinatore provinciale dell'Udc, Andrea Floris; il sardista Bastianino Spanu.

A PAG. 2-3

RESTAURO OGGI DEL TURCO, DOMANI TUTTI GLI ALTRI

FATE LA CARITÀ AI POVERI CONDANNATI



VITALIZI COL TRUCCO
 GLI AZZECCAGARBUGLI DEL SENATO USANO COME SCUSA IL REDDITO DI CITTADINANZA PER AGGIRARE LA NORMA. IN ATTESA BERLUSCONI, PREVITI, DE LORENZO & C.

◻ MASCALLI, PROIETTI E RODANO A PAG. 6-7

LE NOSTRE FIRME

- Pasquino Pd-5S, patti chiari a pag. 11
- Lerner Speranza troppo rosso a pag. 11
- Barbacetto I clienti di Sala a pag. 11
- Truzzi I padroni delle ferriere a pag. 9

PRIMO BILANCIO Due mesi di Migliori Il governo Draghi

Troppi annunci e pochi fatti (tranne condono e Turchia)

■ In 12 Consigli dei ministri, un solo vero decreto, in parte bocciato da Bankitalia e Corte dei Conti. Niente riforme (rinviate a maggio). Sul Recovery nessuna trasparenza. E con Erdogan lo scontro s'infiamma

◻ CANNAVÒ A PAG. 4



La cattiveria

Il Senato restituisce il vitalizio al condannato Roberto Formigoni. Deve rifare il guardaroba

WWW.FORUM.SPINOZZA.IT

LA GUERRA PIÙ ASSURDA

Svolta Afghanistan: dopo vent'anni la Nato torna a casa

◻ A PAG. 14



IL MISTERO DI MISTER ENI

Nuovo caso Mattei: l'ombra dello 007 amico di De Gaulle

◻ PAOLO MORANDO A PAG. 17

Derubati e contenti

» Marco Travaglio

Avemmo scritto che alla Restaurazione in corso mancano solo le parrucche e i codini del Congresso di Vienna. Ma non avevamo previsto la restituzione dei vitalizi ai ladri di Stato. Invece è arrivata anche quella. Dopo Formigoni, che su 5 anni e 10 mesi di condanna ha scontato 5 mesi e ora riavrà 7mila euro al mese direttamente dalle nostre tasche, anche Del Turco (3 anni e 11 mesi) sarà oggi riabilitato con 5.500 euro mensili: in fondo lui di mazzette ne ha incassate solo 850mila euro e non ha ancora versato i 700mila di risarcimento allo Stato (anziché pagare, incassa). Seguiranno B., Previti, De Lorenzo, Di Donato e altra brava gente. Ma concentriamoci sugli governatori. Date un'occhiata allo stato comatoso della sanità (e delle vaccinazioni) in Lombardia e in Abruzzo: se cercate un perché, lo trovate nelle rispettive sentenze della Cassazione. L'uno e l'altro dirottavano i soldi delle nostre tasse destinati alla sanità pubblica nelle tasche dei ras delle cliniche private (Maugeri e San Raffaele il primo, Angelini il secondo), i quali poi ricambiavano con congrue percentuali, sempre a carico nostro. Intanto le due Regioni tagliavano i posti letto pubblici e l'Abruzzo s'imbarcava pure in una folle cartolarizzazione dei crediti sanitari farlocchi, ceduti a banche estere ripagati con mutui capestro.

Sui giornali del Partito degli Impuniti si legge che Del Turco è innocente perché Angelini ha una condanna per truffa alla Regione (per ogni ricoverato stiliava fino a 10 cartelle cliniche, con rimborsi regionali a piè di lista) e s'è visto confiscare il botino delle sue truffe: 32 milioni. Peccato che il Telepass della sua auto segnalasse 19 visite tangenziali in due anni a villa Del Turco: prendere mazzette è già grave, ma prenderle da chi sai che sta truffando la tua Regione è una doppia vergogna. *Idem* per Formigoni, che - sentenza definitiva alla mano - elargì oltre 200 milioni di fondi regionali al San Raffaele e alla Maugeri per 6 milioni di tangenti. Fate voi il calcolo su quei 32 milioni in Abruzzo più 200 in Lombardia: quanti posti letto e respiratori avrebbero potuto acquistare le due Regioni prima della pandemia se fossero state governate da gente onesta? Nel 2015 una norma voluta da Piero Grasso ci aveva risparmiato, se non il danno, almeno la beffa di vedere questa gente mantenuta a vita dallo Stato. L'avevano votata tutti: Pd, Sel, FdI e Lega; il M5S no perché la riteneva troppo blanda. Ora il Senato la aggira senza neppure cambiarla, per mano dei leghisti Pillon e Riccardi e del forzista Caliendo, nel silenzio di tutti fuorché dei 5Stelle. Che poi qualcuno si domanda perché, con tutte le cazzate che fanno, non muoiono mai: perché gli altri sono così.





quotidiano

ANNO XXVI NUMERO 88

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

GIOVEDÌ 15 APRILE 2021 - € 1,80

Caro Bettini, il BisConte era banalmente "fuori dal giro" come dice Bersani ma è caduto per ragioni politiche palesi, non per manovre oscure

L'Italia è un paese importante, per noi che la abitiamo ovviamente, e anche per gli stati partner europei, per alleati e avversari, per grandi corporazioni e gruppi di interesse istituzionali e non. Quando cambiano il governo,

zione da ogni dove a come si disponeva il meccanismo della crisi, durata alcuni mesi fino all'esito noto e connotato dall'arrivo di una grandissima e conosciutissima personalità di livello europeo e internazionale alla guida dell'esecutivo. Ma dove sta non dico la cospirazione, ipotesi sommaria e ridicola, ma anche solo la pressione irresistibile dei poteri forti nazionali e internazionali che ha portato al cambio, secondo l'ipotesi tirata fuori in un manifesto di area politica dal mitico Goffredo Bettini?

Ma nessuna parte. Pier Luigi Bersani, spirito pratico e non ideologico come Bettini, aveva usato un'espressione accorcia, rivolta ai media principali e a molti ambienti confindustriali e circoscrivibili: ha detto che ce l'avevano con Conte anche perché era un tipo "fuori dal giro". Questo è vero ed è sempre stato sotto gli occhi di tutti coloro

che non se lo erano federati di prosciutto. Conte aveva un difetto di legittimazione nel circuito del potere. Come "avvocato del popolo" faceva addirittura ridere, non era un eletto, era solo un curriculum debole formatosi a contatto con uno studio legale molto forte, era stato scelto per suggerire il stile di uomini del Quartiere. Quando la formazione contrastata e in certa misura a sorpresa dell'esecutivo Di Maio-Salvini doveva risolversi nella nomina di un vice dei suoi vice, un terzo che non facesse ombra ai veri padroni del vaporetto populista, insomma un'autorità fittizia. Poi la situazione si è rovesciata.

Venerdi l'incontro a Chigi. Così Letta chiederà a Draghi di cambiare il piano del Recovery

Tutele a sud, donne e giovani. Più soldi alla scuola e un modello di governance. Ecco il dossier del Pd

Il ruolo del prof. Nicita

Roma. Più attenzione a giovani e donne, con requisiti stringenti sulle assunzioni delle aziende che intendono partecipare ai bandi di gara. Una "Hydrogen valley" nel Mezzogiorno. Un cambio di prospettiva nel piano di assunzioni nella Pubblica amministrazione e una svolta nella strategia di sviluppo della banda ultralarga. Un "Erasmus dei lavoratori" su scala nazionale e un deciso aumento dei finanziamenti su tutto il settore scolastico. E, infine, un'indicazione sulla fisiologia della governance: composta da sette esperti e sganciata il più possibile da logiche di spartizione politica. Sono queste, in sintesi, le principali proposte che compaiono nel documento che Mario Draghi si vedrà consegnare venerdì pomeriggio dalle mani di Enrico Letta, che insieme al capo delegazione Andrea Orlando e alle due capigruppo Debora Serracchiani e Simona Malpezzi presenterà al premier le richieste del Pd per migliorare il Piano nazionale di riforma che entro il 30 aprile andrà inviato a Bruxelles.

Draghi, bunker e spine

Orlando vuole "più collegialità". La maggioranza frige: scacciano le consultazioni sul Recovery

Roma. E' circondato. In ordine: Recovery da mandare su (a Bruxelles) a fine mese, campagna vaccinale da far decollare, aperture da affrontare, governatori-vicere bizzosi da placare, polemiche da elargire alle Imprese. Mario Draghi finora è uscito tre volte da Roma: Fiumicino, Bergamo e Lubia. La sua vita è a Palazzo Chigi, a sua volta circondato dalla politica, dal dispositivo straordinario per via delle ultime manifestazioni. Il Marziano è nel bunker? Ieri Andrea Orlando gli ha chiesto "più collegialità". Nota di cronaca: molti ministri non hanno il numero di cellulare del premier.

Vaccino Tria

"A fine anno dosi italiane. Conte ha perso tempo". Parla l'ex ministro, consulente di Giorgetti

Roma. Professore Giovanni Tria, l'abbiamo lasciata economica e la ritroviamo consulente di Giancarlo Giorgetti. Ma lei al Mise cosa è andato a fare? "A dare una mano, a recuperare il tempo perso, a fare in modo che l'Italia possa avere una produzione di vaccini e dunque favorirla. E' un problema di sicurezza nazionale ma è anche la nuova frontiera della nostra farmaceutica". Vi siete messi in testa di produrre vaccini. Il progetto è partito ma in pratica dove siete arrivati? "Potremmo farcela per la fine dell'anno o inizio del prossimo". Perché solo adesso? "Abbiamo perso un anno. In passato non si è creduto abbastanza". E' consulente a titolo gratuito, ex ministro del primo governo Conte. E ovviamente docente di Economia Politica. Caro professore, sarà un liberale come lei che ci porterà i vaccini made in Italy? "Non sarò io, ma un governo che ha deciso che produrre vaccini è quanto di più strategico".

Rescue team

Pfizer, cattivissima Big Pharma, salva le vaccinazioni dell'Ue grazie all'europea BioNTech

Bruxelles. L'Unione europea punta tutto sui vaccini di nuova generazione mRNA e in particolare su quello di Pfizer-BioNTech per superare il problema di AstraZeneca e Johnson & Johnson. Anzi: bisognerebbe chiamarla BioNTech-Pfizer, come fa sempre il presidente della Commissione Ursula von der Leyen, nelle sue dichiarazioni per rivendicare il carattere europeo del suo vaccino. Il brevetto è della piccola società biotech tedesca fondata da Ugur Sahin e Özlem Türeci, senza la quale Pfizer avrebbe rischiato di trovarsi di fronte alle stesse difficoltà di altri Big Pharma. Le ricerche iniziali di BioNTech sulla tecnologia mRNA erano state finanziate con 6 milioni di euro nel 2013 dal programma quadro dell'Ue. La Banca europea degli investimenti lo scorso anno ha fornito un prestito da 100 milioni per lo sviluppo del vaccino. La Germania in settembre ha deciso di finanziare l'impianto di BioNTech a Marburg, consentendo un aumento di un terzo del rapporto con la Commissione e si consolidato negli ultimi tre mesi, con BioNTech-Pfizer che ha compensato una parte dei tagli di AstraZeneca. Ieri von der Leyen ha annunciato un accordo per anticipare la consegna dal quarto al secondo trimestre di 50 milioni di dosi: tra aprile e giugno il totale di BioNTech-Pfizer sarà di 250 milioni. Inoltre, la Commissione ha instradato negoziati per un contratto da 1,8 miliardi di dosi nel 2022 e 2023 - sufficienti a vaccinare due volte la popolazione dell'Ue - per i lavoratori, i bambini e gli adolescenti, ed eventuali richiami.

Combattere i fake

Chi difama gli scienziati impegnati in pubblico prima o poi la paga. Il caso Xylla

Sono stati 16.168 i nuovi casi di coronavirus in Italia. Ancora alto il numero dei morti: 489 (martedì erano stati 476). Con il maggior numero di nuovi

Andrea's Version

Ma tu guarda 'sto Erdogan maleducato, gli ha detto. A chi? A Draghi. Dittatore. Tu maleducato, però? Che manca a mio nipote. E al quale ribatteremmo, fossimo noi la farmacia, con un comunicato marziale: non mi ha fatto niente / faccia di serpente.

SENZA RISCHIO NON C'E' FUTURO

Tergiversare sui vaccini è un pericolo infinitamente più grande rispetto al rischio di essere vaccinati. Lezioni utili per Draghi dal Regno Unito. Obiettivo: alternative alla dittatura della precauzione

Guardi le immagini allegre che arrivano dal Regno Unito, guardi il numero mostruoso di vaccinazioni fatte, guardi le foto dei ragazzi che tornano nei pub, guardi il numero di contagi improvvisamente sotto controllo, guardi il numero dei morti finalmente non allarmante, guardi le prime pagine non allarmistiche dei giornali inglesi e con naturalezza senza alcun pregiudizio antieuropeista non puoi non chiederti come sia possibile che stia succedendo quello che stiamo vedendo ormai da giorni. Ovvero: che a un tiro di schioppo dalle nostre città e dalle nostre vite ci sia una reazione che dopo aver rischiato un anno fa di toccare il cielo si ritrova oggi a sfiorare con un dito il fondo della normalità. Il ritorno a una nuova normalità lo side-

nei programmi di consegna fino a cinque giorni lavorativi", mentre il contratto dell'Ue non entra in questo livello di dettaglio. In un bellissimo articolo pubblicato due giorni fa dal Telegraph, l'esperto di salute del quotidiano inglese, Paul Nuki, ha provato a ricercare in modo non ideologico la radice della differenza di approccio che esiste tra Regno Unito e Unione europea sul tema del rischio ed è arrivato ad alcune conclusioni interessanti. Il Telegraph scrive che il percorso accidentato che il vaccino AstraZeneca ha avuto in Europa ha molto a che fare con i diversi modi in cui i regolatori si avvicinano alle prove e giudicano il rischio rispetto alla politica. Un esempio? La decisione iniziale di alcuni paesi, come Francia, Germania e Italia di limitare l'uso del vaccino ai gruppi di età più giovane. Scelta che deriva dal fatto che il vaccino non era stato ben testato fra le categorie più a rischio. Un elemento vero, di fronte al quale però il Regno Unito centrava il bersaglio: ovvero di contrapporre un rischio diverso: la possibilità di morire a causa del Covid-19, rischio che il vaccino può avere qualche effetto avverso non è dunque sottostimato. La scelta di una scala diversa in base alla quale il ritardo di un solo giorno per questo vaccino avrebbe un costo molto superiore a quello di un ritardo di un solo giorno per questo vaccino. Il rischio di un errore di valutazione è un pericolo infinitamente più rischioso del vaccino stesso. L'avversione al rischio del governo europeo è per cultura, storia e tradizione lontana da quella dei paesi anglosassoni su questo fronte, molto centrata sui rischi. Il Regno Unito, con questo la sua sagacia, i fondi comuni, gli scambi elettronici, i titoli tecnologici, fino a portarli, nel 1990, a diventare presidente del Nasdaq. Perché parallelamente allo schema illegale, aveva tutta un'attività militare e cristallina (che però non andò mai così bene). E poi un gran lavoro di pubbliche relazioni e donazioni per servire a reclutare nuovi clienti per alimentare la piramide, e rendere i Madoff membri rispettati della comunità.

Quei 100 mln di dosi non esistono

Bassetti, Gismondo e la realtà fittizia sui vaccini da comprare

Roma. Sul mercato internazionale sarebbero disponibili 100 milioni di dosi di vaccini anti Covid-19 che l'Italia dovrebbe acquistare immediatamente. E' questo l'appello inviato al governo da "The Italian Renaissance Team against Covid-19", sottoscritto da diversi esperti civili o tecnico-scienziati tra cui spiccano i nomi più noti al pubblico televisivo di Matteo Bassetti e Roberto Riva Gismondo e Fabrizio Pregliasco. Nella lettera inviata al presidente del Consiglio Mario Draghi - e per

governi europei è per cultura, storia e tradizione lontana da quella dei paesi anglosassoni su questo fronte, molto centrata sui rischi. Il Regno Unito, con questo la sua sagacia, i fondi comuni, gli scambi elettronici, i titoli tecnologici, fino a portarli, nel 1990, a diventare presidente del Nasdaq. Perché parallelamente allo schema illegale, aveva tutta un'attività militare e cristallina (che però non andò mai così bene). E poi un gran lavoro di pubbliche relazioni e donazioni per servire a reclutare nuovi clienti per alimentare la piramide, e rendere i Madoff membri rispettati della comunità.

Zaki e la credibilità che l'Italia deve guadagnarsi

C'è qualcosa nella storia di Patrick Zaki che prende in modo particolare, ed è ricordare quanto un innocente è in prigione. Ci sono fortunatamente giornate in cui basta la presenza in Senato di Lilliana Segre per far recuperare un po' di quella credibilità che sul fronte internazionale troppo spesso è mancata. E un po' di autorevolezza, quando bastano le parole chiare: "La sua detenzione senza processo è una violazione clamorosa dei diritti umani e civili". Ieri è stata approvata la mozione che chiede al governo di conferire la cittadinanza italiana a Zaki. In ritardo di un anno, visto che è rinfuso più adatto. (segue a pagina quattro)

Nel nome di Madoff

Epopea tragica del truffatore per antonomasia, il più odiato negli States, morto ieri in carcere

Antonomasia è una figura retorica. Ma per pochissimi, ma Bernard Madoff (1928-2021), morto ieri in carcere americano dove stava rinchiuso

Da anni come autore della più grande truffa del Novecento, si era conquistato. E così, non appena una truffa, nello specifico truffa finanziaria, assurge a una qualche rilevanza, il suo ideatore diventa subito "il Madoff". Celebre a Roma quello dei Parioli, il finanziere che fregò molti bei nomi del cinema, dell'industria, dell'aristocrazia, solo solito senza Ponzì (da Charles Ponzì, l'immigrato italiano che esportò le catene di sant'Antonio all'America intera).

Il sistema classico: una piramide di rientri la cui base deve essere costantemente alimentata da sempre nuovi investitori che devono convincere altri investitori, per potere remunerare i piccoli fararoni del piano di sopra. Poi ognuno ci mette un tocco personale. Il caso di Madoff è il 200 per cento, Madoff si compiaciava di dare poco, un modesto 12 annuo; la sua caratteristica era però la costanza. Talmente affidabile da diventare il "Jewish T-Bill" ovvero il "buono del tesoro ebreo". E in un certo senso l'ebreo americano Madoff era l'America, con quella sua faccia senza labbra, e i capelli candidi all'indietro, stretto e tonante simile al George Washington sulle banconote da un dollaro (sul retro, la piramide e l'occhio di Dio che tutto vede).

Madoff era nato nel Queens da una famiglia ebraica e subito aveva scoperto la grande passione della sua vita, la Borsa. Così a soli 22 anni, abbandonata l'università, aveva messo su la sua società di investimento, che cavalcò il boom del mercato azionario e la sua saga, i fondi comuni, gli scambi elettronici, i titoli tecnologici, fino a portarli, nel 1990, a diventare presidente del Nasdaq. Perché parallelamente allo schema illegale, aveva tutta un'attività militare e cristallina (che però non andò mai così bene). E poi un gran lavoro di pubbliche relazioni e donazioni per servire a reclutare nuovi clienti per alimentare la piramide, e rendere i Madoff membri rispettati della comunità.

La decisione di Biden è legittima e nel suo discorso il presidente ha detto che non si può restare per sempre in Afghanistan nell'attesa che si verifichino le condizioni ideali per il ritiro - secondo tutti gli analisti ha ragione, è un evento che potrebbe non arrivare mai. Gli americani hanno un argomento formidabile per non restare in eterno a fare i poliziotti globali dell'Afghanistan: perché, potrebbero dire, non lo fate voi al posto nostro? (Ritorni segue a pagina quattro)

Lasciare ai talebani

Il ritiro legittimo di Biden vuol dire riconoscere l'Afghanistan agli estremisti

Roma. Il presidente americano, Joe Biden, annuncia dalla Casa Bianca il ritiro totale dei soldati dell'Afghanistan entro l'11 settembre e quindi fa coincidere in modo simbolico la scadenza con i vent'anni esatti dall'attentato di al Qaida a New York e al Pentagono che spinse gli Stati Uniti in guerra. L'accordo con i talebani stretto dall'amministrazione Trump stabiliva che la data del ritiro avrebbe dovuto essere il primo maggio, che però è ormai fuori discussione perché ci sono dei tempi da rispettare per la logica del ritiro. Avrà quattro mesi più tardi.

C'è da sgombrare il campo da alcuni possibili fraintendimenti. Di fatto quel conflitto dell'America era già finito. Nel 2011 c'erano più di centomila soldati al picco massimo delle operazioni: adesso sono 10 mila, più di tre mila. Questo vuol dire che il numero dei militari americani in Afghanistan è pari a quello dei vigili urbani di Milano ed è davvero difficile parlare di una forza di occupazione su scala nazionale (che non c'è mai stata) o anche soltanto di una spedizione militare funzionale e capace di vincere contro la guerriglia locale. I soldati sono troppo pochi e lontani dai roghi di combattimento. Il loro compito da molto tempo è quello di appoggiare le forze del governo centrale di Kabul con la raccolta di intelligence, l'addestramento e i fatti aderei guidati e anche con qualche operazione operativa antiterrorismo. Però, come vedremo, questo piccolo nucleo americano riuscirà ancora a fare la differenza nella guerra in Afghanistan. Il conflitto era già in corso quando gli americani sono arrivati nel 2001 e andò avanti per molti anni ancora senza di loro. Basta guardare i dati delle perdite dei mesi di combattimento: 280 uomini del governo centrale e più di 120 civili, la guerra va avanti con furia e il suo peso si è soltanto trasferito per intero sulle spalle dei locali. La presenza degli Stati Uniti è stata una lunghissima parentesi.

La decisione di Biden è legittima e nel suo discorso il presidente ha detto che non si può restare per sempre in Afghanistan nell'attesa che si verifichino le condizioni ideali per il ritiro - secondo tutti gli analisti ha ragione, è un evento che potrebbe non arrivare mai. Gli americani hanno un argomento formidabile per non restare in eterno a fare i poliziotti globali dell'Afghanistan: perché, potrebbero dire, non lo fate voi al posto nostro? (Ritorni segue a pagina quattro)

Zaki e la credibilità che l'Italia deve guadagnarsi

C'è qualcosa nella storia di Patrick Zaki che prende in modo particolare, ed è ricordare quanto un innocente è in prigione. Ci sono fortunatamente giornate in cui basta la presenza in Senato di Lilliana Segre per far recuperare un po' di quella credibilità che sul fronte internazionale troppo spesso è mancata. E un po' di autorevolezza, quando bastano le parole chiare: "La sua detenzione senza processo è una violazione clamorosa dei diritti umani e civili". Ieri è stata approvata la mozione che chiede al governo di conferire la cittadinanza italiana a Zaki. In ritardo di un anno, visto che è rinfuso più adatto. (segue a pagina quattro)

(segue a pagina due)





il Giornale



GIOVEDÌ 15 APRILE 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 89 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-3445 | Grande (ed. nazionale)

DAL 1974 CONTRO IL CORO

IL SISTEMA BARCOLLA

GIUSTIZIA NEL PALLONE

Scontro in Parlamento sulla commissione d'inchiesta, al Csm la corrente di sinistra fa flop e anche Woodcock cambia idea

SCUOLA, DIRIGENTE INDAGATA TENTA IL SUICIDIO

La crisi del «Sistema» si fa sentire: al Csm vince la candidatura invisa alla sinistra mentre un pm d'assalto come Henry John Woodcock dice al *Fatto* che la separazione delle carriere è inevitabile. Ma sulla commissione d'inchiesta la sinistra si mette di traverso in Parlamento.

servizi alle pagine 12-13 e 17

CHI NON VUOLE RISCRIVERE LA STORIA

di Alessandro Sallusti

Cinque Stelle e Pd proprio non vogliono sapere di insediare una commissione d'inchiesta parlamentare per fare luce sulle storture della magistratura italiana così come proposto dai partiti del centrodestra. Forse non è un caso che il Pd prima e i Cinque Stelle più di recente siano i due partiti più coinvolti in quel «Sistema» oscuro e a tratti occulto (un intreccio tra magistratura, politica e informazione) che ha gestito a suo piacimento l'attività giudiziaria degli ultimi vent'anni. Il «Sistema» prova quindi a resistere anche se ogni giorno deve correre a tappare una falla (anche ieri al Csm la sinistra giudiziaria ha subito un duro colpo perdendo clamorosamente la conta per l'elezione di un membro supplente).

In questo quadro, probabilmente, va iscritta la mia recente condanna per aver «diffamato» Napolitano da me - ma non solo da me - più volte indicato come il regista della manovra politica giudiziaria che ha portato all'estromissione di Silvio Berlusconi dalla politica attiva. Non per insistere ma forse il giudice che ha emesso la sentenza non ha tenuto conto di tre o quattro fatti circostanziati che vado a riepilogare in sintesi. È vero o no che il presidente Napolitano, nell'estate del 2011, con il governo Berlusconi legittimamente insediato, convocò Mario Monti e Corrado Passera (all'epoca amministratore di Banca Intesa) per preparare nell'ombra un governo tecnico?; corrisponde al vero quanto sostenuto dal deputato Amedeo Labocetta, cioè di aver assistito a una telefonata in viva voce in cui il presidente Napolitano sponava Gianfranco Fini a prendere le distanze da Berlusconi e spaccare il Pd?; cosa si può intendere quando Luca Palamara racconta di aver gestito, da presidente dell'Anm, la stagione dell'attacco giudiziario a Berlusconi «in stretto contatto con il Quirinale» e di aver avuto più di un incontro sul tema con Napolitano stesso?

Mi fermo qui, penso che anche solo queste domande meritino risposte chiare e definitive, che il porsele non sia reato e che in assenza di smentite sia legittimo esprimere una propria libera opinione sul fatto che il Colle possa non essere stato un arbitro imparziale della contesa politica di quegli anni burrascosi. Io capisco che la sinistra non voglia scoperciare quel pentolone, facendolo sì che corre il rischio di dover riscrivere la storia. Ma non è a suon di querelle e condanne che si fa un servizio alla verità.

LA SVOLTA DI RULA JEBREAL

«Per le donne in politica ha fatto più Berlusconi del Pd»

di Valeria Braghieri



CONTROCORRENTE Rula Jebreal accusa il Pd di maschilismo

La benevolenza ha allagato le parole di Rula Jebreal nei confronti del nemico: Silvio Berlusconi. Dopo aver litigato, negli anni, un po' con tutta la destra, essere stata una passionaria di Santoro e insomma una nemica giurata di «tutta quella parte politica» (a proposito del caso di Silvia Romano sentenziò addirittura: la destra è peggio dei jihadisti), oggi è in pieno (...)

segue a pagina 10

ATTACCO ALL'ITALIA

Se Erdogan si permette di dare lezioni di democrazia a Draghi

di Riccardo Pelliccetti

Ha aspettato una settimana, lasciando replicare i suoi collaboratori e i membri del governo. Ma ieri non si è trattenuto e ha deciso di usare parole pesanti contro Mario Draghi, reo di averlo definito un «dittatore». Il presidente turco Recep Tayyip Erdogan non ha usato mezzi termini (...)

segue a pagina 14

RINUNCE E FURBETTI, ANCORA CAOS SUI VACCINI

Stop ad AstraZeneca e J&J L'Europa punta solo su Pfizer

Enza Cusmai e Maria Sorbi

Sterzata sulla campagna vaccinale. Pfizer viene in aiuto agli stati europei e copre le carenze di AstraZeneca evitando il disastro di un blocco che comprometterebbe il piano nazionale ed europeo. L'azienda anticipa 50 milioni di dosi al secondo a partire da aprile e diventa il primo fornitore ufficiale della Ue.

con Tagliaventi alle pagine 4-5 e 6

LA VON DER LEYEN AVVERTE

«I soldi del Recovery fund? A chi presenta prima i piani»

De Francesco a pagina 7

L'INTERVENTO INEDITO

I «conservatori verdi» tra campagna e agricoltura

Roger Scruton

«I semi del risentimento sono dunque piantati nella condizione umana. Gran parte della filosofia verde di sinistra sembra un'estensione del risentimento in questo nuovo regno dell'interesse politico che punta il dito su chi possiede denaro, proprietà, terreni, industrie e così via. Eppure, non bisogna scartare (...)

segue a pagina 22

È MORTO IERI, DOVEVA SCONTARE 150 ANNI

Addio Madoff, re delle truffe Aveva rubato 65 miliardi

Valeria Robecco

Si è conclusa in un carcere della North Carolina la vita di Bernie Madoff, ideatore di una delle maggiori truffe della storia. L'ex banchiere è morto per cause naturali a 82 anni al Federal Medical Center di Butner, dove stava scontando la sua condanna a un secolo e mezzo di carcere per frode e riciclaggio. Madoff (...)

segue a pagina 15

L'INTERVISTA

Parla Leclerc: «La Ferrari è il mio sogno Vinceremo»

Umberto Zapelloni

alle pagine 28-29

UN ANNO DOPO

Gli orchi del Trivulzio in realtà erano eroi

Cristina Bassi

Ieri al Pio Albergo Trivulzio cadeva una ricorrenza molto particolare. Era un anno dal blitz della Guardia di finanza che su ordine della Procura ha perquisito la struttura e ha sequestrato centinaia di cartelle cliniche e altri documenti. Una giornata che coloro che lavorano al Pat ricordano molto bene, anche perché arrivò dopo giorni di gogna su alcuni giornali che in prima pagina indicavano la Baggina come un lager in cui gli anziani venivano lasciati morire senza contromisure e senza pietà e le bare finivano accatastate (e «opportunitamente» fotografate).

Quel fiume mediatico, nato con Gad Lerner su *Repubblica*, investì i lavoratori, i pazienti e le famiglie del Trivulzio come una seconda catastrofe, dopo la pandemia. E come un altro (...)

segue a pagina 6

IL LIBRO CHOC

I «genitori» del Covid-19? Due virus isolati dai militari cinesi

di Felice Manti

I «genitori» del Covid 19, o quantomeno i suoi parenti più stretti, sono due Coronavirus Sars-like dei pipistrelli conservati nei laboratori militari cinesi, nome in codice ZC45 e ZXC21. Lo scrive Fabrizio Gatti, inviato dell'Espresso e autore di *L'infinito errore*, edito da La nave di Teseo, in uscita oggi. Un libro choc che ricostruisce con carte e documenti gli ultimi 14 mesi tra Italia e Cina e lancia una luce inquietante sulla pandemia. Il Coronavirus dunque è nato in laboratorio, combinando virus di pipistrelli? Non ci sono le prove definitive, ma quello che documenta Gatti, carte alla mano, è incredibile. Mentre alcuni medici dell'Accademia delle scienze lavorano all'ormai famoso Istituto di virologia di Wuhan, tra il 2014 e il 2018 c'è un esperimento parallelo sui coronavirus (...)

segue a pagina 2

IL GIORNO

GIOVEDÌ 15 aprile 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Milano, non solo calcio. Undici episodi nel 2020

Quando l'orco è il mister
Abusi sui piccoli atleti:
impuniti sei casi su dieci

Mola in Lombardia



Milano, c'è la complice di Battisti

Fuggiti in Francia
Pene estinte
per tre terroristi

Consani in Lombardia



Caos vaccini, non ci resta che Pfizer

La Danimarca rinuncia ad AstraZeneca, l'Emilia rinvia alla prossima settimana la decisione su J&J e gli Stati devono congelare le fiale. Bruxelles compra 50 milioni di dosi in più del colosso Usa. Intervista a Emma Bonino: errore affidare gli acquisti alla Ue

Servizi
da p. 2 a p. 5

Liberi solo se sani: un rischio

Il passaporto di buona salute dividerà il Paese

Chiara Di Clemente

Scrive Camus nella Pe-ste: «Si dà il caso che le grandi tragedie per la loro stessa durata sono monotone. Nella seconda fase dell'epidemia la sofferenza aveva perso la sua dimensione drammatica, ed era questa la vera tragedia: l'abitudine alla disperazione è peggiore della disperazione stessa». Ci rende "placidi e distratti", e non vediamo più. Non vediamo, adesso, che l'Italia rischia tra qualche mese di essere un Paese pericolosamente diviso in due. I vaccinati e i non vaccinati. È vero, le cose stanno andando particolarmente a rilento, e in gran confusione, e gli stop di Johnson & Johnson o AstraZeneca non aiutano.

Continua a pagina 2

IL DUBBIO AMLETICO DEL GOVERNO SUL MONDO DELLO SPETTACOLO TEATRI, CINEMA, SCUOLE E PALESTRE: ECCO COME SI PUÒ RIAPRIRE



RIAPRIRE O NON RIAPRIRE

I lavoratori dello spettacolo ieri hanno occupato il Globe Theatre di Roma

Coppari, Marin e servizi alle pagine 6 e 7

DALLE CITTÀ

Arco della Pace, preso boxeur

Raid senza pietà della baby gang
Studente in coma dopo un pugno

Palma nelle Cronache

La nostra inchiesta

Lo Stato ha pagato 1,3 milioni di danni a 39 innocenti in cella

A.Gianni nelle Cronache

Lodi

Tampone addio
Ora arriva un "lecca lecca"

D'Elia nelle Cronache



Nel 2020 sono crollate le vendite

Fuga dai tacchi a spillo
Comode, c'è il lockdown

Ponchia a pagina 12



Da Firenze all'Expo. Sgarbi promuove i duplicati

Il David con la stampante
Una copia 3D per Dubai

Mugnaini e Cini a pagina 13



HERNO

www.herno.com



Oggi l'ExtraTerrestre

TRANSIZIONE Milioni di ecologisti sono senza rappresentanza politica. È il grande «partito» verde che il Palazzo non vuole vedere



Le Monde diplomatique

DA OGGI IN EDICOLA Disfatta della deradicalizzazione; destra italiana e Ue; storia del sonno; mate e Covid; truffe in Russia; montagna e sci



Addio a Luciano Del Sette

UN ALTRO VIAGGIO Ieri è scomparso Luciano Del Sette, nostro storico collaboratore e caro amico Silvana Silvestri pagina 14

il manifesto

GIOVEDÌ 15 APRILE 2021 - ANNO LI - N° 89 www.ilmanifesto.it euro 3,50



Sconcerto

Protesta dei teatranti a Napoli foto di Ciro Fusco/Ansa

Dopo la decisione di portare 16mila persone all'Olimpico per gli Europei, Franceschini chiede le stesse regole per gli show all'aperto. Lo scontro sulle riaperture si riaccende. Salvini: al via da lunedì. Per i ristoranti Speranza pensa al 14 maggio. Letta e i 5S fanno scudo al ministro pagine 2,3

Globe theatre occupato In pandemia il teatro si apre alla città

ASCANIO CELESTINI

Attraverso villa Borghese con Veronica Cruciani. Siamo diretti al Globe Theatre appena occupato da lavoratrici e lavoratori dello spettacolo. In un articolo di qualche anno fa il critico Andrea Porcheddu la chiama «spasionaria come una Arienne Mnouchkine all'italiana» e definisce il suo teatro «un imprescindibile punto di riferimento della scena teatrale romana e non solo». Per un pezzo importante della sua vita si è occupata di uno spazio periferico, un teatro atipico in una borgata romana, il Quarticciolo. segue a pagina 15

Governmento e Covid-19 Le opportunità e il ritardo della classe politica

FRANCESCO PALLANTE

Tra le conseguenze a lungo termine della pandemia, l'aumento del debito pubblico è sicuramente una delle più rilevanti. Come ricordato su questo giornale (https://ilmanifesto.it/scostamento-sostegni-e-recovery-ad-aprile-draghi-si-gioca-tutto), ai 132 miliardi di debiti sinora contratti con diversi interventi di «scostamento» se ne dovranno a breve aggiungere altri, e altri ancora saranno necessari nei mesi a venire. Se, come pare, è realistico ipotizzare un fabbisogno di 20 miliardi al mese. segue a pagina 15

VACCINI, INTERVISTA ALL'IMMUNOLOGO SERGIO ABRIGNANI (CTS)

«In futuro gli adenovirali non serviranno»

«Dobbiamo continuare a usare i vaccini AstraZeneca e Johnson & Johnson, perché ne abbiamo bisogno, occorre vaccinare il più possibile. Fa bene l'Europa a usarli al di sopra dei 60 anni, come sta avvenendo. Non sarà l'Emma a introdurre soglie di età, lo faranno i governi».

Ma indipendentemente dai problemi di sicurezza, per i vaccini adenovirali il futuro è segnato, spiega l'immunologo Sergio Abrignani, ordinario di Patologia all'università di Milano e membro del Comitato tecnico scientifico: «Non giocheranno un ruolo importante

nel futuro della lotta al Covid, perché l'organismo si immunizza anche rispetto allo stesso adenovirus, neutralizzando il vaccino stesso. Non sono adatti per i richiami che serviranno dopo l'attuale campagna vaccinale».

ANDREA CAPOCCI A PAGINA 4

UE PUNTA SULL'RNA, DAL 2022 FUORI GLI ALTRI Dosi Pfizer extra, ma i conti non tornano

Il commissario Figliuolo ha annunciato: «In Ue 50 milioni di dosi Pfizer in più. Per l'Italia 6.820.000 entro giugno, il piano va avanti». I conti non torna-

no. AstraZeneca sconta la crisi di fiducia, 7,31 milioni di dosi J&J sono in attesa dell'Emma e il Curevac non è stato ancora approvato. POLLICE A PAGINA 4

all'interno

Erdoğan «Draghi maleducato Lui non è stato eletto»

CHIARA CRUCIATI PAGINA 6

Alitalia Lavoratori al Mise È scontro con Bruxelles

RICCARDO CHIARI PAGINA 2

Pd Bettini lancia la corrente «La sinistra torni alle radici»

ANDREA CARUGATI PAGINA 5

RECOVERY PLAN «Più soldi ai paesi che fanno prima»

Sul Recovery plan la commissione Ue annuncia: «I paesi che consegneranno i piani prima avranno prima i soldi». In ballo c'è la prima tranche di fondi, pari al 13% del totale: già a luglio di quest'anno saranno disponibili 45 miliardi ma i Paesi che presentano i loro progetti in ritardo, rischiano di dover attendere settembre. Per l'Italia sono in ballo 27 miliardi, una tranche che Mario Draghi intende incassare. Ma le tensioni sul Pnrr nella maggioranza sono molte. A partire dal Superbonus, difeso dal M5s. FRANCHI A PAGINA 3

ARRIGONI 10 ANNI DOPO «Libertà e giustizia, i motori di Vittorio»



Il 15 aprile 2011 ci svegliavamo con la notizia dell'uccisione, a Gaza, di Vittorio Arrigoni. Lo ricordiamo con le parole della madre Egizia Berretta, dei pescatori palestinesi e degli attivisti italiani. E con un suo pezzo, scritto nel manifesto durante Piombo fuso. CRUCIATI, GIORGIO PAGINE 5, 9

CITTADINANZA ITALIANA Il senato vota per Zaki Regeni, nuovi testi



Un odg del Senato chiede al governo la cittadinanza italiana per Patrick Zaki. Mentre i pm di Roma depositano altre tre testimonianze contro gli 007 cairoti accusati dell'omicidio di Giulio Regeni. Interrogazione parlamentare sul militare egiziano (Fremm) accusato di stupro a La Spezia e fuggito. MARTINI A PAGINA 6

Lele Corvi



16415 9 770235 215024





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIVILE N° 103 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 456 - ART. 2, COM. 20/6, L. 662/96

Fondato nel 1892



Giovedì 15 Aprile 2021

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

L'opera di Garrone
Torna «Gomorra - il film»
«Favola nera per chi conosce solo la serie»
Titta Fiore a pag. 14



Distrazione muscolare
Ospina, non erano semplici crampi
Fuori per quattro gare
Pino Taormina a pag. 18



L'analisi
LA STAGIONE PIÙ DIFFICILE DEI PARTITI VECCHI E NUOVI

Alessandro Campi

Un giornalista-politologo oggi dimenticato, Luigi D'Amato, che fu fondatore-direttore del quotidiano economico "Il Fiorino" (nonché docente universitario e parlamentare non privo di tratti eccentrici), pubblicò nel 1965 un libro dove distingueva, giocando un po' con le parole, le "correnti di partito" dal "partito di correnti".

È una distinzione che torna utile di questi tempi per capire come si sono malamente trasformati il sistema politico italiano e i suoi attori. Da un pezzo, come sappiamo, sono scomparsi i partiti di massa, all'interno dei quali le correnti non erano solo blocchi di potere, ma anche aree culturali e sensibilità sociali ben riconoscibili che ne garantivano il pluralismo-dinamismo interno. Al loro posto si sono andate rafforzando, nel corso degli ultimi vent'anni, altre due tipologie: da un lato, il partito carismatico-monolitico, dove contano solo il capo politico (insieme alla ristretta cerchia dei fedelissimi) e/o chi ne possiede la proprietà legale; dall'altro, il partito-coalizione, all'interno del quale, dietro un'apparenza di unità politica e sotto lo stesso marchio, convivono in un equilibrio più o meno precario fazioni, minoranze ideologiche, singole personalità e potentati territoriali (spesso espressione di cordate politico-affaristiche).

Nell'Italia odierna, il primo modello sembra ben incarnato soprattutto dai partiti della destra. In Fratelli d'Italia comanda la Meloni e basta.

Continua a pag. 39

Sud, 20mila imprese a rischio

►Incubo crac, il dossier Svimez-Mediocredito: «Ora reggono solo con gli aiuti di Stato»
La proposta di legge di De Luca: appalti, stop al ricorso al Tar da parte di chi non vince

Il tesoro di Napoli violato, indagato il titolare di un'autorimessa



L'abuso che ha fatto crollare la chiesa degli Incurabili

Leandro Del Gaudio in Cronaca

Adolfo Pappalardo e Nando Santonastaso a pag. 9

Il nuovo scostamento di bilancio
Prestiti statali garantiti tetto a centomila euro

Andrea Bassi a pag. 8

La rivolta dello spettacolo
«Riaprono gli stadi? Si anche ai concerti»

Mario Ajello a pag. 4

Da metà maggio via il coprifuoco e spostamenti liberi

Ripartenze, la road map del governo: ristoranti anche la sera, stato di emergenza fino al 31 luglio

Gentili e Rosana a pag. 2

Il focus
Antibiotici e aspirina effetti collaterali più gravi dei vaccini

Emilio Fabio Torsello a pag. 7

Dopo le polemiche
Campania, in arrivo 148mila dosi Pfizer stop discriminazioni

Marco Esposito a pag. 5

L'inchiesta I clan di Napoli che acquistano i ristoranti Le finte cambiali per riciclare

È il sistema più usato dalla camorra per riciclare denaro sporco, quello delle finte cambiali. Un metodo che ha funzionato soprattutto per quanto riguarda la ristorazione e la ricezione alberghiera, che ha consentito ai clan di infiltrarsi nell'economia legale, di entrare a pieno titolo nel tessuto connettivo della città. Un sistema manageriale su cui indagano pool di consulenti della Procura di Napoli, anche in vista di quanto potrebbe accadere nei prossimi mesi, destinati ad offrire uno scenario in chiaroscuro: da un lato la riapertura delle attività economiche, dall'altro la crisi di conti che si è abbattuta sul settore.

Del Gaudio in Cronaca

Le inchieste del Mattino
Ndrangheta in Sud America le nuove vie delle cocaina

Gigi Di Fiore

Le tracce della cocaina dai guadagni colossali portano un solo nome. Si chiama ndrangheta. E i «broker» in grado di relazionarsi e intrecciare affari con i cartelli della cocaina sono ormai presenti in Sudamerica, Olanda, Germania, Spagna. Conferma il vice presidente di Eurojust, Spiezia: la ndrangheta è spesso in rapporto operativo, mediante broker, con esponenti di spicco della criminalità sudamericana e albanese.

A pag. 13

Morto a 77 anni



Madoff, l'uomo che truffò tutta Wall Street

Flavio Pompetti a pag. 11

Canzoni per i lettori Da oggi tutti i giovedì sul sito e sui social RicantaNapoli sul Mattino.it

Federico Vacalebre

Facciamo così: vediamo così: vediamoci al concerto, stamattina. Fingiamoci «Gente distratta», come il titolo di uno dei suoi primi cavalli di battaglia che Tony Esposito rileggerà alle 10 sul sito de «Il Mattino», e poi sulle pagine social del giornale, inaugurando «Way out/Ripartiamo», rassegna di live streaming immaginata come un esorcismo un po' esortativo e un po' imperativo. Il fronte del palco è chiuso da inizio pandemia, è il settore che più ha pagato il dazio del coronavirus e dei suoi annessi e connessi. Dal vivo sul web non sarà la stessa cosa che in un club o in piazza, ma... ripartiamo.

Continua a pag. 39

L'ultimo libro

Erri De Luca: «Ora faccio i conti con mio padre»

Generoso Picone

«A grandezza naturale» è un testo di riappropriazione. Dopo aver celebrato attraverso racconti e versi la figura della madre, ora Erri De Luca riequilibra compiutamente il suo legame con il padre.



A pag. 15





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 143 - N° 103 ITALIA
Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONI



Giovedì 15 Aprile 2021 • S. Annibale

IL GIORNALE DI

Commenta le notizie su IL.MESSAGGERO.IT

11 VACCINI GIORNO PER GIORNO

Dosi somministrate ieri: **453.864**

Dosi somministrate in totale: **13.831.009**

Rapporto del quotidiano rispetto al giorno precedente: **+44,6%**

Rapporto alla settimana precedente: **+51,9%**



Quarti di EuroLeague
La notte di Roma-Ajax per i giallorossi è la gara che può dare un senso a tutta la stagione

Carina e Lengua nello Sport



In edicola e sul web
Su #MoltoFuturo rivoluzione biometria gli occhi e la faccia aprono tutte le porte

Un inserto di 24 pagine



Correnti e fazioni I partiti divisi alla prova del governo che verrà

Alessandro Campi

Un giornalista-politologo oggi dimenticato, Luigi D'Amato, che fu anche editorialista di questo giornale e fondatore-direttore del quotidiano economico "Il Fiorino" (nonché docente universitario e parlamentare non privo di tratti eccentrici), pubblicò nel 1965 un libro dove distingueva, giocando un po' con le parole, le "correnti di partito" dal "partito di correnti".

E' una distinzione che torna utile di questi tempi per capire come si sono malamente trasformati il sistema politico italiano e i suoi attori. Da un pezzo, come sappiamo, sono scomparsi i partiti di massa, all'interno dei quali le correnti non erano solo blocchi di potere, ma anche aree culturali e sensibilità sociali ben riconoscibili che ne garantivano il pluralismo-dinamismo interno. Al loro posto si sono andate rafforzando, nel corso degli ultimi vent'anni, altre due tipologie: da un lato, il partito carismatico-monolitico, dove contano solo il capo politico (insieme alla ristretta cerchia dei fedelissimi) e/o chi ne possiede la proprietà legale; dall'altro, il partito-coalizione, all'interno del quale, dietro un'apparenza di unità politica e sotto lo stesso marchio, convivono in un equilibrio più o meno precario fazioni, minoranze ideologiche, singole personalità e potentati territoriali (spesso espressione di cordate politico-affaristiche).

Continua a pag. 25

Prestiti garantiti, il tetto aumenta a 100mila euro

►L'esecutivo aiuta le pmi, per i gruppi rimborso in 15 anni

ROMA Prestiti garantiti dallo Stato, il tetto sale a 100 mila euro. Il governo punta a valori più alti rispetto ai 30 mila euro attuali. Rimborsi a 15 anni per i grandi gruppi. Oggi al Cdm l'approvazione dello scostamento di bilancio da 40 miliardi.

A pag. 7

L'intervista del patron di Tod's

Della Valle: «Il Centro può ripartire se si investe sui distretti industriali»

Andrea Bassi

«Rilanciamo il Centro rafforzando i distretti». Così il presidente di Tod's Diego Della Valle a Il

Messaggero: «Servono politiche economiche specifiche e soluzioni veloci». E ancora: «La Capitale ha bisogno di nuove risorse».

A pag. 9



Un ruolo nuovo

Il rilancio di Roma e le professionalità del settore pubblico

Marco Simoni

La riforma dei concorsi per l'accesso alla pubblica (...)

Continua a pag. 25

Vaccini, Pfizer al posto di J&J

►In arrivo 7 milioni di fiale del primo siero approvato: colmerà i vuoti del blocco per Johnson
►Maggio, stop coprifuoco e via libera agli spostamenti tra regioni. Accordo Ue sul pass per viaggiare

La sottosegretaria Vezzali su Tokyo ed Euro2020: «Non sono furbetti»



«Immunizzare gli azzurri Onorano il nostro Paese»

La sottosegretaria Vezzali (foto ANSA)

Bernardini a pag. 6

ROMA J&J bloccato? Ecco 7 milioni di dosi Pfizer. Maggio, stop coprifuoco e tornano gli spostamenti tra regioni. Servizi da pag. 2 a pag. 5

Si getta dal terrazzo per una perquisizione Dirigente in fin di vita

►Giovanna Boda «era sconvolta» per un'indagine dei pm per corruzione su appalti all'Istruzione

Valentina Errante

Corruzione al ministero, dirigente si lancia nel vuoto a Roma. Giovanna Boda indagata in una inchiesta sull'Istruzione: è gravissima. Martedì era stata perquisita. L'ipotesi è che abbia avuto benefici per 670mila euro. A pag. 11

Farmaci per umani anche agli animali

ROMA Le nostre medicine agli animali domestici: c'è il sì del Ministero. Risparmi in vista per i padroni di cani e gatti. Arnaldi a pag. 13

Tremò Wall Street Madoff, la morte in cella del broker che truffò il mondo

Flavio Pompetti

Il tribunale lo aveva condannato a restare in carcere fino al 2137, all'età di 210 anni. Ma Bernie Madoff, il finanziere truffatore che aveva bruciato miliardi di dollari di investimenti di migliaia di ignari risparmiatori, è deceduto in carcere, probabile vittima della crisi renale che lo aveva colpito negli ultimi tempi.

A pag. 10



PREOCCUPAZIONI COSTANTI?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA
80 mg capsule molli alle essenze di lavender

NUOVO FARMACO CON ESTRATTO SILEXAN® PER COMBATTERE I SINTOMI DELL'ANSIA LIEVE.

LAILA
Più spazio alla vita.

CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (SOP) che può essere consegnato solo dal farmacista. Accetta il tuo farmacista. Aut. Min. 80/95/2000.

GEMELLI IMPRESE FINANZIARIE

Buon giorno, Gemelli E la Luna bussò... Splendido questo passaggio della Luna nel vostro segno, per l'ultima volta congiunta a Marte, una vera esplosione di passionalità. Siete conquistatori nati, fama che è confermata da un altro speciale aspetto che nasce tra Sole e Giove, fortuna nelle imprese professionali e finanziarie. E' certamente impossibile dimenticare questo aprile e questa primavera, siete nuovi. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • 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

GIOVEDÌ 15 aprile 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

A Vignola, nel Modenese: poi si è costituito

**La tragedia della solitudine
Uccide la moglie malata
«Non potevo più vederla così»**

Pandolfi nel Fascicolo Regionale

IN EDICOLA
QV ENIGMISTICA
1.200
1 EURO

ristora
INSTANT DRINKS

Caos vaccini, non ci resta che Pfizer

La Danimarca rinuncia ad AstraZeneca, l'Emilia rinvia alla prossima settimana la decisione su J&J e gli Stati devono congelare le fiale. Bruxelles compra 50 milioni di dosi in più del colosso Usa. Intervista a Emma Bonino: errore affidare gli acquisti alla Ue

Servizi
da p. 2 a p. 5

Liberi solo se sani: un rischio

Il passaporto di buona salute dividerà il Paese

Chiara Di Clemente

Scrive Camus nella Pe-ste: «Si dà il caso che le grandi tragedie per la loro stessa durata sono monotone. Nella seconda fase dell'epidemia la sofferenza aveva perso la sua dimensione drammatica, ed era questa la vera tragedia: l'abitudine alla disperazione è peggiore della disperazione stessa». Ci rende "placidi e distratti", e non vediamo più. Non vediamo, adesso, che l'Italia rischia tra qualche mese di essere un Paese pericolosamente diviso in due. I vaccinati e i non vaccinati. È vero, le cose stanno andando particolarmente a rilento, e in gran confusione, e gli stop di Johnson & Johnson o AstraZeneca non aiutano.

Continua a pagina 2

**IL DUBBIO AMLETICO DEL GOVERNO SUL MONDO DELLO SPETTACOLO
TEATRI, CINEMA, SCUOLE E PALESTRE: ECCO COME SI PUÒ RIAPRIRE**

**RIAPRIRE
O NON RIAPRIRE**

I lavoratori dello spettacolo ieri hanno occupato il Globe Theatre di Roma

Coppari, Marin e servizi alle pagine 6 e 7

DALLE CITTÀ

Bologna, verso le urne

Elezioni, parlano le coop: «La politica ci rispetti»

Rosato in Cronaca

Castel San Pietro

Travolse e uccise due amici in auto «Era ubriaco»

G. Tassi in Cronaca

Basket, V nere ko 100-107

Virtus, svanisce il sogno EuroCup Kazan in finale

Selleri nel QS



Nel 2020 sono crollate le vendite

Fuga dai tacchi a spillo Comode, c'è il lockdown

Ponchia a pagina 12



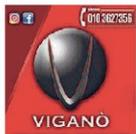
Da Firenze all'Expo. Sgarbi promuove i duplicati

Il David con la stampante Una copia 3D per Dubai

Mugnaini e Cini a pagina 13

HERNO

www.herno.com



IL SECOLO XIX



GIOVEDÌ 15 APRILE 2021

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXV - NUMERO 89, 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

IL PRESIDENTE TURCO DEFINITO "DITTATORE"
Erdogan: «Draghi maleducato, relazioni con l'Italia danneggiate»



LOMBARDO / PAGINA 9

DI MAIO: UN MOMENTO STORICO
Biden: «Nato via dall'Afghanistan»
Il ritiro inizierà il primo maggio



SEMPRINI E L'ANALISI DI QUIRICO / PAGINE 9 E 12

INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 8
Commenti	Pagina 12
Economia-Marketing	Pagina 13
Genova	Pagina 16
Xte	Pagina 30
Programmi-Tv	Pagina 33
Sport	Pagina 34

RACCONTI DI MARE E TEMPESTA 4 USCITA DOMENICA IN REGALO

PARLA IL GENERALE A CAPO DELLA CAMPAGNA: «LA PRIORITÀ AGLI ANZIANI? SAREMMO DEI CRIMINALI SE NON PROTEGGESSIMO I PIÙ ESPOSTI»

Vaccini, il calendario di Figliuolo: a metà maggio tocca alle aziende

All'Italia una fornitura extra di Pfizer da 7 milioni. AstraZeneca e J&J rischiano di essere ritirati

«Dobbiamo proteggere i più esposti, se non facessimo di tutto per riuscirci saremmo dei criminali». Il generale Figliuolo, commissario all'emergenza Covid, spiega in un colloquio la strategia per portare l'Italia fuori dall'incubo pandemia. La prima mossa, già avviata, è quella di proteggere con il vaccino i più anziani. «Le dosi adesso ci sono, tutti gli over 80 saranno coperti nel giro di pochi giorni». Da maggio inizierà la campagna di immunizzazione a tappeto, «con iniezioni per tutti nella fascia 30-59 anni» e dalla metà del mese prossimo inizieranno anche le vaccinazioni nelle aziende. «Supereremo le 500 mila dosi al giorno» ripete il Figliuolo, che indica gli hub privati come il modello da seguire.

Intanto è stato annunciato l'arrivo di sette milioni di dosi di Pfizer, che consentiranno di assorbire la frenata riguardante AstraZeneca e Johnson & Johnson: i due vaccini rischiano di essere ritirati definitivamente dopo gli studi che parlano di possibili trombosi anche per gli over 60.

SERVIZI / PAGINE 2-5

IL COMMENTO

ANTONELLA VIOLA
L'EUROPA CONFUSA
NON IMPARA
DAGLI ERRORI

Ancora una volta, senza imparare nulla dagli errori precedenti, sul vaccino Johnson & Johnson l'Europa si muove scomposta e scordata di fronte a un tema che, invece, richiede equilibrio e unità.

L'ARTICOLO / PAGINA 12

SLITTA L'INTESA CON I MEDICI

Emanuele Rossi

Liguria, in un giorno sedicimila immunizzati
Ora la fascia 65-68 anni

La Liguria registra il record giornaliero di vaccini somministrati, con 16 mila. Si aprono le prenotazioni per la fascia di età 65-68 anni. Ma slitta l'accordo tra la Regione e i medici di famiglia.

L'ARTICOLO / PAGINA 4

IL PROMOTER GENOVESE

Marco Menduni

Spera (Assomusica): «Un piano per tornare ai concerti dal vivo»

«Il settore dello spettacolo del vivo è fermo da un anno. Ripartire in sicurezza è possibile». A dirlo è Vincenzo Spera, il generale presidente di Assomusica.

L'ARTICOLO / PAGINA 5

ROLLI



I pasti alle meduse, i delfini tristi: così vive l'Acquario senza visite

Le meduse nutrite con un particolare biberon (Formenti) GRILLO / PAGINE 10 E 11

AUTOSTRADE

Morandi, audio choc: «Abbassate i voti sul rischio di crollo»

Matteo Indice

Un anno prima del crollo del Morandi un dirigente di Autostrade chiese espressamente di abbassare il coefficiente di rischio collegato al ponte sul Polcevere. Esiste un audio al centro di un colloquio tra i vertici dell'azienda.

L'ARTICOLO / PAGINA 7

PORTO DI GENOVA



Camalli contro: è sfida fra correnti sul nuovo console

Simone Gallotti

In un momento difficile per il futuro della Culmv, tra i camalli genovesi si apre la partita sul nome del console.

L'ARTICOLO / PAGINA 14

SIDERURGIA

Acciaierie d'Italia: l'ex Ilva-Mittal riparte dal nome

Gilda Ferrari

L'ex Ilva si chiamerà Acciaierie d'Italia holding. Tornata per metà pubblica, la società del gruppo ArcelorMittal nelle prossime ore avrà tre nuovi consiglieri. Tra i nomi indicati da Invitalia dovrebbe esserci quello di Cao, ad di Saipem.

L'ARTICOLO / PAGINA 13

AURUM
OPERAZIONE INCONTROFINANZIAMENTO AUTOPROTEZIONE DELLA BANCA TRUCCA

COMPRO
ORO e ARGENTO
SEDE STORICA

PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI*
*fino al massimale di legge

Genova Corso Buenos Aires 81 R
(a fianco cinema Odéon)
Lunedì 15/18 martedì/venenerdì 10/12 - 15/18

BUONGIORNO

Qualche anno fa, poche ore dopo il terremoto, ero ad Amatrice in mezzo a un formicolare di sopravvissuti e soccorritori, ambulanze e barelle, rovine e polvere, morti e morti, e davanti a me era una ragazza in lacrime che mi descriveva i nipotini, casomai li avessi visti (pochi giorni più avanti la stessa ragazza fra le stesse lacrime mi avrebbe comunicato che i bambini non ce l'avevano fatta, ma la madre li aveva voluti accanto a sé mentre la portavano in ospedale). In quel frangente mi chiamarono da una trasmissione radiofonica e uno che la sapeva lunga mi domandò delle responsabilità dell'amministrazione comunale, in fatto di edilizia antisismica, e io persi la testa, non so che urlai dentro il telefono perché la casa del vicesindaco era a pochi passi da me, collassata, se ne vedeva solo il tetto, e il sotto

No risk

MATTIA FELTRI

potete immaginare. Mi è tornato alla memoria ieri, leggendo una riflessione di Jacques Julliard sul Foglio, a proposito dei francesi che non chiedono di essere guidati da Macron, ma protetti. E in caso contrario pretendono in tribunale il risarcimento dei danni. Si consolerà Julliard: vale in Francia e pure in Italia e ormai, temo, in tutta Europa. Il rifiuto psicologico e a ogni livello del rischio minimo comportato dai vaccini di AstraZeneca e Johnson & Johnson stabilisce il punto d'arrivo di un'umanità che non ha cancellato, come si è soliti dire, l'idea della morte, ha direttamente cancellato l'idea della vita, con la modernità algoritmica l'ha trasformata nella pretesa di una crociera soddisfatti o rimborsati, e invece è sempre la solita cosa: un pezzo di legno fra le onde in mezzo al mare.

VIGILANZA VALBISAGNO

VIGILANZA ARMATA DIURNA E NOTTURNA
SERVIZI DI SICUREZZA
INSTALLAZIONE E GESTIONE
IMPIANTI ANTINTRUSIONE VIDEOSORVEGLIANZA
VISITE ISPEKTIVE - PIANTONAMENTI

Numero Verde
800 50 60 70





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Contabilità
Il contributo
a fondo perduto
va indicato
nel bilancio 2020



Franco
Roscini Vitali
— a pag. 32

**Rapporti
Centro**
Nicola Zingaretti:
1 miliardo
per il Tecnopolo

— domani nelle edicole
di Emilia-Romagna,
Toscana, Marche, Umbria,
Abruzzo, Lazio e Molise



**Buona Spesa
Italia!**

FTSE MIB 24574,74 -0,10% | SPREAD BUND 10Y 103,80 +0,30 | €/S 1,1964 +0,57% | BRENT DTD 64,58 +3,38% | **Indici & Numeri** → p. 43 a 47

Senza prestiti salta il 30% delle imprese

Nodo liquidità

Mediocredito: su 200mila imprese con aiuti garantiti 67mila sarebbero a rischio

Bianchi (Svimez): imprese zombie concentrate tra terziario e meccanica

Orsini (Confindustria): «Subito proroga sui debiti e rinvio del codice di crisi»

I prestiti garantiti hanno sostenuto le imprese nell'era Covid, ma possono diventare armi a doppio taglio. Secondo un report Mcc-Svimez, delle oltre 200 mila imprese con rinvii sopra il milione che hanno avuto i finanziamenti, 67 mila imprese con redditività buona e indebitamento sostenibile sarebbero scese di categoria senza quei prestiti, e almeno 56 mila sarebbero finite nella classe peggiore (redditività bassa, forte debito, poca liquidità). Orsini, vicepresidente di Confindustria, invoca decisioni «necessarie e urgenti» a sostegno della patrimonializzazione delle imprese, in testa moratoria e allungamento dei debiti; e va rinviato il Codice delle crisi d'impresa. **Serafini e Picchio** — a pag. 2

Deficit, via a 40 miliardi per i nuovi sostegni Debito, discesa rinviata

Consiglio dei ministri

Tensioni tra i partiti: slittata a oggi l'approvazione del Def e dello scostamento

Uno scostamento di bilancio da 40 miliardi. È questa l'entità del nuovo extra-deficit per finanziare il prossimo decreto Sostegni di cui ha discusso ieri il Consiglio dei ministri. Nonostante le tensioni, il quadro è praticamente definito e la strada ap-

pare libera all'approvazione dei due documenti attesa oggi a Palazzo Chigi. Il calendario rimane stretto e prevede scostamento e Def in Aula alle Camere giovedì 22 aprile, e un consiglio dei ministri la prossima settimana sul Recovery Plan che sarà oggetto di un'informativa di Draghi al Parlamento il 26 aprile. La richiesta di scostamento sarà ancora oggetto di verifiche con la maggioranza e di ulteriori calcoli, ma è questa la cifra su cui si assesta al momento il ministero dell'Economia. Il debito pubblico è destinato a rimanere nell'orbita dei 258-260% del Pil. **Rogari, Trovati** — a pag. 3

800

MILIARDI è l'obiettivo di raccolta di fondi sui mercati entro il 2026
Illustrato ieri dal commissario Ue Johannes Hahn

150 MILIARDI L'ANNO
Recovery fund: parte il piano di finanziamento per gli eurobond

Beda Romano — a pag. 4

ACCORDO DI CONSULTAZIONE SU STELLANTIS



Patto Agnelli-Peugeot. Exor e Peugeot offrono a Stellantis (nella foto l'impianto Fiat di Mirafiori) sostegno di lungo periodo

Exor-Peugeot, patto tra le famiglie

Margia Mangano — a pag. 25

Debutto Coinbase ad alta volatilità: prima il record, poi Fed l'affonda

Criptovalute a Wall Street

Debutto con il botto per Coinbase a Wall Street. Nella prima giornata di contrattazioni le azioni della piattaforma di trading di criptovalute, da un prezzo di riferimento di 250 dollari,

sono salite fino a un massimo di 439 dollari, superando i 100 miliardi di market cap, per poi attestarsi attorno a 328 dollari, con un incremento del 31,3% e una capitalizzazione di 61 miliardi a fine giornata. Hanno pesato le parole del numero uno della Fed Jerome Powell che ha definito le criptovalute un «veicolo speculativo». **Soldavini e Lops** — a pag. 6

L'INTERVISTA

Giulio Tremonti: «Quotato il nulla certificato dal nulla»

Carlo Marroni — a pag. 7

PANORAMA

LOTTA AL COVID

La Ue ottiene da Pfizer 50 milioni di vaccini in più (7 sono per l'Italia)

Ue a caccia di vaccini dopo gli stop ad AstraZeneca e Johnson&Johnson: ottenuti 50 milioni di dosi in più dalla Pfizer (7 per l'Italia) e tratta per altri 1,8 miliardi di dosi fino al 2023. In Italia pressing delle Regioni sulle riaperture, mentre in Germania il peggioramento dei contagi lascia temere un terzo duro lockdown; nuova stretta sui viaggi in Francia. — a pagina 5

L'11 SETTEMBRE

Afghanistan, Biden e Nato annunciano il ritiro

Gli Usa e gli alleati Nato ritireranno le proprie truppe dall'Afghanistan. Il presidente Biden ha annunciato la data simbolo dell'11 settembre, 20 anni dopo l'attacco alle torri gemelle. — a pagina 13

OLTRE LA CRISI

ALLEANZA FINANZIARIA GLOBALE ANTI COVID

di **Jeffrey D. Sachs** — a pag. 15

PROFESSIONISTI

Per l'esame da avvocati partenza il 20 maggio

Al via dal 20 maggio la nuova prova orale, sostitutiva dello scritto, per l'abilitazione alla professione di avvocato. Il ministero della Giustizia ha varato il decreto attuativo del nuovo esame. — a pagina 40

M&A SUMMIT DEL SOLE

Volano fusioni e acquisizioni in Italia: +161% in tre mesi

Ferrando, Festa — a pag. 8

Nova 24

Satelliti a fine vita Ricetta italiana per i rifiuti spaziali

Leopoldo Benacchio — a pag. 24

24+ ilssole24ore.com

Bussola
Pagelle fiscali 2021: ecco la mappa delle attività economiche esentate

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

MECALUX
I magazzini automatici che incrementano la vostra produttività

☎ 02 98836601 mecalux.it

Toshiba, il ceo in uscita Muro contro l'offerta Cvc

La partita giapponese

Il cda nomina un nuovo amministratore disponibile all'Intesa Fredda anche il governo

Il presidente e amministratore delegato di Toshiba, Nobuaki Kurumatani, sempre più isolato, si è dimesso. La mossa appare direttamente collegata con la clamorosa proposta di acquisizione del colosso giapponese da parte della società di capitali britannica Cvc. Il cda ha nominato Satoshi Tsunakawa in sostituzione del dimissionario Kurumatani. **Di Donfrancesco** — a pag. 7

8-12

MESI
Tempo necessario in alcune province siciliane per ottenere il rinnovo

AGROINDUSTRIA

Sicilia, a rischio 100mila posti per i permessi di soggiorno

Nino Amadore — a pag. 16



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Giovedì 15 aprile 2021
Anno LXXVII - Numero 103 - € 1,20
S. Damiano de Veuster sacerdote

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

L'ALLARME DELL'AGENZIA EUROPEA CHE CONTROLLA LE FRONTIERE

C'è la quarta ondata. Di migranti

I divieti anti-Covid più leggeri che saranno previsti tra poco faranno aumentare gli sbarchi

Per il direttore di Frontex l'Italia sarà la meta preferita dell'immigrazione irregolare

Le fughe di massa riprese dai paesi dove cresce il virus. Il governo deve intervenire

Il Tempo di Osh

Totti fa gol nel business dei giochi digitali



Giacobino a pagina 9

DI FRANCO BECHIS

C'è una quarta ondata in arrivo. Ma non è del virus, anche se qualche responsabilità ha. Stanno per tornare gli sbarchi di massa di immigrati clandestini sulle coste di quell'Italia che se anche i governi passano resta sempre (...)

Segue a pagina 3

Bocciata la proposta della Lega di riaprire Pd e M5S gettano la maschera Sono i nemici delle Partite Iva

DI FRANCESCO STORAGE

Claudio Borghi, deputato della Lega, li ha chiamati allo scoperto con un po' di suoi colleghi di partito a Montecitorio. E i nemici delle partite Iva sono usciti allo scoperto. Sono facilmente riconoscibili: indossano le casacche del Pd e 5 stelle. (...)

Segue a pagina 4

Il piano dell'Ue: arrivano vaccini in più Bruxelles punta su Pfizer All'Italia 6,8 milioni di dosi

Antonelli a pagina 5

Europa League all'Olimpico La Roma contro l'Ajax per andare in semifinale Fonseca si gioca tutto



Carmellini e Zotti alle pagine 28 e 29

Maxi sequestro della Finanza: nei guai l'imprenditore romano Amore, confiscati 40 milioni Aveva 430 case tutte sconosciute al fisco

Dirigente dell'Istruzione
Accusata di corruzione si lancia dalla finestra

a pagina 10

••• Roma, Pomezia, Rieti, Olbia e Porto Cervo. Proprio qui aveva costruito il suo impero, per un valore di 40 milioni di euro. Pari a 430 immobili, tra appartamenti, garage, terreni e fabbricati commerciali. Un tesoro sequestrato ieri dalla Finanza. Nei guai l'imprenditore romano Fabrizio Amore.

Parboni a pagina 22

Le linee guida del ministero
Dal 3 maggio si cambia tutti gli studenti in classe

Conti a pagina 6

la S TORACIATA

Non c'è dittatura sanitaria. Si può tranquillamente dire tutto quello che piace al Pd

PEGASO
Università Telematica

La distanza che ci unisce

"Dietro ogni problema c'è un'opportunità."

Galileo Galilei

Impegna al meglio il tuo tempo, investi sulla tua formazione. Studia online dove vuoi e quando vuoi con la migliore formazione universitaria online d'Italia.

Da oggi studi e sostieni gli esami online.

www.unipegaso.it 800.185.095

Il diario
di Maurizio Costanzo

Leggo e riferisco senza prendere posizione, che la luce solare renderebbe inattivo il Coronavirus. Ve lo dico semplicemente, ma gli scienziati lo hanno affermato con maggior competenza, ovviamente. D'altra parte, si è sempre detto che all'aperto era più difficile rimanere contagiati. Allora mi chiedo per quale motivo, se tutto ciò è vero, ci hanno costretto e ci costringono a stare in casa il più possibile. Certo, vanno evitati gli assembramenti. Evitiamoli ma adesso che è la bella stagione, torniamo a stare un po' all'aperto.



Giovedì 15 Aprile 2021
Nuova serie - Anno 30 - Numero 87 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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



IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

Cooperative sociali, il Superbonus non ha limiti

Peggiani a pag. 34

ATTUAZIONE DEL PNRR

Spuntano mille navigator per gestire il Recovery plan

Corisano a pag. 36

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Superbonus - Le risposte su onlus, rischio sismico e volumetrie

Avvocati - Il decreto ministeriale sull'esame di abilitazione P.a. - Norme sblocca-concorsi, la nota dell'Anci

IO ONLINE

No al ritorno al franco e più ecologia: Le Pen cambia l'agenda politica e vola nei sondaggi come anti Macron

Tino Oldani a pag. 6

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA CON

Italia Oggi

La riforma dello SPORT

Disponibile anche sul sito www.italiaoggi.com

Moratoria sui mutui allargata

Lavoratori autonomi, professionisti, imprenditori individuali potranno fermare i versamenti relativi alle rate dei finanziamenti per l'acquisto della prima casa

Verso una proroga della sospensione dei mutui per l'acquisto della prima casa per lavoratori autonomi, liberi professionisti e imprenditori individuali. Claudio Durigon, sottosegretario al Mef, ha infatti affermato che «è allo studio del Ministero dell'Economia l'estensione ai lavoratori autonomi, ai liberi professionisti e agli imprenditori individuali la sospensione dei mutui per l'acquisto della prima casa».

Lorenzini a pag. 35

PER NON FAVORIRE SALVINI

La gran parte delle forze di sinistra non vuole le riaperture

Maffi a pag. 6

Bettini (Pd) con la corrente Agorà vuole riaccogliere nel partito D'Alema e Bersani



Da dietro le quinte Goffredo Bettini ha vissuto gli alti e bassi del Pd. Ora ha deciso di fare nascere Agorà, che come tutte le correnti Pd si definisce luogo di elaborazione e dibattito. Appoggerà Enrico Letta, ma Bettini ha preparato il gruppo con cura d'è messo in marcia. Bettini intende riaprire le porte del Pd a Massimo D'Alema, Pierluigi Bersani, Vasco Errani, Roberto Speranza, e Pippo Civati occupando così uno spazio politico di sinistra, dialogando con una forza centrista che nel suo disegno è quella dei fratelli guidati da Antonio Conte, col quale vanta una fraterna amicizia. Tra i primi ad aderire c'è Enrico Rossi, ex presidente della Toscana.

Valentini a pag. 7

DIRITTO & ROVERSCIO

Baristi e ristoratori non sono portati a fare la rivoluzione. La loro professione infatti li pone in posizione di servizio. Sono quindi più portati a servire il cliente che ad aggredirlo. Se sono accesi in piazza, tra l'altro molto casualmente, è perché ci sono stati tirati per i capelli. Molti di loro, che sono letteralmente alla fame, si sentono anche fare la predica da ministri e politici predicatori che però, a causa della pandemia, non hanno potuto neanche un euro dai loro ostentati trattamenti economici. Che bell'effetto farebbe la sinistra Lasemerge se potesse dire: «Anch'io non ricevo lo stipendio da un anno». Sarebbe autorizzata a fare tutte le prediche che vuole. Lasciamo perdere i miliardi esibiti, promesse, annunciati, nascosti. Davanti a me, per mettere i piedi per terra, ho moglie e marito che col decreto Sostegni preuderanno 2.100 euro per tre mesi, cioè 70 euro al giorno. In famiglia siamo in quattro». C'è qualcuno che occupi? Purtroppo sì. E sono in tanti. Poivre Italia.

Per Sofia questo non è solo un contatto, è un racconto.

Dona il tuo 5x1000 per aiutare chi non vede e non sente a uscire dall'isolamento.

Con «La riforma dello sport» a € 5,00 in più

lega del filo d'oro
Insieme oltre il buio e il silenzio

Codice Fiscale 80003150424
5x1000.legadelfilodoro.it

Chi non vede e non sente può entrare in relazione con il mondo solo attraverso il tatto. Ecco perché per loro è così importante imparare un modo per poter comunicare.

Da cinquant'anni la Lega del Filo d'Oro si impegna in questo, grazie anche a te.

"Basta un gesto, la tua firma."

LA NAZIONE

GIOVEDÌ 15 aprile 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Caso Ragusa, il marito vuole la revisione

**«Non ho ucciso Roberta»
Ma l'Europa respinge
il ricorso di Logli**

Baroni a pagina 15



Il piano della Sant'Anna di Pisa

**I super-esperti
in crisi e conflitti
a scuola anticovid**
Mancini nel Fascicolo Regionale

ristora
INSTANT DRINKS

Caos vaccini, non ci resta che Pfizer

La Danimarca rinuncia ad AstraZeneca, l'Emilia rinvia alla prossima settimana la decisione su J&J e gli Stati devono congelare le fiale. Bruxelles compra 50 milioni di dosi in più del colosso Usa. Intervista a Emma Bonino: errore affidare gli acquisti alla Ue

Servizi
da p. 2 a p. 5

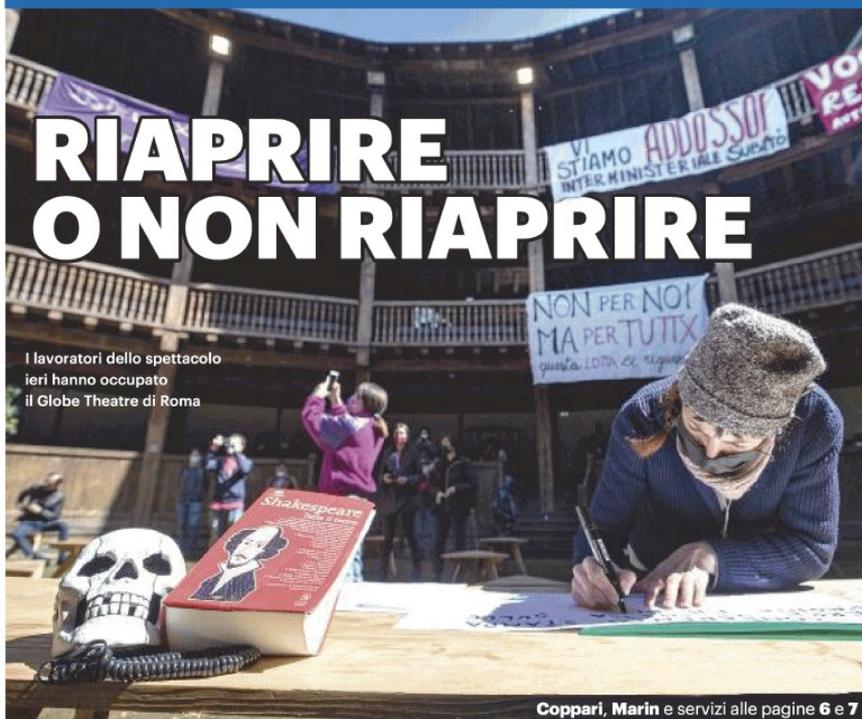
Liberi solo se sani: un rischio
**Il passaporto
di buona salute
dividerà il Paese**

Chiara Di Clemente

Scrive Camus nella *Peste*: «Si dà il caso che le grandi tragedie per la loro stessa durata sono monotone. Nella seconda fase dell'epidemia la sofferenza aveva perso la sua dimensione drammatica, ed era questa la vera tragedia: l'abitudine alla disperazione è peggiore della disperazione stessa». Ci rende "placidi e distratti", e non vediamo più. Non vediamo, adesso, che l'Italia rischia tra qualche mese di essere un Paese pericolosamente diviso in due. I vaccinati e i non vaccinati. È vero, le cose stanno andando particolarmente a rilento, e in gran confusione, e gli stop di Johnson & Johnson o AstraZeneca non aiutano.

Continua a pagina 2

**IL DUBBIO AMLETICO DEL GOVERNO SUL MONDO DELLO SPETTACOLO
TEATRI, CINEMA, SCUOLE E PALESTRE: ECCO COME SI PUÒ RIAPRIRE**



**RIAPRIRE
O NON RIAPRIRE**

I lavoratori dello spettacolo ieri hanno occupato il Globe Theatre di Roma

Coppari, Marin e servizi alle pagine 6 e 7

DALLA CITTA'

Firenze

**Si rafforza l'intesa
con Venezia
per la ripresa**

Baldi in Cronaca

Firenze

**Appalti per le divise
dei vigili: a giudizio
nove imprenditori**

Brogioni in Cronaca

Firenze

**Centomila euro
raccolti on line
per aiutare Malika
cacciata di casa**

Puccioni nel Fascicolo Regionale



Nel 2020 sono crollate le vendite

**Fuga dai tacchi a spillo
Comode, c'è il lockdown**

Ponchia a pagina 12



Da Firenze all'Expo. Sgarbi promuove i duplicati

**Il David con la stampante
Una copia 3D per Dubai**

Mugnaini, Cini e commento di Cardini a pag. 13 e in Cronaca

HERNO

www.herno.com





la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari



Direttore Maurizio Molinari

Anno 46 - N° 89

Giovedì 15 aprile 2021

Oggi con *Salute*

In Italia €1,50

Afghanistan, storica decisione Usa. Dall'11 settembre rientreranno anche i 900 militari italiani

Biden: "Via dalla guerra dei vent'anni"

L'analisi

Il simbolo e i fantasmi

di Paolo Garimberti

C'è un combinato disposto di simbologia e di scelte strategiche nella decisione di Joe Biden di andarsene dall'Afghanistan nell'anniversario tondo delle Torri Gemelle. Il presidente Usa lo ha sintetizzato nell'annuncio che ha fatto ieri.

● a pagina 27 con i servizi di Cairo e Nigro ● alle pagine 14 e 15



▲ Le truppe Soldati americani lasciano una base in Afghanistan

IL PIANO DI DRAGHI

Virus, così riaprirà l'Italia

Ipotesi zona gialla per tutte le Regioni entro un mese, al ristorante anche la sera a partire dalla fine di maggio. A giugno spettacoli con capienza limitata. Ma Pd e Speranza frenano. Recovery a rischio per Germania e Polonia

Il generale Figliuolo a Torino: subito 7 milioni di dosi in più, ce la faremo

A fine mese il ritorno delle zone gialle, a maggio i ristoranti anche di sera, a giugno gli spettacoli all'aperto e le strutture turistiche. C'è una prima bozza del programma del governo per allentare le restrizioni anti-Covid. I tempi dipenderanno anche dall'andamento dei contagi e delle vaccinazioni.

di Bocci, Crosetti, D'Argenio Dusi, C. Foschini, Laura Lopapa, Mastrobuoni, Tonacci e Ziniti ● da pagina 2 a pagina 11

Il racconto

La lunga attesa di noi cinquantenni giovani per forza

di Elena Stancanelli ● a pagina 9



L'ospedale Spallanzani a Roma

Il caso

Ai russi di Sputnik la banca dati Covid dello Spallanzani

di Clemente Pistilli ● a pagina 7

La sfida digitale

L'ultimo libro scritto dall'uomo

di Gianni Riotta

Con l'arrivo di Dean Moriarty si aprì la parte della mia vita che potete chiamare sulla strada...». Così nella prima pagina del romanzo *On the road*, lo scrittore Jack Kerouac fece innamorare, nel 1957, la generazione ribelle, stufa del conformismo dominante in America. Kerouac scrisse il romanzo, così almeno raccontava, come in trance, «cento parole al minuto!» assicura Jim Canary dell'Indiana University.

● alle pagine 30 e 31

Bitcoin la nuova febbre dell'oro

di Francesco Guerrera

La storia dell'imprenditoria è fatta di momenti simbolici e ieri ne abbiamo vissuto uno. La quotazione in Borsa di Coinbase, il più grande mercato per la compravendita delle criptomonete, è una pietra miliare nella legittimazione di un'attività finanziaria che fino a poco tempo fa era riservata agli esperti di informatica, ai giovani con la felpa e ai criminali.

● a pagina 26 con un servizio di Rampini ● a pagina 22

SCARPA



MOJITO BIO SUSTAINABLE PATH.

Domani il Venerdì



Manara: la mia vita scandalosa

Liliana Segre in Senato per Zaky

Cade il muro dell'omertà su Regeni. Altri tre testimoni accusano il Cairo

di Giuliano Foschini

Paola e Claudio Regeni, era novembre del 2019, avevano lanciato un appello sulle pagine di *Repubblica*: «Ci rivolgiamo a chi sa e non ha osato parlare. Abbiamo bisogno di voi». Sono passati due anni e mezzo e quello che i genitori di Giulio speravano, è accaduto.

● a pagina 19 con un servizio di Vecchio ● a pagina 18



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

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

con Leonardo Sciascia
100 anni €10,40

NZ



CICLONE BITCOIN
SUI MERCATI

PIETRO GARIBALDI

La finanza e i soldi non dormono mai, diceva Michael Douglas impersonando Gordon Gekko nel mitico film "Wall Street" del 1987. - P. 23



PERCHÈ NASCONO
LE DEMOCRATURE

GIOVANNI ORSINA

Il sonno della politica può generare mostri nell'Occidente. Ecco come le democrazie fragili e precarie hanno lasciato spazio ai regimi autoritari. - PP. 24-25



LA STAMPA

GIOVEDÌ 15 APRILE 2021

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € • II ANNO 155 • II N.103 • IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) • II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN.L.27/02/04) • II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO • www.lastampa.it • GNN

L'UE PRONTA A COMPRARE 1,8 MILIARDI DI DOSI PFIZER. PER L'ITALIA SETTE MILIONI. ANCORA LITE SULLE RIAPERTURE

Figliuolo: "Da maggio vaccini per tutti"

Il commissario in redazione a La Stampa: "Proteggiamo prima i più esposti, altrimenti saremmo criminali"

SE L'EUROPA NON TROVA LA BUSSOLA

ANTONELLA VIOLA

La notizia della temporanea sospensione del vaccino di Johnson & Johnson è arrivata a gelare le speranze dei tanti Paesi che lo aspettavano per dare una forte accelerazione alla campagna vaccinale. La decisione è partita proprio dagli Stati Uniti, dove l'agenzia regolatoria che vigila sui farmaci - la Fda - ha deciso di sospendere il vaccino temporaneamente e, come dichiarato, con "un eccesso di cautela" a causa di sei eventi trombotici che si sono verificati in donne sotto i cinquant'anni di età. Parliamo di un numero bassissimo di casi: meno di uno per ogni milione di dosi somministrate; tuttavia, la somiglianza con gli eventi trombotici associati al vaccino AstraZeneca ha fatto scattare l'allarme.

I due vaccini usano infatti la stessa tecnologia: un vettore adenovirale modificato per contenere il Dna necessario a produrre la proteina spike del Sars-Cov-2. Non è quindi del tutto inatteso che i due vaccini possano generare risposte simili da parte del sistema immunitario. I rarissimi casi di trombosi innescati dal vaccino prodotto da AstraZeneca sembrano infatti essere causati da un'impoverita attivazione del sistema immunitario, che attacca le piastrine e causa i noti fenomeni tromboembolici. Questi eventi, lo ricordiamo, si sono verificati solo in persone giovani, e da qui la decisione di non utilizzare il vaccino nelle persone sotto i sessant'anni di età.

CONTINUA A PAGINA 23

MASSIMILIANO PEGGIO
ANDREA ROSSI

L'uomo che gira l'Italia in divisa ha un pensiero fisso: «Dobbiamo uscire da questa situazione». È un'ossessione: «Anche ieri 469 morti. Dobbiamo uscire. L'età media delle vittime è 80 anni, ma ora c'è rischio anche a 65. Ecco lo spirito dell'ordinanza con cui abbiamo imposto la priorità agli anziani». - PP. 2-3

L'INTERVISTA

Di Lorenzo: "Fidatevi di AstraZeneca il farmaco è sicuro"

MARIA ROSA TOMASELLO

È ora di difficile, e Piero Di Lorenzo, presidente e ad dell'Irbm di Pomezia, "culla" del vaccino di AstraZeneca misura ogni parola. Preferisce non esprimersi sulla possibilità che l'Ue abbandoni i preparati a vettore virale a favore di quelli a Rna messaggero, né sulle scelte che saranno assunte su J&J, stessa tecnologia e, forse, stesso destino. - P. 5

L'INTERVENTO

DOPO GLI STADI FATE RIPARTIRE MUSICA E TEATRI

CESARE CREMONINI

Gli interessi politici ed economici che hanno spinto il Governo a dare risposte chiare e tempestive sull'utilizzo degli stadi per gli eventi sportivi, devono corrispondere in breve tempo ad una adeguata risposta per quando riguarda il mondo dello spettacolo e della cultura. - P. 7



Il generale Francesco Paolo Figliuolo, commissario per l'emergenza Covid

LO SCONTRO CON L'EGITTO

La cittadinanza a Zaki e il massacro di Regeni Segre in Aula: "Per la libertà io ci sarò sempre"

FRANCESCA PACI



L'abbraccio virtuale tra Giulio Regeni e Patrick Zaki

IL MINISTRO DELLA DIFESA

Guerini: "Restiamo al fianco di Kabul Libia e Sahel decisivi"

FRANCESCO GRIGNETTI



Il ministro Lorenzo Guerini - P. 12

IL RITIRO DELLE TRUPE DAL PRIMO MAGGIO AFGHANI ABBANDONATI ALLA FOLLIA TALEBANA

DOMENICO QUIRICO

Una fotografia. Insegna molte cose: un soldato americano, con indosso tutta la sua lucida spazzatura tecnologica e guerriera, porge una caramella a uno stracciato scugnizzo afgano. Che la prende con la stessa composta miseria, la stessa timidità di fronte all'ingiustizia universale del protagonista di «Ladri di biciclette». Immagine indimenticabile dell'ipocrisia. - PP. 12-13

L'ANALISI

I SILENZI DI DRAGHI E L'IRA DI ERDOGAN

NATHALIE TOCCI

«Prevedibile» è un aggettivo poco usato, eppure accurato, per definire il presidente turco Recep Tayyip Erdoğan, e in particolare la sua politica estera. Se leggiamo le mosse di Erdoğan attraverso le lenti della politica interna turca e del costante tentativo di consolidare il proprio potere, le sue dichiarazioni o azioni, spesso considerate avventate all'esterno, diventano coerenti. - P. 23

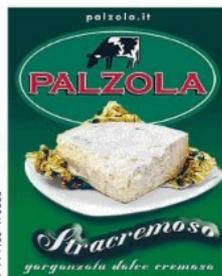
LOMBARDO - P. 10

BUONGIORNO

Qualche anno fa, poche ore dopo il terremoto, ero ad Amatrice in mezzo a un formicolare di sopravvissuti e soccorritori, ambulanze e barelle, rovine e polvere, morti e morti, e davanti a me era una ragazza in lacrime che mi descriveva i nipotini, casomai li avessi visti (pochi giorni più avanti la stessa ragazza fra le stesse lacrime mi avrebbe comunicato che i bambini non ce l'avevano fatta, ma la madre li aveva voluti accanto a sé mentre la portavano in ospedale). In quel frangente mi chiamarono da una trasmissione radiofonica e uno che la sapeva lunga mi domandò delle responsabilità dell'amministrazione comunale, in fatto di edilizia antisismica, e io persi la testa, non so che urlai dentro il telefono perché la casa del vicesindaco era a pochi passi da me, collassata, se ne vedeva solo il tetto, e il sotto potete immaginare. Mi è tornato alla memoria ieri, leggendo una riflessione di Jacques Julliard sul Foglio, a proposito dei francesi che non chiedono di essere guidati da Macron, ma protetti. E in caso contrario pretendono in tribunale il risarcimento dei danni. Si consolerà Julliard: vale in Francia e pure in Italia e ormai, temo, in tutta Europa. Il rifiuto psicotico e a ogni livello del rischio minimo comportato dai vaccini di AstraZeneca e Johnson & Johnson stabilisce il punto d'arrivo di un'umanità che non ha cancellato, come si è soliti dire, l'idea della morte, ha direttamente cancellato l'idea della vita, con la modernità algoritmica l'ha trasformata nella pretesa di una crociera soddisfatti o rimborsati, e invece è sempre la solita cosa: un pezzo di legno fra le onde in mezzo al mare.

No risk

MATTIA FELTRI



Il Piccolo (ed. Gorizia)

Trieste

dopo il tavolo di partenariato e il comitato di gestione

Priorità alla ferrovia in Porto L' Authority acquista i binari

«Lunedì la firma con il Consorzio» annuncia il presidente D' Agostino che preme sull' avvio delle concessioni. Altri fondi dalla Regione, il sindaco Cisint soddisfatta

GIULIO GARAU

Un "pieno" di investimenti per le infrastrutture al porto di Monfalcone, in attesa dell' avvio del piano di riorganizzazione delle aree con le nuove concessioni alle imprese portuali. Si punta tutto sulla logistica e in particolare sulla ferrovia. Lunedì prossimo un altro passo decisivo: l' acquisto da parte dell' **Autorità** di **sistema** portuale della rete di binari interna a Portorosega. «Lunedì firmiamo l' atto di acquisto dal Consorzio di sviluppo economico della Venezia Giulia - annuncia il presidente dell' Authority, Zeno D' Agostino - si tratta di un' investimento da 4 milioni di euro». Ma è soltanto una parte degli investimenti previsti per rilanciare lo scalo. La Regione ha stanziato altri 4 milioni, a breve ci sarà un tavolo di concertazione tra Regione, Comune di Monfalcone e **Autorità** di **sistema** e verrà fatta una scala di priorità degli interventi da realizzare con questi soldi. Una delle priorità è sicuramente la rete ferroviaria all' esterno del porto con il raccordo che collega lo scalo alla rete nazionale e i lavori di miglioramento, annuncia il sindaco Anna Cisint, saranno affidati al Consorzio di sviluppo economico, braccio operativo della stessa Regione. «Non c' è soltanto la Ferrovia, ci sono anche i lavori di asfaltatura, quelli dell' illuminazione e delle banchine che dovranno essere elettrificate - aggiunge D' Agostino - Monfalcone è in una situazione delicata, l' ho ripetuto anche oggi, ed è bene per questo dare piani dettagliati di investimenti».

Anche se in realtà il vero nodo è il decollo dei traffici e dell' operatività. «Il vero punto per il riavvio di Monfalcone sarà quello dell' avvio delle concessioni - aggiunge il presidente dell' Authority - È quello il punto zero, serve dare linearità dei diritti ai soggetti che operano nello scalo».

Non si è ancora chiusa la trattativa dopo il contenzioso con uno degli operatori, la MarterNeri che ora è in mano a F2i. Solo dopo potrà essere avviato il piano di riorganizzazione con le nuove concessioni. Ieri intanto le due riunioni del tavolo di partenariato e del comitato di gestione si sono concluse con la conferma di tutta una serie di investimenti infrastrutturali per lo scalo. A parte i 4 milioni per le opere previsti dalla Regione ci sono i soldi del bilancio dell' **Autorità** di **sistema** per asfaltare i piazzali, la nuova illuminazione e le recinzioni da mettere a posto.

Duecentomila euro quest' anno ai quali si aggiungerà un altro milione e 350 mila euro.

Un quadro di prospettiva per lo scalo, con grande soddisfazione del sindaco Cisint che ieri era presente alle riunioni assieme a operatori e sindacato. «Novità rilevanti - spiega la stesa Cisint - che danno la percezione che si sta investendo su Monfalcone, ringrazio di questo il presidente D' Agostino assieme alla Regione con il presidente Fedriga e l' assessore Pizzimenti». Il sindaco si dice pronta al tavolo per discutere le priorità di intervento oltre a quelle programmate e guarda agli altri interventi previsti. «Di assoluto interesse anche il nuovo piano di sviluppo dell' intermodalità - dice - dove è inserita anche l' elettrificazione della banchina di Monfalcone. Ci sono 6 milioni di finanziamenti europei per progettazione e realizzazione».



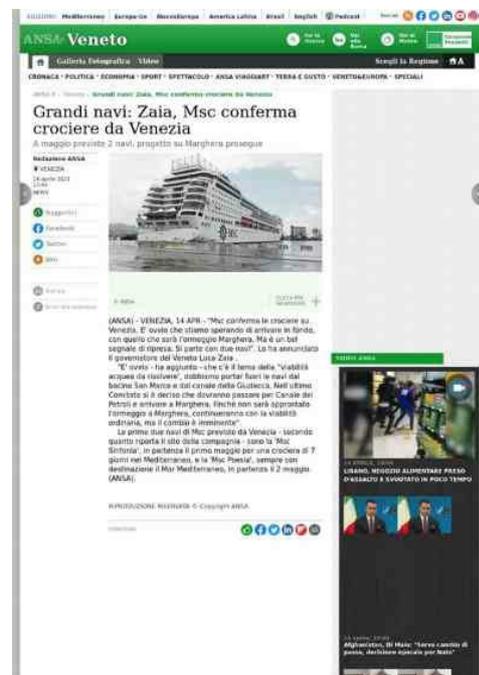
Ma c'è ancora un ultimo nodo su cui insiste il sindaco, quello dell'escavo del canale d'accesso al porto di Monfalcone, un progetto ancora fermo e che si è cercato di sbloccare in un vertice a Roma la scorsa settimana. «Ho fatto inserire l'accordo di programma tra i progetti - chiude Cisint - entro aprile dopo il lavoro congiunto con **Autorità di sistema** e Regione ci sarà la bozza».

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Grandi navi: Zaia, Msc conferma crociere da Venezia

(ANSA) - VENEZIA, 14 APR - "Msc conferma le **crociere** su Venezia. E' ovvio che stiamo sperando di arrivare in fondo, con quello che sarà l'ormeggio Marghera. Ma è un bel segnale di ripresa. Si parte con due navi". Lo ha annunciato il governatore del Veneto Luca Zaia. "E' ovvio - ha aggiunto - che c'è il tema della "viabilità acqua da risolvere", dobbiamo portar fuori le navi dal bacino San Marco e dal canale della Giudecca. Nell' ultimo Comitato si è deciso che dovranno passare per Canale dei Petroli e arrivare a Marghera, Finchè non sarà approntato l' ormeggio a Marghera, continueranno con la viabilità ordinaria, ma il cambio è imminente". Le prime due navi di Msc previste da Venezia - secondo quanto riporta il sito della compagnia - sono la 'Msc Sinfonia', in partenza il primo maggio per una crociera di 7 giorni nel Mediterraneo, e la 'Msc Poesia', sempre con destinazione il Mar Mediterraneo, in partenza il 2 maggio. (ANSA).



Le crociere ripartono il 12 giugno ma passeranno ancora a San Marco

Apri la Msc Magnifica. Marghera non è pronta. Al Senato il decreto per il concorso di idee

Alberto Zorzi

VENEZIA La prima nave da crociera a tornare a Venezia dopo più di un anno e mezzo dall'ultima sarà la Msc Magnifica il 12 giugno, mentre il giorno dopo sarà la volta della Msc Orchestra. L'annuncio generale l'ha dato il governatore del Veneto Luca Zaia nella conferenza stampa di ieri mattina, poi i social hanno «svelato» nomi e date: gli itinerari dovrebbero essere quelli classici, con l'Adriatico e la Grecia. «Questo annuncio ci permette di pensare che Venezia tornerà quella di prima - ha detto Zaia - Speriamo di poter arrivare presto a **Porto** Marghera come previsto dall'ultimo decreto, intanto si parte con due navi». «E' un segnale di ripresa per la filiera turistica, così guardiamo al futuro con speranza e coraggio», ha twittato il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro.

Il sottinteso del governatore è che sarà difficile che la prima nave (ma, più probabilmente, le prime) arrivino già nei cosiddetti «approdi diffusi» di Marghera, individuati nei due terminal container di Vecon e Tiv. Il primo, che è più veloce da allestire, potrebbe non essere pronto tra due mesi e dunque le crociere continueranno a passare per il tragitto contestato: bocca di **porto** di Lido, bacino di San Marco, canale della Giudecca e stazione Marittima. «Abbiamo aspettato 9 anni una soluzione, non vedo il problema di farlo per pochi mesi ancora - taglia corto il vicesindaco di Venezia Andrea Tomaello, riferendosi al decreto Clini-Passera del 2012 - Poi dobbiamo essere veloci ad allestire gli approdi alternativi». «Fuori le grandi navi dalla laguna, ora e sempre», tuona AmbienteVenezia. Soddisfatta invece la Venice Port Community. «Un ringraziamento a Msc che, per prima, ha inserito negli itinerari della ripartenza l'esperienza assolutamente unica di Venezia - dice il portavoce Alessandro Santi - I lavoratori e l'indotto potranno vedere la sperata ripartenza dopo 18 mesi di blocco».

Il governo Draghi due settimane fa ha delineato con un decreto legge il percorso per il futuro delle crociere a Venezia: l'Autorità di sistema portuale, entro i primi di giugno, dovrà bandire un concorso di idee internazionale per raccogliere ipotesi su terminal fuori dalla laguna, sia per le crociere che per i container. Intanto però lo stesso **Porto** ha bandito la progettazione di un nuovo terminal sul canale industriale nord di Marghera.

«Il governo ha deciso di fare il terminal in mare, una cosa abbastanza assurda - ha ribadito ieri Brugnaro - Vedremo quali sono queste idee mitiche». Intanto la VIII commissione del Senato è al lavoro sul decreto di conversione. «Il nostro compito deve essere salvaguardare Venezia - dice il presidente Mauro Coltorti, senatore M5s - La soluzione del problema non è semplice, bisogna valutare le scelte migliori per la città. Ci è stato spiegato che far passare le grandi navi per il canale dei Petroli fino a Marghera comporta una notevole erosione».

Martedì la commissione ha audito il professor Luigi D'Alpaos, ma anche Stefano Boato e Vincenzo Di Tella, ideatori di un'ipotesi di avamposto galleggiante. Saputolo, l'ex viceministro Cesare De Piccoli si è arrabbiato, visto che il progetto firmato da lui e Duferco - anch'esso alla bocca di Lido - è decisamente più strutturato, avendo passato la Via. La commissione ha acquisito un documento sul piano, che sarebbe pronto in 28 mesi di lavori, con un investimento di 180 milioni di euro, più il costo delle motonavi per trasportare i crocieristi. «Bene che il Parlamento approfondisca la vicenda di questi 9 anni - sottolinea De Piccoli - dovranno essere date spiegazioni sul perché un



progetto legittimato da sentenze di Tar e Consiglio di Stato e approvato dalla Via sia tenuto fermo negli uffici del ministero da 4 anni». Il senatore Pd Andrea Ferrazzi invece ha proposto 4 emendamenti per far sì che possano essere presentati anche progetti «disgiunti» (solo crociere, per esempio) e che sia specificato che per «laguna»



si intende fino alle paratoie del Mose.

Prime navi il 12 giugno, crociere ancora a San Marco

venezia La prima nave da crociera a tornare a Venezia dopo più di un anno e mezzo dall'ultima sarà la Msc Magnifica il 12 giugno, mentre il giorno dopo sarà la volta della Msc Orchestra.

L'annuncio generale l'ha dato il governatore del Veneto Luca Zaia nella conferenza stampa di ieri mattina, poi i social hanno «svelato» nomi e date: gli itinerari dovrebbero essere quelli classici, con l'Adriatico e la Grecia.

«Questo annuncio ci permette di pensare che Venezia tornerà quella di prima - ha detto Zaia - Speriamo di poter arrivare presto a Porto Marghera come previsto dall'ultimo decreto, intanto si parte con due navi». «E' un segnale di ripresa per la filiera turistica, così guardiamo al futuro con speranza e coraggio», ha twittato il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro.

Il sottinteso del governatore è che sarà difficile che la prima nave (ma, più probabilmente, le prime) arrivino già nei cosiddetti «approdi diffusi» di Marghera, individuati nei due terminal container di Vecon e Tiv. Il primo, che è più veloce da allestire, potrebbe non essere pronto tra due mesi e dunque le crociere continueranno a passare per il tragitto contestato: bocca di porto di Lido, bacino di San Marco, canale della Giudecca e stazione Marittima.

«Abbiamo aspettato 9 anni una soluzione, non vedo il problema di farlo per pochi mesi ancora - taglia corto il vicesindaco di Venezia Andrea Tomaello - Poi dobbiamo essere veloci ad allestire gli approdi alternativi».

«Fuori le grandi navi dalla laguna, ora e sempre», tuona AmbienteVenezia.

Soddisfatta invece la Venice Port Community. «Un ringraziamento a Msc che, per prima, ha inserito negli itinerari della ripartenza l'esperienza assolutamente unica di Venezia - dice il portavoce Alessandro Santi - I lavoratori e le categorie dell'indotto potranno vedere la sperata ripartenza dopo 18 mesi di blocco totale».

Il governo Draghi due settimane fa ha delineato con un decreto legge il percorso per il futuro delle crociere a Venezia: l'**Autorità di sistema** portuale, entro i primi di giugno, dovrà bandire un concorso di idee internazionale per raccogliere ipotesi su terminal fuori dalla laguna. Intanto però lo stesso Porto ha bandito la progettazione di un nuovo terminal sul canale industriale nord di Marghera. «Il governo ha deciso di fare il terminal in mare, una cosa abbastanza assurda - ha ribadito Brugnaro - Vedremo quali sono queste idee mitiche». Intanto la VIII commissione del Senato è al lavoro sul decreto di conversione. «Il nostro compito deve essere quello di salvaguardare Venezia - dice il presidente Mauro Coltorti, senatore M5s - La soluzione del problema non è semplice, bisogna valutare le scelte migliori per la città». (a. zo.

)



Ripartono le crociere da Venezia e Trieste «Protocolli rigidissimi»

Msc annuncia due scali la settimana dal 1 maggio passando ancora per San Marco `Costa invece ha scelto il porto giuliano per le incertezze sullo scalo in Laguna

MICHELE FULLIN

CROCIERE VENEZIA Sono solo due navi la settimana, un dato lontanissimo alle cinque-sei navi di un qualunque sabato tra giugno e ottobre fino al 2019, ma il segnale è che le crociere tornano a partire da Venezia.

Nonostante l'incertezza sulle soluzioni che il Governo intende adottare per non far loro più attraversare il bacino di San Marco, Msc ha deciso che vale la pena provarci. Così, il primo maggio la Msc Sinfonia partirà per una crociera di 7 notti tra Adriatico ed Egeo, toccando Cattaro, Bari, Mykonos e Santorini. Il giorno dopo partirà la Msc Poesia che farà un itinerario più breve (4 notti) con sosta a Bari, Mykonos e Pireo). Saranno le prime di una serie di crociere che partiranno il sabato e la domenica, per ora tra maggio e luglio. Ovviamente, le navi passeranno per San Marco, non essendoci ancora alternative pronte.

Per quelle se ne parlerà tra mesi.

SI RIPARTE Ad anticipare la notizia è stato ieri il presidente del Veneto Luca Zaia, nel punto stampa di mezzogiorno, dedicato al focus sanitario sulla regione.

«Msc conferma le crociere e li ringrazio per il bel segnale di ripresa. Stiamo sperando fino in fondo di poter arrivare a Porto Marghera - ha detto il governatore veneto - ma intanto si parte con due navi e questo ci permette di pensare che il mondo non si è fermato».

Un segnale importante soprattutto per Venezia e la sua economia portuale, che vede da un anno e mezzo oltre cinquemila addetti senza lavoro e l'indotto in grave affanno.

«Una bella notizia per la città e per la sua filiera turistica - è il commento del sindaco di Venezia Luigi Brugnaro, che proprio ieri si è detto pronto a riaprire i musei il 24 e il 25 aprile, se il Governo lo consentirà - e ora possiamo guardare al futuro con speranza e coraggio».

Le navi passeranno ovviamente per San Marco.

«Siamo convinti che le navi siano un segnale importante - aggiunge Brugnaro - intanto andranno alla stazione Marittima di Venezia. Proprio ieri scadeva il bando dell'Autorità portuale per la realizzazione di un terminal a Marghera. Sarà la soluzione valida per un po' di anni, fino a quando il Governo non deciderà di fare uno scalo in mare. Una cosa che a me sembra assurda».

L'ALTERNATIVA Quello di Msc è un segnale importante anche perché anticipa la stagione di Costa Crociere, che partirà dal 16 maggio da Trieste, per la prima volta scelta come home port al posto di Venezia proprio per le incertezze sul futuro dello scalo e anche per le proteste dei comitati che da dieci anni ci sono a Venezia contro il passaggio delle navi. Per il momento, quindi, il capoluogo giuliano incassa la stagione crocieristica 2021 che si svolgerà da maggio a ottobre e che vedrà le navi Costa impegnate in crociere di 8 giorni verso Croazia e Grecia. Poi si vedrà, dal momento che Venezia resta comunque in cima alle preferenze anche delle compagnie. Le quali attendono di conoscere lo scenario dal 2022 in poi.



GLI OPERATORI «Ci rendiamo conto che questa è stata una fase molto dura per Venezia e per il suo porto - commenta Francesco Galletti, direttore di Clia Italia, l' associazione internazionale delle compagnie di crociera - ed è giusto che ci sia una ricaduta economica positiva.

In questo senso abbiamo ricevuto molte sollecitazioni dagli operatori portuali. Come abbiamo già detto - conclude - gli accosti diffusi che si vogliono realizzare come soluzione transitoria sono una buona



Il Gazzettino

Venezia

notizia, ma sappiamo che ci vuole tempo per approntarli» Ovviamente soddisfatti tutti gli operatori veneziani della crocieristica, riuniti nella Venice port community.

«Grazie a Msc che, per prima, ha inserito negli itinerari della ripartenza l' esperienza assolutamente unica di Venezia. I protocolli di sicurezza rigidissimi applicati commenta Vpc - saranno una ulteriore garanzia sia per i passeggeri che per i veneziani al momento della ripresa del turismo. I lavoratori e le tantissime categorie dell' indotto potranno vedere la tanta sperata ripartenza dopo un anno e mezzo di blocco totale».

Al momento, Msc è l' unica compagnia che si è fatta avanti, ma a Venezia terminal passeggeri Spa contano che l' esempio possa essere seguito da altri.

Chi non è per nulla soddisfatto è Ambiente Venezia, una delle associazioni (tra le più importanti) che si sono battute per lasciare le crociere fuori dalla porta, ritenendole solo un danno per la città.

Per sabato è stata annunciata un' assemblea pubblica all' aperto e il ritorno di Msc certamente sarà il piatto forte.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Crociere, il caso Venis Cruise, approda in Senato

L'idea di De Piccoli tiene banco nei lavori della commissione

IL DIBATTITO VENEZIA Entra nel vivo, non senza colpi di scena, il dibattito che deve portare all'approvazione del disegno di legge sulle misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci nella laguna di Venezia, ora in discussione alla commissione Lavori pubblici del Senato, che nei prossimi giorni passerà commissione ambiente per un parere e successivamente alla Camera prima di passare all'approvazione in aula. La misura annunciata il 1. aprile come soluzione per portare le grandi navi fuori dalla laguna.

Per domani alle 13 è fissato il termine per la presentazione degli emendamenti, ma nel frattempo, dopo la prima giornata di audizioni informali (che ha visto la partecipazione degli esperti Luigi D'Alpaos, Stefano Boato, Vincenzo Di Tella, Luca Zaggia, la Clia Italia, la Cin, compagnia Italiana di Navigazione e le varie associazioni degli armatori) c'è stata la presa di posizione di Cesare de Piccoli, che ha scoperto di non essere stato inviato alla prima audizione, e su sollecito della commissione stessa ha inoltrato una propria memoria sul proprio progetto, insieme a Duferco spa, il Venis Cruise 2.0, che è l'unico ad aver superato l'iter autorizzativo e le sentenze del Tar e del Consiglio di Stato.

«L'assenza non è di sicuro un errore o una dimenticanza» commenta De Piccoli, riferendosi al proprio progetto, con tanto di Valutazione di impatto ambientale (alle cui prescrizioni ha già dato seguito) chiusa in un cassetto del dicastero dei lavori pubblici di cui il promotore è stato a suo tempo viceministro. E si chiede come «il legislatore possa conciliare un concorso di idee per un nuovo progetto con uno presente da anni e già convalidato».

Querelle a cui si dovrà dare presto una risposta. Nel frattempo il senatore Pd Andrea Ferrazzi ha già annunciato quattro emendamenti al dibattito: chiede innanzitutto di «stabilire che i progetti di fattibilità tecnica ed economica relativi alla realizzazione e gestione di punti di attracco possano essere presentati anche disgiuntamente», per evitare che i concorrenti debbano presentare proposte diverse (oltre che omnicomprensive) per i due tipi diversi di traffico, crocieristico e commerciale. Chiede di fissare geograficamente cosa si intende per limite della laguna, per evitare fraintendimenti, ovvero «fuori delle acque della Laguna di Venezia protette dalle paratoie del sistema **MoSE**, per evitare interpretazioni divergenti su quale si possa intendere il regime delle acque protette».

Ferrazzi interviene poi sugli standard di qualità, da perseguire in modo molto rigido, e invita a «stabilire che le navi adibite al trasporto passeggeri che utilizzino punti di attracco fuori dalle acque protette siano quelle non conformi alla «classe Venezia» autorizzata all'ingresso in Laguna dall'Autorità Marittima di stazza non oltre le 40.000 tonnellate» (come introdotto dal Cini Passera, nel 2012), cioè indipendentemente dal fatto che abbiano una stazza ridotta possiedano dei requisiti ambientali ben precisi per emissioni e carburanti.

Infine invita a stabilire che i progetti di fattibilità tecnica economica e, in seguito, i progetti definitivi ed esecutivi debbano essere redatti nel rispetto delle caratteristiche di sperimentabilità, reversibilità e gradualità prescritte dalla Legge speciale per Venezia © RIPRODUZIONE RISERVATA.

RAFFAELLA VITTADELLO



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Grandi navi, tornano le Msc In Marittima e a Marghera

Annuncio di Zaia. Il vicesindaco Tomaello: «Finché non sono pronte le alternative si passa per San Marco». La battaglia dei comitati e il progetto Venis Cruise

ALBERTO VITUCCI

Due navi Msc torneranno a far scalo a Venezia durante l'estate. Lo annuncia il governatore Luca Zaia. «È un bel segnale di ripresa», dice, «finché non saremo pronti con la nuova viabilità per Marghera si continuerà con la viabilità ordinaria. Ma il cambio è imminente». Novità operativa nel bel mezzo del dibattito sulle alternative alle grandi navi a San Marco. Il Senato si appresta ad approvare il decreto del governo numero 45, che prevede a lungo termine il nuovo terminal "fuori dalla laguna" e intanto soluzioni provvisorie a Marghera. Se torneranno i giganti del mare, dove ormeggeranno quest'estate? «Finché non è pronta Marghera continueranno ad andare in Marittima», dice il vicesindaco Andrea Tomaello, «bene questo annuncio di Zaia. Non tornerà qui il traffico di due anni fa. Ma almeno le poche navi che girano per l'Italia ci auguriamo facciano scalo a Venezia. È un bel segnale».

Quanto alle alternative, Tomaello annuncia che i parlamentari leghisti sono al lavoro per modificare il decreto del governo Draghi. «Nelle alternative del concorso internazionale di idee», dice, «dovranno essere compresi anche gli scali di Marghera. Dentro la laguna».

E la battaglia si riapre. Comitati e ambientalisti sostengono che le navi devono andare fuori dalla laguna. Lo ha detto chiaro alla commissione Ambiente del Senato anche l'ingegnere idraulico Luigi D'Alpaos. I danni ai fondali, l'inquinamento. Ma soprattutto l'incompatibilità con il Mose, che se sarà finito e funzionerà, dovrà alzarsi sempre più spesso per l'aumento delle acque alte. Quella di Marghera resta dunque una soluzione "provvisoria". Perché in attesa del grande terminal in mare certo non si potrà cancellare d'un tratto l'attività del **porto**. «Non scherziamo», dice Andrea Ferrazzi, senatore veneziano del Pd. Che ha presentato una serie di emendamenti al testo firmato dal ministro Giovanni.

Bene i terminal in mare, dice.

Ma le opere dovranno essere sperimentali e reversibili, come prescrive la Legge Speciale. Le navi ammesse a passare davanti a San Marco dovranno essere inferiori alle 40 mila tonnellate, ma anche «classe Venezia», cioè sicure e poco inquinanti. E infine le due gare per il terminal crociere e l'avamposto per le navi commerciali dovranno procedere distintamente.

Novanta giorni per preparare il bando di gara, su cui sono al lavoro gli uffici del **Porto**. E intanto c'è chi ricorda come non si deve partire da zero. Ma bisognerà considerare i progetti esistenti. «Mi ha telefonato il presidente della commissione Ambiente del Senato Luigi Contorti», dice Cesare De Piccoli, autore del Venice 2.0 per una nuova stazione Marittima al Lido, «e mi ha chiesto di inviargli la documentazione. Ricordo che il nostro progetto è l'unico che ha passato l'esame della commissione di Impatto Ambientale e le verifiche di sicurezza. Potremo realizzarlo in due anni, con banchine al Lido e trasportando i passeggeri alla Marittima con motonavi ecologiche elettriche».

Lido, dunque. Ma anche Santa Maria del Mare, piattaforma off shore. E poi Marghera. Il canale Industriale Nord sponda Nord - costo 60 milioni di euro. Le banchine Tiv e Vecon dei container da adibire provvisoriamente a



ormeggio per le grandi navi.

Vecon in particolare potrebbe essere pronta già per l' estate, Tiv a fine anno. Potranno ospitare una grande nave in attesa della scelta definitiva.

Nel frattempo, dice il vicesindaco Tomaello, le navi potranno continuare a passare per San Marco. Abbiamo aspettato nove anni, possiamo aspettare altri due mesi.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Ma il lavoro del **porto** non può andare perduto». E' la linea anche della Regione e del Pd.

Non quella dei comitati.

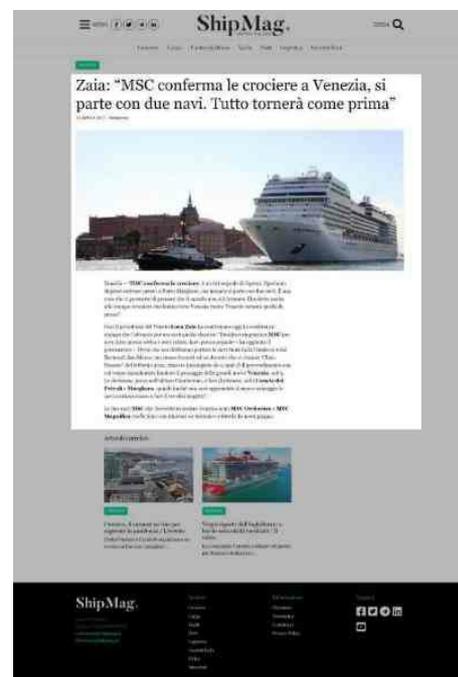
«Ambiente Venezia ha inviato ieri un nuovo dossier al governo. E ricorda che la scelta provvisoria potrebbe presto diventare definitiva, visti i tempi lunghi per il progetto del terminal fuori dalla laguna. «Una scelta sbagliata, distruttiva e antieconomica», dicono. E la battaglia navale riparte. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Ship Mag

Venezia

Zaia: MSC conferma le crociere a Venezia, si parte con due navi. Tutto tornerà come prima

Venezia MSC conferma le crociere: è un bel segnale di ripresa. Speriamo di poter arrivare presto a Porto Marghera, ma intanto si parte con due navi. È una cosa che ci permette di pensare che il mondo non si è fermato: l'ho detto anche alla stampa straniera che hanno visto Venezia vuota. Venezia tornerà quella di prima. Così il presidente del Veneto Luca Zaia ha confermato oggi in conferenza stampa che l'attracco per ora sarà quello classico. Desidero ringraziare MSC per aver fatto questa scelta e aver voluto dare questo segnale ha aggiunto il governatore -. Ovvio che noi dobbiamo portare le navi fuori dalla Giudecca e dal Bacino di San Marco, ma siamo davanti ad un decreto che si chiama Clini-Passera del febbraio 2012, rimasto incompleto da 9 anni (è il provvedimento con cui venne inizialmente limitato il passaggio delle grandi navi a Venezia, ndr), La decisione, presa nell'ultimo Comitato, è fare (l'attracco, ndr) Canale dei Petroli e Marghera, quindi finché non sarà approntato il nuovo ormeggio le navi continueranno a fare il vecchio tragitto. Le due navi MSC che dovrebbero scalare Venezia sono MSC Orchestra e MSC Magnifica (nella foto) con itinerari su Adriatico e Grecia da metà giugno.



Shipping Italy

Venezia

A giugno Msc Crociere riparte da Venezia e dal canale della Giudecca in attesa di Marghera

Msc Crociere da metà giugno riprenderà a offrire itinerari nell'Adriatico scalando anche il porto di Venezia e, fino a quando non sarà approntata e praticabile la soluzione alternativa di portare le navi a Marghera, l'unica opzione possibile rimane per ora quella di continuare a transitare dal canale della Giudecca per raggiungere le banchine di Venezia Terminal Passeggeri. Lo ha annunciato il governatore del Veneto, Luca Zaia, in conferenza stampa: Msc conferma le crociere e li ringrazio perché è un bel segnale di ripresa. Ovvio è che noi stiamo sperando fino in fondo di poter arrivare a porto Marghera però intanto si parte con due navi, ho avuto questa comunicazione. Le due unità in questione dovrebbero essere Msc Orchestra (da 92.000 tonnellate di stazza lorda) e Msc Magnifica (95.000 tonnellate). Zaia ha proseguito dicendo: Questo ci permette di pensare che il mondo non si è fermato. Penso che a livello internazionale, il dibattito lo capisco e lo rispetto fino in fondo, ma a livello internazionale ho detto ai giornalisti che ho incontrato l'altro giorno Venezia è deserta ma tornerà a essere quella di prima', ne approfitteremo per contingentare i flussi (sono attività del comune non nostre ma). Volevo ringraziare Msc per aver fatto questa scelta e aver voluto dare questo segnale. A proposito dei recenti annunci del Governo sulla scelta (futura) di portare tutto il traffico crocieristico fuori dalla laguna (quantomeno per le navi di stazza superiore a 40.000 tonnellate) Zaia ha infine dichiarato: Ovvio che noi dobbiamo portare le navi fuori dalla Giudecca e dal bacino di San Marco, siamo davanti a un decreto che si chiama Clini Passera del febbraio 2012, sono passati oramai 9 anni; la decisione che è stata presa nell'ultimo Comitato è quella di fare canale dei petroli e Marghera (come soluzione, ndr) quindi, finché non sarà approntato l'ormeggio su Marghera, le navi continueranno a fare quella viabilità. Però, insomma, penso che (il trasferimento, ndr) sia condizione imminente.



Sostenibilità e bellezza Venezia lancia la sfida capitale del «design»

Candidatura per il New Bauhaus: «Noi città ideale»

Fiorella Girardo

VENEZIA Venezia si candida a diventare una delle 5 città pilota del nuovo progetto «New European Bauhaus», che porta la firma della presidente della Commissione Europea Ursula von der Leyen. Rifacendosi alla scuola tedesca di arte e design dei primi decenni del secolo scorso, Bruxelles intende raccogliere proposte per progettare un nuovo modo di vivere e relazionarsi con il territorio e ieri mattina è stata formalizzata la candidatura della Serenissima sostenuta da una pluralità di istituzioni pubbliche e private. Coordinato dalle università Ca' Foscari e Luav, fanno parte del gruppo di lavoro il Comune di Venezia, la Regione del Veneto, l'Accademia di Belle Arti, il Conservatorio Benedetto Marcello, la Soprintendenza, la Biennale, la Fondazione di Venezia, l'**Autorità Portuale**, Confindustria e i Comitati Privati Internazionali per la salvaguardia della città.

Il progetto, si legge sul sito dell'Ue, «chiama a raccolta tutti gli Europei per immaginare e costruire insieme un futuro sostenibile e inclusivo, che sia bello per gli occhi, le menti e lo spirito». E tre sono le parole su cui i soggetti coinvolti sono chiamati a stendere congiuntamente un progetto che possa battere la concorrenza (tra cui Milano) e vincere la sfida: sostenibilità, inclusività e bellezza, declinati nei vari contesti culturali e imprenditoriali. Perché, a differenza di altri progetti europei, quello pensato dalla von der Leyen parte dal basso e mira ad accogliere la volontà delle città di essere protagoniste del cambiamento dimostrando un'ampia condivisione di intenti. «Inizialmente il bando non prevede azioni definite - ha spiegato il rettore di Luav Alberto Ferlenga - ma di porre sul campo alcune caratteristiche che possono convergere nella realizzazione di un progetto comune. In questo momento è importante dimostrare la massa critica che riusciamo a mobilitare».

Le date del bando non sono ancora note, ma l'iniziativa si dipana in tre fasi: la prima raccoglie le candidature entro l'estate, la seconda (che dovrebbe partire in autunno) presenta il bando e la terza si concretizzerà nel 2023 con la realizzazione dei progetti migliori. «L'iniziativa sembra tagliata su misura per Venezia - ha aggiunto l'assessore al Patrimonio del Comune Paola Mar - perché da sempre la nostra città ha la capacità di affrontare i problemi e le sfide del futuro». La regione farà la sua parte «facendo gravitare la nuova programmazione dei fondi europei '21-'27 su questi temi per sostenere la candidatura» ha precisato l'assessore regionale all'Istruzione Elena Donazzan, mentre la rettrice di Ca' Foscari Tiziana Lippiello ha spiegato come «il progetto sia complesso e si inserisce in un più ampio disegno che vede Venezia capitale mondiale della sostenibilità con l'obiettivo di porre la città all'interno dell'arena dei consorzi europei».



Bellezza, sostenibilità e inclusività: Venezia si candida a città del futuro

DANIELA GHIO

UNIVERSITÀ VENEZIA Bellezza, sostenibilità, fragilità e inclusività, soprattutto sociale, sono da secoli caratteristiche di Venezia. Nasce perciò naturale, su iniziativa delle università di Ca' Foscari e Luav, la candidatura della città lagunare ad essere una delle città europee protagoniste dei cinque progetti pilota che verranno selezionati e finanziati dalla Commissione europea nell'ambito del New European Bauhaus.

Il progetto, lanciato direttamente dalla presidente della Commissione Europea, Ursula von der Leyen, intende ideare nuovi modi di vivere nelle città e nei territori del futuro, ragionando sulla possibilità di coniugare sostenibilità, inclusività e bellezza con l'obiettivo di migliorare gli ambienti in cui viviamo, attraverso soluzioni innovative basate su 3 principi chiave: sostenibilità, estetica e inclusione.

I due atenei veneziani hanno avuto l'adesione di Comune di Venezia, Regione Veneto, Accademia di Belle Arti e Conservatorio Benedetto Marcello, Biennale di Venezia, Fondazione di Venezia, Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per il Comune di Venezia e Laguna, Confindustria, **Autorità** portuale e Comitati Privati Internazionali per la Salvaguardia di Venezia.

TAVOLO DI LAVORO È già stato formato un primo tavolo di lavoro per presentare un progetto vincente. Si punta anche ad allargare le frontiere nazionali per coinvolgere istituzioni e realtà europee così da formare una rete internazionale di progettazione e dibattito per affrontare insieme le sfide delle città del futuro.

«Il New European Bauhaus declinato a Venezia spiega il rettore dello Luav, Alberto Ferlenga - costituisce una straordinaria possibilità di affermare su scala globale un nuovo umanesimo capace di restituire alla società un ruolo centrale nella produzione continua dell'ambiente e restituire significato alla geografia come supporto della storia.

Venezia è da sempre il modello operativo in cui temi come inclusione sociale e impatto ambientale sono coniugati in sistemi progettuali che alla piccola scala prefigurano e anticipano modifiche globali: Venice Foresees Planet, Venezia anticipa il pianeta».

Fra gli ambiti di ricerca che le due università stanno sviluppando e che possono confluire nel nuovo Bauhaus ci sono quello della sostenibilità (ambientale, alimentare, sanitaria, dell'edilizia, dei trasporti e della mobilità), della finanza verde, della coesione sociale, della lotta alle disuguaglianze e alla marginalizzazione, delle politiche di integrazione e di innovazione sociale, del patrimonio culturale e del turismo sostenibile e della tecnologia.

LA SFIDA «Il New European Bauhaus è un'occasione irripetibile per ripensare le forme di convivenza dopo la pandemia, riconfigurando i nostri spazi e i nostri stili di vita in chiave sostenibile e inclusiva dichiara la rettrice di Ca' Foscari Tiziana Lippiello - La risposta entusiastica delle altre istituzioni cittadine, amministrazione ed enti culturali, è il segnale che Venezia è pronta ad affrontare le sfide del futuro in un modo nuovo, condiviso e partecipato, adottando una visione di lungo periodo, nel segno di un'apertura internazionale».

In vista della candidatura, Ca' Foscari e Luav lanceranno un sito internet dove raccogliere e coordinare le iniziative.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Università, istituzioni culturali, Biennale, Confindustria a un tavolo per proporre idee al New European Bauhaus

Sostenibilità e bellezza, Venezia si candida Bando europeo di Ursula von der Leyen

EUGENIO PENDOLINI

Il progetto Una rete civica, culturale e istituzionale per puntare ai 25 milioni di euro complessivi messi a disposizione dal progetto New European Bauhaus, lanciato direttamente da Ursula von der Leyen. Sostenibilità, inclusività e bellezza sono i cardini di questo bando, le cui date devono ancora essere pubblicate. Ma su cui Venezia si candida ad essere una delle città europee protagoniste dei 5 progetti pilota al progetto europeo che saranno selezionati e finanziati (5 milioni per ciascuno) dalla Commissione Europea.

La proposta veneziana, presentata ieri, nasce dallo sforzo congiunto di Ca' Foscari e luav, che hanno avviato un tavolo di lavoro con Comune e Regione (ieri presente con l' assessore Elena Donazzan), Accademia di Belle Arti e Conservatorio Benedetto Marcello, Soprintendenza archeologia Belle Arti e Paesaggio, Biennale, Fondazione di Venezia e con **Autorità portuale**, Confindustria e i Comitati privati internazionali per la Salvaguardia di Venezia.

Le date del bando non sono ancora note, ma ci si aspetta un' apertura immediata della "call for proposals", momento a partire dal quale i due atenei veneziani e i loro partner lavoreranno per raggiungere l' ambizioso traguardo. Motivo per cui entro la fine di aprile saranno raccolte le centinaia di iniziative e progetti che potrebbero potenzialmente essere premiati dalla Commissione. Si tratta di progetti interamente incentrati sulla sostenibilità (ambientale, alimentare, sanitaria, dell' edilizia, dei trasporti e della mobilità), sulla finanza verde, sulla coesione sociale, sulla lotta alle disuguaglianze e alla marginalizzazione, le politiche di integrazione e di innovazione sociale, il patrimonio culturale e il turismo sostenibile e la tecnologia.

In vista della candidatura, Ca' Foscari e luav lanceranno prossimamente un sito internet nel quale raccogliere e coordinare le iniziative attualmente in fase di sviluppo nei due atenei e in città. Il sito sarà aperto alla cittadinanza veneziana e a quanti intendono proporre la loro personale visione sull' iniziativa. Proprio Venezia, con il fragile equilibrio ambientale e sociale, rappresenta il valore aggiunto di questa candidatura.

«Il "New European Bauhaus" declinato a Venezia costituisce una straordinaria possibilità di affermare su scala globale un nuovo umanesimo», le parole del rettore di luav, Alberto Ferlenga. Per Tiziana Lippiello, rettrice di Ca' Foscari, si tratta di un' occasione «irripetibile per ripensare le forme di convivenza dopo la pandemia, riconfigurando i nostri spazi e i nostri stili di vita in chiave sostenibile e inclusiva».

«Questo progetto sembra tagliato su misura per Venezia», ha aggiunto l' assessore al Patrimonio, Paola Mar, «perché da sempre ha nostra città ha la capacità di affrontare i problemi e le sfide del futuro. La partita è aperta a tutti e prevede il coinvolgimento della cittadinanza».

--Eugenio Pendolini© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il progetto di Vado per il caffè e le merci bloccate a Chioggia: cosa succede nei porti italiani

Genova - I 3 miliardi su 209 assegnati dal Pnrr ai porti sono troppo pochi e non offrono 'le basi di investimento anticiclico vero per ripartire con capacità operative migliori', afferma il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centro-settentrionale, Pino Musolino. Musolino chiede anche che i ristori ai porti vengano dati sulla base delle perdite effettive subite da ognuno per il lockdown. 'Civitavecchia - ha aggiunto - è il primo porto per crociere del Mediterraneo, il quarto/quinto al mondo. Da questo punto di vista, serve una maggiore attenzione rispetto a una politica di ristori e di sostegni'. Vado, silos per il caffè Sono partiti i lavori per la realizzazione a Vado Ligure del più grande deposito d'Europa di caffè. Lo sta realizzando il gruppo Pacorini all'interno dei 55 silos, che occupano un'area di 10 mila metri quadrati, un tempo utilizzati per i cereali della Ferruzzi. La struttura si trova in posizione strategica fra il nuovo terminal container di Apm Terminals e l'interporto Vio. I lavori sono partiti dopo cinque anni di trattative. L'investimento è di 20 milioni di euro. I silos, attualmente in disuso, verranno dotati di impianti specifici per il trattamento del caffè. Chioggia, i cantieri bloccano le merci I carichi di dimensione eccezionale non possono raggiungere il porto di Chioggia fino a data definire. L'allarme arriva da Tommaso Sitran (Associazione spedizionieri di Chioggia). Il tragico crollo del ponte Morandi nel 2018 ha fatto avviare una serie di controlli in tutta Italia, da cui sono emerse le cattive condizioni di due ponti che servono il porto di Chioggia, quello sul canale delle Trezze e quello sul Brenta. Oggi sono in corso lavori, con limiti all'attraversamento per i carichi oltre un certo peso. 'L' Anas - afferma Sitran - non ha nemmeno risposto agli appelli degli operatori portuali, cui sta a cuore essere messi a al corrente della data stimata entro la quale saranno finalmente completati i lavori di rinforzo'. Monfalcone, escavo sospeso Si sono incontrati a Roma rappresentanti del ministero delle Infrastrutture, della Regione Friuli-Venezia Giulia, del Comune di Monfalcone e dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico orientale, per il rilanciare il progetto di escavo del canale d'ingresso del porto di Monfalcone. Al termine del tavolo sono state annunciate alcune soluzioni, ma nessuna pare essere definitiva. Alla riunione mancava il Provveditorato del Triveneto, da cui è partita la sospensione del progetto e che oggi è guidato da Cinzia Zincone, contemporaneamente commissario anche dell'Asp dell'Adriatico settentrionale. Al ministero si è parlato di ridurre il volume di fanghi da scavare, ma non è stato risolto il problema del mercurio che sarebbe presente nei sedimenti.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Il console Antonio Benvenuti si ripresenta, Silvano Ciuffardi potrebbe essere l' alternativa. E spuntano i malpancisti

I camalli scoprono le correnti interne La Culmv verso le elezioni più difficili

SIMONE GALLOTTI

genova È la partita più difficile.

Per la Culmv e per le banchine di Genova, perché è l' ennesima crepa profonda nel delicato equilibrio del sistema portuale, ormai quasi interamente saltato.

Dopo i terminalisti tocca ai camalli finire nel frullatore.

Nei giorni scorsi ci sono stati incontri e telefonate che avevano tutte un unico scopo: evitare di aprire anche il fronte della Culmv. Il tempo però scorre veloce e in un paio di mesi, almeno nelle intenzioni, i soci dovranno eleggere il nuovo console. Antonio Benvenuti, il successore di Paride Batini, espressione di Lotta Continua, si ripresenta. Lo ha detto e ribadito: «In un momento così difficile - ha più volte ragionato anche con Il Secolo XIX - devo metterci la faccia». Una fiera assunzione di responsabilità che però non sta bene a tutti. C' è una componente con cui il console è in divergenza da tempo e che negli ultimi tempi, complice anche la complicata approvazione del bilancio, si è rafforzata. Difficile capire il peso dell' alternativa a Benvenuti, ma è certo che questo gruppo ha trovato in Silvano Ciuffardi l' uomo giusto per cercare di cambiare la rotta della compagnia. Ufficialmente «non c' è nulla di vero e niente da dire, qui pensiamo solo alla Culmv» ripetono tutti. Però il termometro registra una temperatura troppo alta. Ciuffardi è lo storico vice di Benvenuti e da tempo la visione del futuro della compagnia dei due dirigenti, è profondamente diversa. Magari non nel fine, ma certamente nei mezzi per arrivarci. Sotto accusa finiscono infatti le mosse per dare respiro ai portuali: «Troppo antiquate quelle di Benvenuti» dicono i futuristi, «velleitarie» rispondono i conservatori. Ormai la frattura è talmente evidente che **Paolo Signorini** e Giovanni Toti, presidente del porto e governatore, sono pronti a intervenire. E all' uscio di San Benigno potrebbe bussare Mauro Vianello, individuato come il "Mr.

Wolf", l' uomo in grado di mediare la contesa, ma vista la frattura esistente più che di quello di Tarantino, rischia di sembrare il protagonista del film di Tom Cruise: Mission Impossible. È un ruolo più politico, da esterno. Tra maggio e giugno si dovrebbero aprire le urne, in ogni caso dopo l' approvazione del bilancio.

La storia della Culmv però ha sempre evitato che la battaglia elettorale toccasse il console. È un ruolo sacro per i camalli, perché nel console si uniscono il garante e il simbolo dell' unità della compagnia. Non è mancanza di democrazia, sostengono i vecchi, perché la conta dei voti, spesso feroce, si è sempre fatta sui vice. Due liste per il comando sarebbero quindi una rivoluzione, la fine di un' era. Che si arrivi a tanto, è tutto da vedere. Certo potrebbero arrivare anche "i malpancisti": c' è infatti un gruppo di soci che vuole spazzare via l' intero gruppo dirigente, sia i conservatori che i futuristi. I camalli già li chiamano "grillini" perché li identificano con la pancia: «Non è così, noi chiediamo trasparenza. Non va bene questa gestione della Compagnia. Stiamo raccogliendo le firme necessarie per convocare l' assemblea straordinaria, ne servono circa 100» dice Marco Canepa, il camallo Valentina, primo portuale transgender. Vogliono far luce sui conti, sulla classe dirigente attuale. E di colpo Ciuffardi e Benvenuti si ritrovano dalla stessa parte, sul banco degli imputati. Ma quanti sono i malpancisti? «Ci stiamo organizzando, mi sta dando una



mano il collega Fabio Maggio. Se vogliamo fare una lista per il console? Vedremo, ma ci stiamo pensando».

--



Shipping Italy

Genova, Voltri

Torna la calma (apparente?) fra terminalisti e Culmv nel porto di Genova

Dopo la lettera dello scorso febbraio per mettere in mora l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale e il conseguente sciopero proclamato e messo in atto lo scorso 5 marzo, fra terminalisti e portuali genovesi sembra essere tornata la calma (quantomeno apparente). Ieri si è tenuto l'incontro fra tutte le parti interessate convocato dal sindaco Marco Bucci, con l'assessore al porto Francesco Maresca e a cui hanno partecipato il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, il presidente dell'Adsp Paolo Emilio Signorini, di Confindustria Genova Giovanni Mondini, con i vertici della zona terminal operator, Beppe Costa e Roberto Spinelli, i segretari di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti, oltre che della Culmv. Enrico Poggi, segretario della Filt-Cgil di Genova, ha detto: Si è aperto un tavolo di confronto, l'Autorità di sistema portuale convocherà noi e i terminalisti per riprendere le relazioni industriali, discutere e affrontare la ripresa della piena operatività parlando anche dell'organico porto. La cosa più importante detta oggi è che nessuno vuole cambiare il modello di lavoro in porto a Genova. Lo ha confermato il presidente di Confindustria, Giovanni Mondini, dicendo: Non abbiamo mai messo in discussione l'organizzazione del lavoro con la Culmv articolo 17 soggetto prestatore in esclusiva di manodopera in porto. Nessuno pensa a forme di organizzazione diverse. Vorremmo che la Culmv sistemasse i suoi problemi e che il suo percorso di risanamento andasse avanti in modo da avere una Culmv più efficiente. Proprio l'efficienza e la sostenibilità economico-finanziaria della Compagnia Unica sono i temi fondamentali attorno al quale si gioca la partita e che hanno spinto Psa, insieme a tutta la sezione terminal operator di Confindustria, a portare la famosa lettera a palazzo San Giorgio. Roberto Gulli, segretario della Uiltrasporti, ha raccontato che durante l'incontro l'Adsp ha esposto lo stato di avanzamento del piano di risanamento della Culmv che sta proseguendo nei tempi e nelle modalità previste. Da parte di tutti c'è voglia di trovare soluzioni, di fare un osservatorio per lavorare in continuità con un protocollo di relazioni industriali nuove che portino a lavorare con più tranquillità sono state le parole di Mauro Scognamillo, segretario Fit-Cisl Liguria al termine dell'incontro. Lo stesso Scognamillo ha rivelato che da parte del Comune c'è la volontà di sostenere questo percorso di risanamento anche con la possibilità da verificare di fare alcune assunzioni di personale nelle partecipate. L'edizione genovese di Repubblica ha rivelato che il console della Culmv, Antonio benvenuti, ha avuto un colloquio con il patron di Msc, Gianluigi Aponte, il quale lo avrebbe rassicurato sul fatto che la trattativa (fra terminalisti e portuali, ndr) deve andare avanti perché non esiste un problema Compagnia. L'esperto armatore di origine sorrentine ha invitato Benvenuti a riferire il suo pensiero anche agli altri. Il numero uno del Gruppo Msc parla per conto di Terminal Bettolo e soprattutto per Grandi Navi Veloci, uno dei dossier (quest'ultimo) più caldi nel porto di Genova insieme a quello di Psa. Questi due, non a caso, sono i tavoli da cui riprenderà il confronto con la Culmv in vista dei necessari nuovi accordi commerciali.



Signorini: "Porto di Genova, lavoriamo senza sosta per la pace culmv-terminalisti"

Il presidente dell' autorità portuale commenta l' incontro-confronto che si è tenuto martedì e sottolinea i tanti aspetti positivi

L' incontro tra culmv, terminalisti, istituzioni, sindacati ha segnato una fase di disgelo per quanto riguarda la situazione del porto di Genova . A tirare le fila di tutto è il presidente dell' AdSP Mar Ligure **Occidentale Paolo Emilio Signorini**: "È un incontro che avevamo già preventivato dallo scorso dicembre dello scorso anno: eravamo andati da Toti con Confindustria ed erano emerse le preoccupazioni, quello poi esplose negli ultimi tempi con la nota polemica, sulla concreta attuazione di alcune misure del piano". La situazione con l' andare del tempo si è un po' complicata: "Ma - spiega **Signorini** - il lavoro non si è mai interrotto e i tavoli che abbiamo coordinato sono andati avanti, soprattutto su un punto molto qualificante del piano, ovvero i contratti da chiudere con ogni terminal. Contratti che mettersero in chiaro i parametri di produttività, efficienza e le tariffe". Ovviamente ci sarà ancora da lavorare: "Siamo in un periodo molto delicato con l' attenzione elevata da tutti i lati" ha proseguito **Signorini**, che ha sottolineato positivamente l' impegno anche del presidente della Regione Toti e del sindaco Bucci.

The image shows a screenshot of a news article from Telenord. The article title is "Signorini: 'Porto di Genova, lavoriamo senza sosta per la pace culmv-terminalisti'". The text below the title reads: "Il presidente dell'autorità portuale commenta l'incontro-confronto che si è tenuto martedì e sottolinea i tanti aspetti positivi". The article content is partially visible, starting with "L'incontro tra culmv, terminalisti, istituzioni, sindacati ha segnato una fase di disgelo per quanto riguarda la situazione del porto di Genova. A tirare le fila di tutto è il presidente dell'AdSP Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini: 'È un incontro che avevamo già preventivato dallo scorso dicembre dello scorso anno: eravamo andati da Toti con Confindustria ed erano emerse le preoccupazioni, quello poi esplose negli ultimi tempi con la nota polemica, sulla concreta attuazione di alcune misure del piano'". The text continues: "La situazione con l'andare del tempo si è un po' complicata: 'Ma - spiega Signorini - il lavoro non si è mai interrotto e i tavoli che abbiamo coordinato sono andati avanti, soprattutto su un punto molto qualificante del piano, ovvero i contratti da chiudere con ogni terminal. Contratti che mettersero in chiaro i parametri di produttività, efficienza e le tariffe'".

Webinar C.I.S.Co - Promos Italia - ADSP del Mar Ligure Occidentale - Il miglio mancante: Termini di resa delle merci e logistica innovativa per le imprese italiane

Redazione

Il miglio mancante | Termini di resa delle merci e logistica innovativa per le imprese italiane 15 aprile | 10:30 - 12:30 Focus dell'incontro sarà il tema dei termini di resa, con particolare riferimento al superamento Franco Fabbrica e alla riduzione dei rischi che si nascondono dietro questa modalità di vendita, ad oggi, una consuetudine per le aziende italiane.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Il presidente dell' autorità portuale spiega le operazioni di scavo

«Dragaggi poco invasivi: ridurremo al massimo il materiale da asportare»

Sommariva: «Parte dei sedimenti saranno immersi fuori dalla diga Dieci centimetri di profondità sono centinaia di teu in più a bordo»

LAURA IVANI

La Spezia Dragaggi "chirurgici". Meno invasivi possibile. E fatti solo dove è davvero necessario.

Asportando esclusivamente il materiale utile a guadagnare quei centimetri di profondità, lungo il canale di accesso alle banchine, per garantire la competitività dello scalo.

Il presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale Mario Sommariva sa che il tema dei dragaggi in porto stimola gravi preoccupazioni nel mondo dell' ambientalismo e tra i mitilicoltori, visto già che è avvenuto in passato alla Spezia. Per questo è costante l' interlocuzione tra i muscolai e l' ente di via del Molo. «La mia opzione è quella di ridurre al minimo i materiali da asportare - ribadisce -. Quando il progetto entrerà in fase esecutiva concorderemo con le imprese della mitilicoltura ogni dettaglio. Io vorrei avere al più presto il primo progetto di dragaggio per portarlo in gara».

I tempi non saranno brevi, ma probabilmente tra la fine dell' estate e la fine del 2021 l' intervento sarà nella sua fase iniziale. In questo momento si stanno concludendo le campagne di caratterizzazione dei sedimenti, propedeutiche all' avvio del dragaggio.

L' Authority è al lavoro inoltre per definire, insieme agli uffici competenti della Regione Liguria, i siti in cui potranno essere immersi parte dei sedimenti che verranno ricavati dalle operazioni di dragaggio. Sicuramente fuori diga, in mare aperto. Un' altra parte del materiale, invece, potrà essere utilizzata per le casse di colmata «legate allo sviluppo delle infrastrutture portuali» ricorda Sommariva.

Gli ampliamenti delle banchine dei terminal portuali, nell' ottica dell' attuazione del piano regolatore del porto spezzino. Tutto si tiene, ancora una volta, in questo cosmo che è il porto e il suo golfo. Perché i dragaggi serviranno a garantire l' arrivo di navi a pieno carico, «anche soli dieci centimetri guadagnati - ha ricordato il presidente - vogliono dire centinaia di contenitori in più a bordo di un singolo cargo».

Permetteranno l' ampliamento delle banchine del porto commerciale, necessario poi alla messa a disposizione delle aree destinate al nuovo terminal crociere e al nuovo waterfront. Ma il golfo, il porto e la città costituiscono un **sistema** delicato, basato su equilibri e su diverse richieste e peculiarità che vanno "incastrate".

«Fondamentale è mantenere la convenienza e la competitività dello scalo, attraverso dragaggi che permettano l' accosto di navi a pieno carico. Ma deve prevalere l' economia del mare nel suo complesso, dal terminal fino ai muscolai. Sono convinto che il golfo deve essere tutelato nel suo complesso. Sceglieremo per i dragaggi la tecnologia meno invasiva e impattante. Rapportandoci anche alle richieste e alle esigenze degli impianti di mitilicoltura. Avremo forse dei costi maggiori per fare determinate attività ma - sottolinea Sommariva - voglio raccogliere la sfida di uno sviluppo del golfo nel suo insieme».

Intanto le commissioni Ambiente e Trasporti si sono confrontate proprio sul tema dragaggi, con una risoluzione proposta tra l' altro anche da Raffaella Paita ed Edoardo Rixi, sulla semplificazione della disciplina di dragaggio per



migliorare la competitività dei sistemi portuali. Tra autorizzazioni e gestione dei sedimenti «fare un dragaggio è diventato impossibile per i porti italiani. Con una moltiplicazione dei costi insostenibile. Occorre il rispetto dell'ambiente ma garantendo anche il mantenimento della navigabilità».



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

la novità

Monitoraggio rumori, quattro centraline posizionate in banchina

L.IV.

La Spezia Quattro centraline per il monitoraggio dei rumori in porto. È quanto installerà l' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale grazie all' adesione a un progetto europeo. Le stazioni, del valore di 64 mila euro finanziate nell' ambito del progetto Interreg Italia-Francia Marittimo 2014-2020, forniranno informazioni sul livello e sulla tipologia del rumore ambientale. Saranno quattro sentinelle che veglieranno sull' impatto dei suoni che provengono dalle banchine sul resto della città.

Il progetto si chiama Mon Acumen e ha l' obiettivo di ridurre l' impatto acustico nei porti commerciali dell' area interessata, oltre alla Spezia, Livorno, Cagliari e Bastia, attraverso metodologia e progettazione condivise. L' ente di via del Molo «è attivo sul fronte della sostenibilità ambientale anche a livello europeo, in questo caso sul fronte delle emissioni acustiche provenienti dalle attività portuali che ha già visto la realizzazione della barriera antifonica su viale San Bartolomeo».

L' installazione delle quattro centraline permetterà di acquisire inoltre tutti i dati provenienti dalle diverse sorgenti presenti all' interno del porto commerciale, permettendo così l' attuazione di nuove strategie per mitigare l' effetto sull' ambiente e sulla popolazione residente nei quartieri che si affacciano direttamente sullo scalo. L' authority ha intanto già «compiuto una fase di studio ed analisi delle sorgenti di rumore all' interno del porto, che è consistita in una accurata mappatura acustica sviluppata secondo una metodologia condivisa con tutti gli altri scali coinvolti nel progetto».

--L.IV.



Installazioni per il rilevamento acustico

Porto, le postazioni anti-rumore

Il software finanziati da un progetto europeo di cooperazione

LA SPEZIA Un progetto europeo, di cui l' **Autorità di sistema portuale** del Mar ligure orientale è partner, per ridurre l' impatto acustico nei porti commerciali dell' area di cooperazione (Livorno, La Spezia, Cagliari e Bastia).

Si chiama Mon Acumen, è co-finanziato nel Programma Interreg Italia-Francia Marittimo 2014-2020 e sviluppa una metodologia comune di analisi della descrizione acustica e del rilevamento del rumore, con progettazione condivisa dei sistemi di monitoraggio e raccolta e verifica unitaria dei dati raccolti, necessaria per una efficace pianificazione. Nell' ambito del progetto Mon Acuen l' Adsp - fa sapere l' ente di via del Molo - installerà la strumentazione necessaria per il rilevamento acustico e l' acquisizione dei dati provenienti dalle diverse sorgenti presenti nel porto commerciale spezzino. In funzione di questo obiettivo, verranno acquistate e posizionate quattro stazioni per il monitoraggio in continuo in classe 1 che forniranno le principali informazioni su livello e tipologia di rumore ambientale. Per raggiungere questo risultato, l' Authority spezzina (già impegnata nella riduzione delle emissioni acustiche delle attività portuali con la realizzazione della barriera anti fonica su viale San Bartolomeo) ha compiuto una fase di studio delle sorgenti di rumore nel porto, consistita in una accurata mappatura acustica secondo una metodologia condivisa con tutti gli scali coinvolti nel progetto. Il costo dei componenti hardware e software per il progetto è circa 65.000 euro, totalmente rimborsati dal progetto europeo.

F.A.



«Bilancio ancora tutto da discutere Ma l'opposizione già lo condanna»

Il bilancio di bilancio per il 2020 è stato approvato dal consiglio di amministrazione della Spezia. Il bilancio di bilancio per il 2020 è stato approvato dal consiglio di amministrazione della Spezia. Il bilancio di bilancio per il 2020 è stato approvato dal consiglio di amministrazione della Spezia.

Nuovo molo: accordo fatto fra Adsp e ditte

La Spezia. Un accordo è stato raggiunto tra l'Adsp e le ditte interessate per la realizzazione di un nuovo molo. L'accordo è stato raggiunto tra l'Adsp e le ditte interessate per la realizzazione di un nuovo molo.

La polizia dalla parte degli anziani

La Spezia. La polizia ha preso in considerazione le esigenze degli anziani. La polizia ha preso in considerazione le esigenze degli anziani.

Non sicuri: Asl ritira 78 dispositivi

La Spezia. L'Asl ha ritirato 78 dispositivi medici. L'Asl ha ritirato 78 dispositivi medici.

Porto, le postazioni anti-rumore

La Spezia. Il porto di Spezia ha installato quattro postazioni anti-rumore. Il porto di Spezia ha installato quattro postazioni anti-rumore.

Porto della Spezia, in arrivo 4 centraline per monitorare l'inquinamento acustico

Nell'ambito del progetto Mon Acumen l'Adsp installerà la strumentazione necessaria per il rilevamento acustico

Al porto della Spezia in arrivo 4 stazioni per il monitoraggio del rumore che forniranno tutte le principali informazioni sul livello e tipologia delle emissioni acustiche. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale partecipa al progetto Mon Acumen, co-finanziato nell'ambito del Programma Interreg Italia-Francia Marittimo 2014-2020. L'obiettivo del progetto è quello di ridurre l'impatto acustico nei porti commerciali dell'area di cooperazione (Livorno, La Spezia, Cagliari e Bastia) sviluppando una comune metodologia di analisi della descrizione acustica e del rilevamento del rumore, una progettazione condivisa dei sistemi di monitoraggio e una raccolta e verifica unitaria dei dati raccolti, necessaria per una efficace pianificazione, così come richiesto dalla direttiva 2002/49/CE. Nell'ambito del progetto Mon Acumen l'Adsp installerà la strumentazione necessaria per il rilevamento acustico e l'acquisizione dei dati provenienti dalle diverse sorgenti presenti nel porto commerciale della Spezia. Verranno acquistate e posizionate quattro stazioni per il monitoraggio in continuo in classe 1 che forniranno tutte le principali informazioni sul livello e sulla tipologia di rumore ambientale. Per arrivare a questo risultato l'Adsp ha compiuto una fase di studio e analisi delle sorgenti di rumore all'interno del porto che è consistita in una accurata mappatura acustica sviluppata secondo una metodologia condivisa con tutti gli altri scali coinvolti nel progetto. Il costo dei componenti hardware e software necessari alla realizzazione del progetto ammonta a circa 65.000 euro, totalmente rimborsati dal progetto europeo.



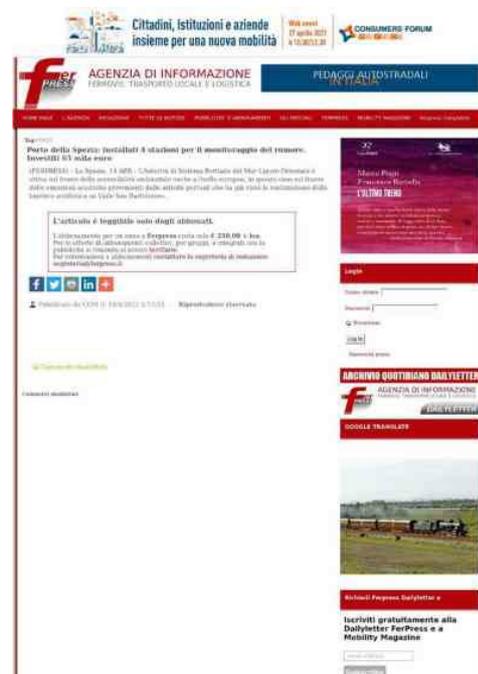
Quattro centraline in porto per rilevare il rumore

La Spezia - L' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale partecipa al progetto MON ACUMEN, co-finanziato nell' ambito del Programma Interreg Italia- Francia Marittimo 2014-2020. L' obiettivo del progetto è quello di ridurre l' impatto acustico nei porti commerciali dell' area di cooperazione (Livorno, La Spezia, Cagliari e Bastia) sviluppando una comune metodologia di analisi della descrizione acustica e del rilevamento del rumore, una progettazione condivisa dei sistemi di monitoraggio e una raccolta e verifica unitaria dei dati raccolti, necessaria per una efficace pianificazione, così come richiesto dalla Direttiva 2002/49/CE. Nell' ambito del progetto MON ACUMEN, l' AdSP installerà la strumentazione necessaria per il rilevamento acustico e l' acquisizione dei dati provenienti dalle diverse sorgenti presenti nel porto commerciale della Spezia. Verranno acquistate e posizionate quattro stazioni per il monitoraggio in continuo in classe 1 che forniranno tutte le principali informazioni sul livello e sulla tipologia di rumore ambientale. Per arrivare a questo risultato l' AdSP ha compiuto una fase di studio ed analisi delle sorgenti di rumore all' interno del porto che è consistita in una accurata mappatura acustica sviluppata secondo una metodologia condivisa con tutti gli altri scali coinvolti nel progetto. Il costo dei componenti hardware e software necessari alla realizzazione del progetto ammonta a circa 65mila euro, totalmente rimborsati dal progetto europeo. Mercoledì 14 aprile 2021 alle 14:14:13 Redazione.



Porto della Spezia: installati 4 stazioni per il monitoraggio del rumore. Investiti 65 mila euro

(FERPRESS) La Spezia, 14 APR L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale è attiva sul fronte della sostenibilità ambientale anche a livello europeo, in questo caso sul fronte delle emissioni acustiche provenienti dalle attività portuali che ha già visto la realizzazione della barriera antifonica su Viale San Bartolomeo. L'Ente di Via Del Molo partecipa infatti al progetto MON ACUMEN, co-finanziato nell'ambito del Programma Interreg Italia-Francia Marittimo 2014-2020. L'obiettivo del progetto è quello di ridurre l'impatto acustico nei porti commerciali dell'area di cooperazione (Livorno, La Spezia, Cagliari e Bastia) sviluppando una comune metodologia di analisi della descrizione acustica e del rilevamento del rumore, una progettazione condivisa dei sistemi di monitoraggio e una raccolta e verifica unitaria dei dati raccolti, necessaria per una efficace pianificazione, così come richiesto dalla Direttiva 2002/49/CE. Nell'ambito del progetto MON ACUMEN (<http://interreg-maritime.eu/web/monacumen>) l'AdSP installerà la strumentazione necessaria per il rilevamento acustico e l'acquisizione dei dati provenienti dalle diverse sorgenti presenti nel porto commerciale della Spezia. Verranno acquistate e posizionate quattro stazioni per il monitoraggio in continuo in classe 1 che forniranno tutte le principali informazioni sul livello e sulla tipologia di rumore ambientale. Per arrivare a questo risultato l'AdSP ha compiuto una fase di studio ed analisi delle sorgenti di rumore all'interno del porto che è consistita in una accurata mappatura acustica sviluppata secondo una metodologia condivisa con tutti gli altri scali coinvolti nel progetto. Il costo dei componenti hardware e software necessari alla realizzazione del progetto ammonta a circa 65.000 euro, totalmente rimborsati dal progetto europeo.



Informare

La Spezia

Progetto per ridurre l' impatto acustico nei porti

Coinvolti gli scali portuali di Livorno, La **Spezia**, Cagliari e Bastia Nell' ambito delle iniziative per la sostenibilità ambientale del **porto** della **Spezia**, l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale partecipa al progetto "Mon Acumen" (MONitorage Actif Conjoint Urbain-MaritimE de la Nuisance), co-finanziato nell' ambito del Programma Interreg Italia- Francia Marittimo 2014-2020, il cui obiettivo è di ridurre l' impatto acustico nei porti commerciali dell' area di cooperazione (Livorno, La **Spezia**, Cagliari e Bastia) sviluppando una comune metodologia di analisi della descrizione acustica e del rilevamento del rumore, una progettazione condivisa dei sistemi di monitoraggio e una raccolta e verifica unitaria dei dati raccolti, necessaria per una efficace pianificazione, così come richiesto dalla direttiva 2002/49/CE. Nell' ambito del progetto, che è coordinato dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, l' AdSP ligure installerà la strumentazione necessaria per il rilevamento acustico e l' acquisizione dei dati provenienti dalle diverse sorgenti presenti nel **porto** commerciale della **Spezia**. Verranno acquistate e posizionate quattro stazioni per il monitoraggio in continuo in classe 1 che forniranno tutte le principali informazioni sul livello e sulla tipologia di rumore ambientale. L' ente portuale ha specificato che per arrivare a questo risultato l' ente ha compiuto una fase di studio ed analisi delle sorgenti di rumore all' interno del **porto** che è consistita in una accurata mappatura acustica sviluppata secondo una metodologia condivisa con tutti gli altri scali coinvolti nel progetto. Il costo dei componenti hardware e software necessari alla realizzazione del progetto ammonta a circa 65mila euro, totalmente rimborsati dal progetto europeo.



Informazioni Marittime

La Spezia

Inquinamento acustico, via al monitoraggio nei porti del Mar Ligure Orientale

Il progetto Mon Acumen è co-finanziato nell' ambito del programma Interreg Italia- Francia Marittimo 2014-2020.

La sostenibilità ambientale nei porti riguarda anche il tema delle emissioni acustiche. Lo sa bene l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale che ha già realizzato su questo fronte la barriera antifonica su Viale San Bartolomeo. L' ente di Via Del Molo a La **Spezia** partecipa ora al progetto Mon Acumen , co-finanziato nell' ambito del programma Interreg Italia-Francia Marittimo 2014-2020. L' obiettivo del progetto è quello di ridurre l' impatto acustico nei porti commerciali dell' area di cooperazione (Livorno, La **Spezia**, Cagliari e Bastia) sviluppando una comune metodologia di analisi della descrizione acustica e del rilevamento del rumore, una progettazione condivisa dei sistemi di monitoraggio e una raccolta e verifica unitaria dei dati raccolti, necessaria per una efficace pianificazione, così come richiesto dalla Direttiva 2002/49/CE. Nell' ambito del progetto Mon Acumen, l' AdSP installerà la strumentazione necessaria per il rilevamento acustico e l' acquisizione dei dati provenienti dalle diverse sorgenti presenti nel **porto** commerciale della **Spezia**. Verranno acquistate e posizionate quattro stazioni per il monitoraggio in continuo in classe 1 che forniranno tutte le principali informazioni sul livello e sulla tipologia di rumore ambientale. Per arrivare a questo risultato l' AdSP ha compiuto una fase di studio ed analisi delle sorgenti di rumore all' interno del **porto** che è consistita in una accurata mappatura acustica sviluppata secondo una metodologia condivisa con tutti gli altri scali coinvolti nel progetto. Il costo dei componenti hardware e software necessari alla realizzazione del progetto ammonta a circa 65.000 euro, totalmente rimborsati dal progetto europeo.



Stazioni rilevamento rumore in porto La Spezia

AdSp Mar Ligure orientale partecipa al progetto MON ACUMEN

Redazione

LA SPEZIA Acquistate quattro stazioni per il monitoraggio del rumore nel porto di La Spezia dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure orientale. L'AdSp si dimostra così sempre attiva sul fronte della sostenibilità ambientale anche a livello europeo, in questo caso sul fronte delle emissioni acustiche provenienti dalle attività portuali che ha già visto la realizzazione della barriera antifonica su Viale San Bartolomeo. L'Ente di Via Del Molo partecipa infatti al progetto MON ACUMEN, co-finanziato nell'ambito del Programma Interreg Italia- Francia Marittimo 2014-2020. L'obiettivo del progetto è quello di ridurre l'impatto acustico nei porti commerciali dell'area di cooperazione (Livorno, La Spezia, Cagliari e Bastia) sviluppando una comune metodologia di analisi della descrizione acustica e del rilevamento del rumore, una progettazione condivisa dei sistemi di monitoraggio e una raccolta e verifica unitaria dei dati raccolti, necessaria per una efficace pianificazione, così come richiesto dalla Direttiva 2002/49/CE. Nell'ambito del progetto MON ACUMEN (<http://interreg-maritime.eu/web/monacumen>) l'AdSP installerà la strumentazione necessaria per il rilevamento acustico e l'acquisizione dei dati provenienti dalle diverse sorgenti presenti nel porto commerciale della Spezia. Verranno acquistate e posizionate quattro stazioni per il monitoraggio in continuo in classe 1 che forniranno tutte le principali informazioni sul livello e sulla tipologia di rumore ambientale. Per arrivare a questo risultato l'AdSP ha compiuto una fase di studio ed analisi delle sorgenti di rumore all'interno del porto che è consistita in una accurata mappatura acustica sviluppata secondo una metodologia condivisa con tutti gli altri scali coinvolti nel progetto. Il costo dei componenti hardware e software necessari alla realizzazione del progetto ammonta a circa 65.000 euro, totalmente rimborsati dal progetto europeo.



Inquinamento acustico, AdSP: al via il monitoraggio nel porto di La Spezia

La Spezia L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale partecipa al progetto MON ACUMEN, co-finanziato nell'ambito del Programma Interreg Italia-Francia Marittimo 2014-2020. L'obiettivo del progetto è quello di ridurre l'impatto acustico nei porti commerciali dell'area di cooperazione (Livorno, La Spezia, Cagliari e Bastia) sviluppando una comune metodologia di analisi della descrizione acustica e del rilevamento del rumore, una progettazione condivisa dei sistemi di monitoraggio e una raccolta e verifica unitaria dei dati raccolti, necessaria per una efficace pianificazione, così come richiesto dalla Direttiva 2002/49/CE. Nell'ambito del progetto MON ACUMEN (<http://interreg-maritime.eu/web/monacumen>) l'AdSP installerà la strumentazione necessaria per il rilevamento acustico e l'acquisizione dei dati provenienti dalle diverse sorgenti presenti nel porto commerciale della Spezia. Verranno acquistate e posizionate quattro stazioni per il monitoraggio in continuo in classe 1 che forniranno tutte le principali informazioni sul livello e sulla tipologia di rumore ambientale. Per arrivare a questo risultato l'AdSP ha compiuto una fase di studio ed analisi delle sorgenti di rumore all'interno del porto che è consistita in una accurata mappatura acustica sviluppata secondo una metodologia condivisa con tutti gli altri scali coinvolti nel progetto. Il costo dei componenti hardware e software necessari alla realizzazione del progetto ammonta a circa 65.000 euro, totalmente rimborsati dal progetto europeo.



Nuovo molo: accordo fatto fra Adsp e ditte

LA SPEZIA Un accordo bonario con un assegno di poco inferiore ai 400mila euro: si chiude così il contenzioso tra l' **Autorità di sistema portuale** e le imprese appaltatrici in merito alla realizzazione del nuovo molo realizzato all' interno del comprensorio militare ex Mariperman. È di questi giorni il decreto con cui il presidente dell' Authority Mario Sommariva ha chiuso una vicenda spinosa iniziata due anni fa, quando l' associazione temporanea di impresa vincitrice dell' appalto da circa 6 milioni aveva vantato, a chiusura di lavori e collaudo dell' opera, una serie di riserve quantificate in 772mila euro. Una somma sulla quale l' ente l' Authority Molo aveva voluto vederci chiaro, tanto da commissionare a un professionista esterno il compito di valutare la congruità delle cifre formulate dall' azienda. Una valutazione, ha spinto l' **Autorità portuale** a proporre alle imprese appaltatrici un assegno di 396.993,52 euro a tacitazione di ogni pretesa sulla realizzazione dell' opera, con le aziende che hanno accettato. L' Ap ricaverà i denari per far fronte all' accordo bonario dal corposo ribasso d' asta maturato in sede di affidamento dell' appalto.

The image shows a newspaper page with the main article 'Nuovo molo: accordo fatto fra Adsp e ditte' highlighted in yellow. Other visible headlines include '«Bilancio ancora tutto da discutere Ma l'opposizione già lo condanna»', 'La polizia della parte degli anziani', and 'Non sicuri: Asl ritira 78 dispositivi'. The page also features a small photo of a man and various sub-headers.



PORTO

In arrivo 65 milioni per le crociere Piano per attrarre 300mila turisti l'anno

Il presidente di Ap Rossi prevede un miliardo complessivo di investimenti per il porto ravennate

ANDREA TARRONI

RAVENNA C'è il piano decennale del porto e al suo interno compaiono 65 milioni per le crociere a Porto Corsini, che promettono di portare 300mila passeggeri all'anno. Il Progetto Hub è assegnato dall'estate scorsa, ma ora è stabilito un ruolino di marcia fino al maggio 2027, e parallelamente si pianifica la fase 2, che porterà i fondali a -14,50. A corredo, tante opere che rivoluzioneranno lo scalo. Si tratta, in totale, di oltre 637 milioni di lavori, ma il presidente dell'Autorità portuale, Daniele Rossi, conta di arrivare anche oltre: «Il piano dei lavori nei prossimi anni non si limiteranno all'Hub portuale e contiamo, coi progetti di infrastrutturazione intermodale che metteremo in campo parallelamente, di raggiungere il miliardo complessivo di investimenti. Duecento di questi ci candidiamo ad ottenerli col Recovery plan».

Il terminal crociere Il partenariato pubblico/privato per le crociere a Porto Corsini infatti non si limita allo scalo, ma anche alla realizzazione e alla gestione della stazione di cold ironing. Ciò significa l'elettificazione della banchina, misura ecologica che «consente alle navi di essere alimentate da terra, ed eviterà di dover mantenere accesi i propulsori per l'attività necessaria a bordo. Su questo aspetto, l'Adsp sta valutando un collegamento con le fonti rinnovabili, soprattutto fotovoltaico. Si parla, come detto, di partnership pubblico/privata perché un'accelerata importante è giunta nel momento in cui Royal Caribbean, colosso del settore, ha deciso di spostare il suo home port da Venezia a Ravenna. Il bando da 26 milioni, già pronto e in predico di essere pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, si basa infatti su un progetto di fattibilità economica presentato dalla compagnia e che ora sarà messo a gara, migliorabile da potenziali concorrenti. Parallelamente un altro progetto, da 35 milioni, sarà messo appunto in campo per il cold ironing e anch'esso sarà sostenuto dal project financing, quindi col concorso del privato. Nel frattempo, altri due milioni sono stanziati per le strutture di accosto (per l'attracco sono in corso invece i lavori in questi mesi, 3 milioni) e 6,2 per le urbanizzazioni a servizio. Le anticipazioni sono state fornite ieri nel corso di un incontro online organizzato da Federmanager, ma nei prossimi giorni si attendono i dettagli progettuali.

Gli altri lavori Nel medio periodo intanto, dopo i lavori ultimati alle banchine Eurodocks (2 mln), si procede su quelli nel canale Piombone (29,7 mln). A febbraio prossimo saranno finiti quelli sui pontili Pir (3,2mln) e per gennaio potrebbero essere ultimati quelli sulle banchine deicosiddetti Magazzini Generali (7,5 milioni).

Sono aggiudicati poi i cantieri da 13 milioni sulle banchine Marcegaglia (fine entro giugno 2022), ed è in corso la gara su quella Nadep Ovest (1,2 mln). L'appalto per la manutenzione dei fondali è anch'esso aggiudicato (6,2 mln) e il contratto sarà attivo fino al marzo 2025. Importante anche l'intervento di dragaggio da 11 milioni nell'avamposto: la consegna dell'appalto avverrà a maggio e i lavori dureranno fino a marzo prossimo.



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Nuova stazione delle crociere, ecco il bando

Sarà pubblicato entro la settimana e prevede la realizzazione del punto al servizio del terminal crociere di Punto Corsini

Entro la settimana sarà pubblicato il bando di gara per la realizzazione in project financing della nuova stazione marittima al servizio del terminal crociere di Porto Corsini. Il progetto a gara è quello presentato dal colosso Royal Caribbean che lo ha presentato all' **Autorità di sistema portuale** nell' agosto dello scorso anno. Ne ha parlato ieri pomeriggio il presidente dell' **Adsp**, Daniele Rossi, intervenendo al convegno online promosso da Federmanager e Ordine degli Ingegneri e dedicato ai lavori dell' hub **portuale**.

Rossi ha spiegato che l' investimento previsto è di circa 30 milioni. Royal Caribbean si accollerebbe il costo della stazione marittima a fronte di una concessione particolarmente lunga, così come ha già fatto a La Spezia e a Civitavecchia. L' iter del project financing prevede la pubblicazione del bando di gara per consentire a eventuali altri operatori interessati di presentare offerte alternative.

«Il piano degli investimenti per i prossimi tre anni dell' **Adsp** - ha spiegato Rossi - prevede interventi per circa un miliardo di euro, di cui oltre 350 già avviati». Si tratta di interventi pesanti come la costruzione dell' impianto di trattamento fanghi per 150 milioni di euro e opere di interesse locale. Si va dall' adeguamento delle banchine al miglioramento delle connessioni ferroviarie, dall' escavo dei fondali in avamposto e tra San Vitale e Marcegaglia al recupero del complesso della Fabbrica Vecchia e del Marchesato, a lavori nella darsena pescherecci a Marina di Ravenna.

Ma l' incontro è stato molto utile anche per le altre notizie trapelate. Raccogliendo una sollecitazione del sindaco de Pascale a proposito dei riflessi positivi sull' occupazione derivante dai lavori programmati dall' **Adsp**, l' amministratore unico del Consorzio stabile grandi opere che realizzerà l' hub **portuale** ravennate, Umberto Esposito, ha confermato il ricorso a aziende locali per effettuare i lavori previsti dal progetto.

Sapir - ha spiegato l' ingegner Davide Serrau - è invece pronta con due piani di sviluppo. Il primo riguarda un' area per la logistica con potenziali partner con i quali sono in corso trattative, posizionata tra San Vitale e Tcr.

Il secondo è il terminal per l' automotive in Largo Trattaroli. I due investimenti dovrebbero diventare operativi da fine 2023.

L' ingegner Paolo Ferrecchi, dirigente Infrastrutture e Ambiente della Regione, ha confermato che la Regione ha in corso la progettazione di alcune varianti, come quella di Mezzano e Fosso Ghiaia, mentre ha spiegato che la Nuova Romea a due corsie per senso di marcia dall' Adriatica fino al Passante di Mestre andrebbe inserita nel piano nazionale di ripresa e resilienza per essere finanziata mediante il Recovery Fund. Infine, il direttore regionale di Rfi, Efsio Murgia, ha confermato gli investimenti su Ravenna per quasi 100 milioni. lo. tazz.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



LOCALITÀ BALNEARI

Pro loco e comitati chiedono di riaprire le dighe e i moli

La lettera: «Si consenta di nuovo l'accesso in passato non ci sono stati assembramenti»

RAVENNA Riaprire il prima possibile le due dighe foranee e i moli di Marina di Ravenna e Porto Corsini. La richiesta, recapitata ad **Autorità portuale**, non è firmata soltanto dai cittadini delle due località interessate ma anche di altri lidi ravennati, che spingono su una riapertura che permetterebbe di tornare a percorrere, in sicurezza vista anche la zona arancione che permetterebbe ai soli ravennati di farlo, alcuni dei posti più caratteristici delle nostre coste. A richiederlo sono due comitati cittadini (quello dei Lidi Nord e di Marina di Ravenna) e quattro pro loco (oltre a Marina e Porto Corsini anche Marina Romea e Casal Borsetti). «Facendo seguito alle nuove disposizioni sanitarie - scrivono le sei associazioni - richiediamo la riapertura delle dighe foranee Zaccagnini di Marina di Ravenna e Cavalcoli di Porto Corsini e dei relativi moli guardiani, con possibilità di accesso alle stesse negli orari e nelle giornate previste dai decreti vigenti in materia di contenimento della diffusione del virus covid 19».

Un primo passo, anche per evitare assembramenti nel weekend, si potrebbe concedere «come già accaduto in altre occasioni, l'accesso potrebbe essere concesso dalle 5 alle ore 22 con esclusione delle giornate pre-festive e festive. Facciamo presente che in occasione di altre riaperture non si sono mai verificati casi di criticità legati ad assembramenti e che gli utenti hanno dimostrato grande rispetto delle normative sanitarie vigenti». La richiesta sarebbe una piccola boccata d'ossigeno per i paesi perché «consentirebbe anche la ripresa delle attività economiche legate alla pesca sportiva dilettantistica, che anche per quanto riguarda l'indotto, è di vitale importanza per i cittadini dei territori rappresentati». La richiesta è stata molto apprezzata dai residenti che ora aspettano la risposta da parte dell' **Autorità di sistema portuale** che, con ogni probabilità, sarà presa di concerto con il Comune.

ALESSANDRO MONTANARI



Ambito portuale e lavoro femminile

RAVENNA Oggi alle 18 sulla piattaforma Teams (collegandosi al link <http://bit.ly/IncontroValorizzazioneLavoroFemminileSettoreMarittimoPortuale>) si terrà un incontro on-line su "La valorizzazione del lavoro al femminile nel settore marittimo e portuale". L'iniziativa è promossa dal Soroptimist Club di Ravenna in collaborazione con il Campus Universitario in occasione del conferimento della borsa di studio Soroptimist alla studentessa Ludovica Piscitelli. Con la borsa di studio del valore di 1.500 euro il Soroptimist intende contribuire alla iscrizione di una giovane meritevole al Master in Diritto Marittimo, Portuale e della Logistica per favorire, attraverso la formazione universitaria, la valorizzazione del lavoro femminile. Introduce la Presidente del Soroptimist club di Ravenna Cinzia Medri; coordina e modera Elena Fabbri - Presidente Campus Ravenna dell'Università di Bologna. Intervengono l' assessora Ouidad Bakkali, la presidente della Fondazione Flaminia, Mirella Falconi, la direttrice del master Greta Tellarini, la responsabile delle relazioni esterne dell' **Autorità portuale** Gaia Marani.

Le famiglie accoglienti sono già 13: Esperienza che fa crescere tanto
Il racconto di Silvia che ha seguito un ragazzo albanese «All'inizio non parlava, poi si è creato un forte legame»

Ambito portuale e lavoro femminile
Il Soroptimist Club di Ravenna promuove un incontro on-line per valorizzare il lavoro femminile nel settore marittimo e portuale.

«Violenza domestica, riconoscerla è il primo passo per contrastarla»
L'importanza di riconoscere la violenza domestica per poterla contrastare.



INCONTRO ON LINE

Il lavoro femminile nel settore marittimo

Oggi, dalle 18 alle 19.30 su piattaforma Teams si terrà un incontro on-line sul tema 'La valorizzazione del lavoro al femminile nel settore marittimo e portuale'. L' iniziativa è promossa dal Soroptimist Club di Ravenna in collaborazione con il Campus Universitario in occasione del conferimento della borsa di studio Soroptimist alla studentessa Ludovica Piscitelli.

Introduce la Presidente del Soroptimist club di Ravenna Cinzia Medri; coordina e modera Elena Fabbri, presidente Campus Ravenna dell' Università di Bologna. Intervengono l' assessora del Comune di Ravenna con delega all' Università Ouidad Bakkali, la presidente della Fondazione Flaminia, Mirella Falconi; la direttrice del Master in Diritto Marittimo, Portuale e della Logistica, Prof.ssa Greta Tellarini, la Responsabile delle Relazioni esterne dell' **Autorità di Sistema Portuale** Gaia Marani e la studentessa Ludovica Piscitelli.



Nel mirino quell' appalto revocato a Micoperi

L' 11 dicembre 2019 pareva tutto fatto, ma l' operazione da 9 milioni di euro si è incagliata: tutto saltato lo scorso 27 gennaio

Era l' 11 dicembre del 2019 e sembrava fatta: finalmente quell' ammasso di ferraglia aveva i giorni contati. Quel giorno infatti la delibera presidenziale 287 dell' **Autorità** di **sistema portuale (Adsp)** aveva assegnato al raggruppamento tecnico di imprese (rti) con mandataria Micoperi e mandanti Isolfin e Albatros, l' appalto per la «rimozione e demolizione - vi si legge - del relitto della motonave Berkan-B» in cambio di circa 9 milioni e 25 mila euro. Dopo l' impresa della Costa Concordia, sembrava segnato nel destino della ravennate Micoperi risolvere anche il problema legato al più famoso dei relitti nostrani.

E invece una nuova delibera, questa volta del 27 gennaio scorso, ha azzerato tutto revocando l' appalto. «Abbiamo già fatto ricorso al Tar - spiega l' amministratore delegato di Micoperi Silvio Bartolotti -. Questo lavoro lo volevo fare per smorzare tensioni: io sono per risolvere i problemi non per crearne. Voglio bene a questa terra e alle istituzioni». La materia del contendere, risiede in alcuni allegati al contratto che per i

ricorrenti avrebbero inaspettatamente fatto lievitare i costi: il relitto una volta portato a secco e tagliato, dovrebbe cioè essere considerato rifiuto speciale e smaltito come tale. La sentenza potrebbe arrivare già entro giugno in quella che dal punto di vista amministrativo si annuncia essere una questione tutt' altro che semplice. Come del resto tutt' altro che semplice è stata la vicenda legata al relitto. «Era presente da anni in condizioni di abbandono - si legge nella delibera di revoca di **Adsp** - oggetto di una parziale demolizione, quindi abbandonato nuovamente dall' ultimo proprietario e infine affondato a causa dei pregiudizi strutturali causati da detta demolizione, dando origine a procedimenti giudiziari tuttora in corso». Una delibera del 19 settembre 2019 aveva dato il via libera al «progetto esecutivo per l' appalto» da assegnare con il «criterio di selezione dell' offerta economicamente più vantaggiosa individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo». Il giorno dopo il bando era stato trasmesso alla Gazzetta Ufficiale. Entro il termine utile, erano giunte due offerte. Ma alle successive fasi, era stata ammessa solo la rti di Micoperi con la esclusione della Maritime and Global Demolition Holding Limited. Con due distinte note di marzo e aprile 2020, la rti, per definire le procedure necessarie all' esecuzione dell' intervento, aveva «richiesto l' indizione di una conferenza di servizi con gli enti competenti».

Il 4 novembre 2020 avrebbe dovuto essere il giorno fissato per la stipula: e invece Micoperi - si legge nella delibera - «pur presentatasi, si è rifiutata di sottoscrivere il contratto» portando come motivazione la presenza degli allegati. A questo punto per **Adsp** si prospetta la stesura di nuovo bando di gara con il «mantenimento dell' impegno già assunto» degli oltre 9 milioni e 25 mila euro «sulla Voce di Piano Finanziario». E con un occhio naturalmente puntato sul Tar.

a.col.



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Berkan-B, inchiesta bis sul mancato recupero

Per ora senza ipotesi di reato, riguarda l'appalto saltato. Gli inquirenti nella sede dell'Autorità portuale per acquisire documenti

La procura ha aperto un fascicolo sul naufragio dell'appalto che avrebbe dovuto portare al recupero del relitto della Berkan-B. In particolare nei giorni scorsi gli inquirenti si sono recati nella sede dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) per l'acquisizione di atti in materia. Si tratta di copie conformi del bando, delle specifiche delibere, compresa quella di revoca del 27 gennaio scorso, e delle mail intercorse tra i vari soggetti impegnati nella questione. A breve verrà inoltre sentito il responsabile del procedimento. Il fascicolo è stato aperto per ora senza ipotesi di reato: la procura intende verificare se dietro a quanto accaduto, ci possano essere illeciti penali. E solo se dovesse emergere questo scenario, ecco che allora verrebbero iscritti nomi nel registro degli indagati. L'inchiesta è presumibilmente scattata all'indomani dell'udienza preliminare del 25 marzo scorso relativa all'affondamento del relitto della Berkan-B con fuoriuscita di idrocarburi: in quella sede le difese avevano ottenuto un rinvio anche per giungere alla definizione delle nuove modalità contrattuali di bonifica. Una formula che aveva fatto intuire che l'appalto con Micoperi (mandataria della rti) era definitivamente saltato.

Tanto che sulla vicenda, esiste un ricorso pendente davanti al Tar di Bologna il cui contenuto tuttavia potrebbe entrare nel fascicolo aperto dalla procura di Ravenna. La questione della rimozione del relitto del resto appare tutt'altro che secondaria nel procedimento per inquinamento ambientale contro il presidente di Adsp Daniele Rossi e il segretario generale Paolo Ferrandino aperto dal pm Angela Scorza e approdato davanti al gup Corrado Schiaretti, specie se le difese dovessero chiedere di definire la questione tramite rito abbreviato. La prossima udienza, fissata per metà maggio, sarà illuminante in tal senso. Oltre ai legali dei due imputati, saranno presenti anche quelli delle cinque associazioni ambientaliste che hanno chiesto di costituirsi parte civile (Legambiente, Anapa protezione animali, Oipa Italia, Nomez guardie zoofile e Italia Nostra onlus).

Per l'affondamento della Berkan-B, in totale erano state indagate cinque persone. Rispetto all'avviso di conclusione indagine, era stata stralciata la posizione del dirigente amministrativo di Adsp Fabio Maletti. Analogo stralcio in vista di archiviazione, ma prima della notifica di fine inchiesta, era toccato a due persone legate alla proprietà dello scafo. Sulla questione, un tribunale si è già pronunciato: è quello del Riesame di Bologna.

Lo ha fatto a fine ottobre 2019 quando, decidendo per mancanza di esigenze cautelari per l'azzeramento della sospensione del vertice di Ap in precedenza stabilita dal gip ravennate, ha focalizzato la presunta posizione di garanzia rivestita da entrambi gli attuali imputati e le rispettive competenze. Nell'ordinanza, i giudici felsinei hanno anche precisato come il reato di inquinamento ambientale possa essere contestato pure in aree circoscritte, vedi appunto quella del relitto della Berkan-B delimitata dalle panne galleggianti. E hanno puntualizzato che le competenze erano state correttamente inquadrata dall'accusa in Adsp e non nell'Autorità Marittima.

Andrea Colombari.



Port News

Livorno

Livorno, passo in avanti per lo Scavalco

Rfi ha aggiudicato la progettazione esecutiva e l' esecuzione in appalto del collegamento diretto tra il **Porto** di **Livorno** e l' Interporto di Guasticce. L' opera è di fondamentale importanza per lo scalo portuale livornese: lo scavalco farà transitare i treni merci sull' asse **porto**-interporto evitando le commistioni con la linea tirrenica. Grazie all' intervento verrà realizzato a **Livorno** un ulteriore tratto di binario, lungo circa 1,5 km (circa 360 metri del quale realizzati su un viadotto costituito da 15 campate), che sovrappasserà la linea ferroviaria Tirrenica Pisa-Roma nell' ambito della stazione di **Livorno** Calambrone. Il contratto ha un valore di quasi 20 milioni di euro. Ad aggiudicarsi l' appalto è stato il Raggruppamento Temporaneo di Impresa costituito dalla capogruppo mandataria Cemes Spa assieme alle società mandanti Bit Spa e Fontanini Ivano Snc. L' esito della gara è stato pubblicato nei giorni scorsi in Gazzetta Ufficiale . La data di conclusione dell' appalto è fissata al 1 dicembre 2022. La notizia è stata diffusa nei giorni scorsi dal periodico specializzato www.shippingitaly.it.

di Redazione Port News

Focus Interventi Interviste News I Video Osservatorio Europeo [M](#) [E](#) [D](#) [I](#) [N](#) [G](#) [I](#) [Q](#)

PORT NEWS
 Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale
 DIRETTORE RESPONSABILE MARCO CARERI

24 Aprile 2021 — News
Un ponte tra porto e interporto Livorno, passo in avanti per lo Scavalco
 di Redazione Port News

Rfi ha aggiudicato la progettazione esecutiva e l' esecuzione in appalto del collegamento diretto tra il Porto di Livorno e l'interporto di Guasticce.

L'opera è di fondamentale importanza per lo scalo portuale livornese: lo scavalco farà transitare i treni merci sull'asse porto-interporto evitando le commistioni con la linea tirrenica.

Grazie all'intervento verrà realizzato a

Il contratto ha un valore di quasi 20 milioni di euro. Ad aggiudicarsi l'appalto è stato il Raggruppamento Temporaneo di Impresa costituito dalla capogruppo mandataria Cemes Spa assieme alle società mandanti Bit Spa e Fontanini Ivano Snc.

L'esito della gara è stato pubblicato nei giorni scorsi in Gazzetta Ufficiale. La data di conclusione dell'appalto è fissata al 1 dicembre 2022.

Un ponte tra porto e interporto Livorno, passo in avanti per lo Scavalco

Logistica Portuale
 Porto di Livorno
 Porto di Pombino
 Riforma portuale
 Dbio Rinfuse Liquide
 Rinfuse solide
 Shipping
 Storia di Livorno Terminal
 Traffici

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

Paperini racconta la storia della città in un percorso ricco di suggestioni su otto secoli di vicende piombinesi

PIOMBINO. Oggi dalle 17 alle 18, nell' ambito dei Giovedì del Port Center, Marco Paperini presenta online il suo libro sulla storia di Piombino, edito da Pacini Editore e finanziato dalla Banca di Credito Cooperativo di Castagneto Carducci.

Il libro racconta la storia di Piombino tra il XIII e il XIX secolo in un percorso ricco di suggestioni. Il libro verrà introdotto dal presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale**, Luciano Guerrieri. Parteciperanno l' assessore alla cultura e al turismo, Giuliano Parodi, il direttore generale della Banca di Credito Cooperativo di Castagneto Carducci, Fabrizio Mannari, la presidente della Fondazione Livorno Arte e Cultura, Olimpia Vaccari.

Interviene l' autore del libro, Marco Paperini. Modera il responsabile dell' Ufficio territoriale del porto di Piombino, Claudio Capuano. Sarà presente anche l' editore.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

The image shows a page from the newspaper 'Il Tirreno', dated Thursday, April 15, 2021. The page is titled 'DA NON PERDERE' and features a main article about Marco Paperini's book 'Il Tirreno'. The article is written by Lucia Di Stefano and is part of the 'CULTURA' section. The headline reads: 'Paperini racconta la storia della città in un percorso ricco di suggestioni su otto secoli di vicende piombinesi'. The article text describes the book as a journey through the history of Piombino from the 13th to the 19th century, highlighting its strategic importance as a port and its unique architectural and cultural heritage. It mentions that the book is part of the 'Giorno & Notte' series and is being presented at the Port Center. The page also includes a small photo of Marco Paperini and a sidebar with other news items and advertisements.

I furbetti dell' aperitivo in porto «Li allontaniamo e ci insultano»

Drink vietati, il titolare del Bar Manganelli: «Si arrabbiano pure»

LO SCALO ANCONA I furbetti dell' aperitivo ci provano sempre. Si camuffano da viaggiatori e si accomodano ai tavoli dei locali del porto, nella speranza di consumare un pranzo di soppiatto o sorseggiare un drink abusivo. Fanno finta di niente e se vengono ripresi, si ribellano. «L' altro giorno sono arrivati dei ragazzi anconetani, si sono seduti, hanno chiesto da bere e quando li abbiamo invitati ad allontanarsi hanno avuto anche il coraggio di arrabbiarsi e insultarci» racconta Andrea Manganelli dell' omonimo bar.

Si perché lo scalo dorico non è più il mondo a parte di una volta, in cui si poteva pranzare, cenare e fare l' aperitivo anche durante il lockdown.

L' ordinanza Dal 23 febbraio vige l' ordinanza comunale per cui «la fruizione degli esercizi di somministrazione di alimenti e bevande situati in area portuale è riservata esclusivamente ai viaggiatori muniti di titolo di viaggio nelle sole giornate di imbarco e di sbarco». Peccato che molti giovani anconetani se ne infischiano e ci provano lo stesso, in barba ai divieti. Ma il punto ora è un altro: fino a quando resterà in vigore l' ordinanza del sindaco Mancinelli? «Sino alla sussistenza dello stato di emergenza», recita il dispositivo. Ma quando si tornerà in zona gialla come dovranno comportarsi gli operatori del porto? Dovranno chiudere alle 18, come i bar e i ristoranti normali, per proseguire con asporto e delivery? Oppure potranno servire ai tavoli a tutti i clienti fino alle 22 - così funzionava prima dell' ordinanza -, in quanto equiparati agli autogrill? Mistero. «Non sappiamo cosa accadrà, io mi auguro che a maggio potremo riaprire tutti a pranzo e a cena, noi e qualunque attività di ristorazione - è l' auspicio di Manganelli - anche perché noi non siamo tenuti a chiedere un biglietto d' imbarco ai clienti: sono loro che lo devono esibire e siamo stanchi di dover fare i controllori, dopo aver già ingaggiato i buttafuori per la sicurezza ed esserci presi insulti da tutti come se fossimo degli abusivi, solo perché eravamo aperti durante il lockdown perché la legge lo consentiva». Ma non è solo l' ordinanza a preoccupare gli operatori del porto. L' altro rebus è legato ai tempi di ristrutturazione del danno provocato dalle infiltrazioni d' acqua che hanno portato a un cedimento del soffitto dell' ex palazzo Trionfi, a seguito del quale l' **Autorità portuale** con un' ordinanza ha vietato il transito pedonale sul marciapiede sottostante, consentendo l' accesso al solo ufficio postale già messo in sicurezza. Rete Ferroviaria Italiana si è impegnata a farsi carico dei lavori, ma intanto due locali (il Bar del Porto e Angui) sono stati costretti a rinviare l' apertura. «Speriamo facciamo in fretta, siamo molto preoccupati - ammette Francesca Mabilgia del Barino -. Eravamo convinti di poter fare almeno l' asporto per metà aprile, ma sarà impossibile». Si dice allarmato anche Andrea Brazzini di Angui: «Avevamo deciso di riaprire i primi di aprile, ma ci siamo trovati questa sorpresa del crollo dovuto a infiltrazioni d' acqua. Noi siamo chiusi da ottobre: la beffa sarebbe se a maggio dovessero riaprire tutti tranne noi a causa dei lavori in corso».

Stefano Rispoli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Astorre e Lamparelli del Pd: maggiori risorse per il piano porti

«Più attenzione per Civitavecchia»

Per i due esponenti dem il Pnrr rischia di essere un'occasione persa

L'allarme lo aveva già lanciato nei giorni scorsi il presidente dell'Adsp del Mar Tirreno centro settentrionale Pino Musolino, nel corso di un'intervista ad AdnKronos, paventando il rischio, concreto, di perdere un'occasione come quella rappresentata dal Piano nazionale ripresa e resilienza, in assenza di un repentino cambio di rotta. Oggi sono il senatore Bruno Astorre, segretario Pd Lazio, e Rocco Lamparelli, responsabile settore mobilità del Pd Lazio a fare propria questa battaglia, rilanciando di fatto quanto evidenziato dal numero uno di Molo Vespucci, ed assicurando massimo impegno per chiedere al Governo di destinare maggiori risorse sul piano porti, convinti che vada fatto di più proprio perché i numeri parlano chiaro e dicono che l'Italia ancora non ha intrapreso la giusta via. «Il Pnrr rischia di essere un'occasione mancata - sottolineano infatti i due dem - poiché non pone le basi per il rilancio della portualità nazionale. Destinare esclusivamente 3 miliardi, sui 208 messi a disposizione con il Recovery Fund, non permette all'Italia di diventare una vera e propria piattaforma logistica del Mediterraneo. La ripartenza del Paese - proseguono Astorre e Lamparelli- può e deve passare attraverso i porti che sono il principale accesso di traffico di merci e che, con le giuste risorse, potrebbero diventare veri e propri poli di innovazione e sviluppo». Secondo il Pd, serve più attenzione alla portualità che si deve declinare in adeguati sostegni anche e soprattutto distinguendo tra gli scali che hanno risentito di più delle difficoltà causate dal Covid. «Per questo motivo - sottolineano i dem- serve una maggiore attenzione, da parte del Governo, sul porto di Civitavecchia, primo tra tutti come snodo delle crociere nel Mediterraneo che oggi, più che mai, necessita di ristori e sostegni maggiori. La politica - concludono Astorre e Lamparelli- deve assolutamente ridare ai nostri porti una strategia di sviluppo mirata e capillare». ©RIPRODUZIONE RISERVATA



Astorre e Lamparelli (Pd): "Più risorse per il piano porti"

CIVITAVECCHIA - "I numeri parlano chiaro e dicono che l'Italia ancora non ha intrapreso la giusta via: sul piano porti va fatto di più e, come Pd, chiederemo al Governo di destinare maggiori risorse". Lo assicurano il senatore Bruno Astorre, segretario Pd Lazio, e Rocco Lamparelli, responsabile settore mobilità del Pd Lazio. "Il Pnrr rischia di essere un'occasione mancata - sottolineano infatti i due dem - poiché non pone le basi per il rilancio della portualità nazionale. Destinare esclusivamente 3 miliardi, sui 208 messi a disposizione con il Recovery Fund, non permette all'Italia di diventare una vera e propria piattaforma logistica del Mediterraneo". "La ripartenza del Paese - proseguono Astorre e Lamparelli- può e deve passare attraverso i porti che sono il principale accesso di traffico di merci e che, con le giuste risorse, potrebbero diventare veri e propri poli di innovazione e sviluppo. Secondo il Pd, serve più attenzione alla portualità che si deve declinare in adeguati sostegni anche e soprattutto distinguendo tra gli scali che hanno risentito di più delle difficoltà causate dal Covid. Per questo motivo - sottolineano i dem- serve una maggiore attenzione, da parte del Governo, sul **porto di Civitavecchia**, primo tra tutti come snodo delle crociere nel Mediterraneo che oggi, più che mai, necessita di ristori e sostegni maggiori. La politica- concludono Astorre e Lamparelli- deve assolutamente ridare ai nostri porti una strategia di sviluppo mirata e capillare".



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

L'associazione ringrazia Adsp e Pincio per l'interessamento dimostrato

Esame da agente marittimo, Asamar spera

L'auspicio è che la Camera di Commercio convochi la commissione

Asamar, l'associazione degli Agenti Marittimi Raccomandati del Lazio ringrazia il presidente dell'**Adsp** Pino Musolino ed il sindaco Tedesco per l'interessamento dimostrato rispetto allo stallo degli esami per gli agenti marittimi da parte della Camera di Commercio di Roma. «Il settore dello shipping è veramente strategico per la città spiegano ancor più nell'ottica dell'auspicata ripresa dei traffici marittimi al termine dei rallentamenti legati all'attuale pandemia. Inutile sottolineare anche come l'eventuale sblocco degli esami costituirebbe per molti, soprattutto tra i giovani, un elemento di speranza per l'accesso alle professioni marittime. Siamo sicuri che, dopo questi importanti interventi, la Camera di Commercio di Roma, pianifichi la convocazione della Commissione di esami».



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

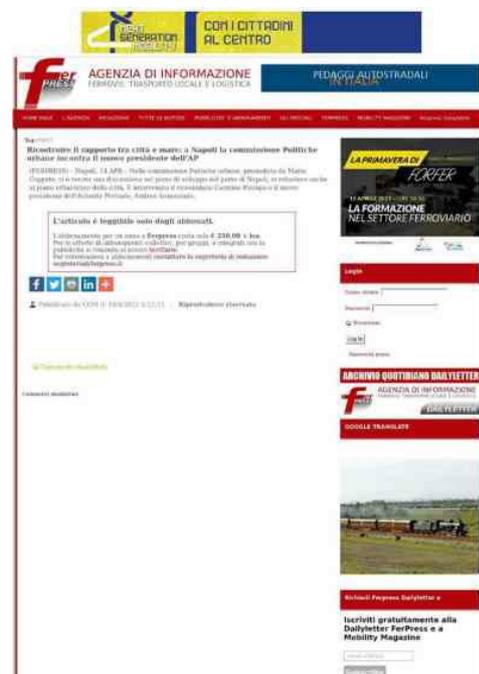
L'associazione ringrazia Adsp e Pincio per l'interessamento dimostrato Esame da agente marittimo, Asamar spera

L'auspicio è che la Camera di Commercio convochi la commissione L'auspicio è che la Camera di Commercio convochi la commissione Asamar, l'associazione degli Agenti Marittimi Raccomandati del Lazio ringrazia il presidente dell' **Adsp** Pino Musolino ed il sindaco Tedesco per l'interessamento dimostrato rispetto allo stallo degli esami per gli agenti marittimi da parte della Camera di Commercio di Roma. «Il settore dello shipping è veramente strategico per la città - spiegano - ancor più nell'ottica dell'auspicata ripresa dei traffici marittimi al termine dei rallentamenti legati all'attuale pandemia. Inutile sottolineare anche l'eventuale sblocco degli esami costituirebbe per molti, soprattutto tra i giovani, un elemento di speranza per l'accesso alle professioni marittime. Siamo sicuri che, dopo questi importanti interventi, la Camera di Commercio di Roma, pianifichi la convocazione della Commissione di esami». ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Ricostruire il rapporto tra città e mare: a Napoli la commissione Politiche urbane incontra il nuovo presidente dell' AP

(FERPRESS) **Napoli**, 14 APR Nella commissione Politiche urbane, presieduta da Mario Coppeto, si è tenuta una discussione sul piano di sviluppo del **porto** di **Napoli**, in relazione anche al piano urbanistico della città. È intervenuto il vicesindaco Carmine Piscopo e il nuovo presidente dell'Autorità Portuale, Andrea Annunziata. L'insediamento del nuovo presidente dell'Autorità Portuale offre la possibilità di discutere di quali sinergie prevedere tra lo sviluppo portuale e quello urbanistico, specie nella zona di **Napoli** Est, dove una ridefinizione del rapporto tra città e mare può porre le basi per un ritorno alla balneabilità e per un nuovo sviluppo turistico, ha spiegato il presidente Mario Coppeto introducendo i lavori della commissione. Le azioni dell'Autorità Portuale sono in primo luogo volte a mettere in pratica la volontà popolare e gli indirizzi urbanistici e strategici espressi dai rappresentanti eletti della città, ha dichiarato il neo presidente dell'Autorità Portuale, Andrea Annunziata. Per questa ragione, le linee strategiche che saranno presentate alla commissione nel prossimo mese non avranno carattere definitivo, ma costituiranno invece una traccia per costruire in maniera condivisa, insieme alla commissione e agli altri attori istituzionali, il programma urbanistico-portuale di **Napoli** per i prossimi vent'anni. L'obiettivo è di realizzare un **porto** più bello grazie al recupero e alla riqualificazione delle strutture artistico-architettoniche, più dinamico grazie all'attivazione delle energie economiche presenti sul territorio e più sostenibile, in modo da favorire la riduzione delle differenze sociali in aree de-industrializzate come **Napoli** Est e Bagnoli. Importante, per il vicesindaco Carmine Piscopo, la volontà dell'Autorità Portuale di coinvolgere l'amministrazione cittadina. Grazie a questo nuovo approccio sarà possibile coordinare il piano di sviluppo del **porto** con i piani urbanistici della città e superare i problemi di competenza che troppo spesso hanno impedito un intervento concreto sul **porto**, attivando invece quelle sinergie inter-istituzionali necessarie per raggiungere obiettivi sostanziali per il futuro della città. Numerose sono le questioni sul tavolo: la costruzione di servizi urbani integrati nell'area del Molo Beverello, che permettano di decongestionare il centro storico; la riqualificazione di Bagnoli; l'integrazione del sistema portuale con quello delle metropolitane. Si pone, poi, la questione **Napoli** Est: qui non solo è necessario recuperare l'accesso al mare attraverso la delocalizzazione dei depositi di idrocarburi e l'abbattimento delle barriere esistenti, ma occorre anche riqualificare globalmente l'area, come previsto dalla pianificazione urbanistica attuativa che guarda ad essa non più come retroterra ma come luogo di trasformazione urbana che mette a disposizione della cittadinanza parchi e servizi pubblici. Già dal 1996 si parla di riqualificazione di **Napoli** Est ma nulla fino a oggi è stato fatto, ha osservato Vincenzo Moretto (Misto Lega **Napoli** Salvini) ricordando i progetti di delocalizzazione degli impianti di carburante, la bonifica dei suoli e il progetto di **porto** turistico. Gli indirizzi descritti da Annunziata sono quindi condivisibili, ma è necessario che si attui un cambio di passo per realizzarli. Aniello Esposito (Partito Democratico) ha voluto sottolineare l'importanza di tenere aperto sempre un canale di concertazione con i cittadini e i loro rappresentanti eletti. Su **Napoli** Est la priorità dell'Amministrazione e della nuova guida del **porto** deve essere la restituzione del mare alla cittadinanza attraverso il recupero della balneabilità di quel tratto di costa. Se questo sarà l'obiettivo, allora si assicura fin d'ora una piena collaborazione. Eseguire la volontà popolare è il primo obiettivo dell'Autorità Portuale, ha ribadito Annunziata. Si punta ad aumentare del 20 per cento le attività del **porto**, senza



prevedere la creazione di nuovi spazi ma razionalizzando e valorizzando quelli esistenti. Annunziata ha poi risposto a una serie di domande



FerPress

Napoli

poste dal presidente Coppeto in merito al tratto ferroviario di collegamento tra il waterfront di San Giovanni e la rete ferroviaria, al serbatoio di gas naturali liquidi (GNL) a **Napoli** Est, all'elettrificazione delle banchine e alla riqualificazione del Molo San Vincenzo. Sulla prima questione, una serie di ragioni tecniche rendono la costruzione del tratto ferroviario poco conveniente. Sul serbatoio GNL, nonostante esso non impedisca la balneazione, sarebbe auspicabile un utilizzo più massiccio di energie rinnovabili, ma una bonifica e riqualificazione sostenibile dell'area è possibile solo con il supporto del Ministero dell'Ambiente. Si sta invece procedendo con l'elettrificazione delle banchine e contemporaneamente, con il supporto delle Università, si stanno cercando nuovi modi per alimentare le banchine con energia rinnovabile, attraverso ad esempio l'installazione di impianti che sfruttino il moto ondoso, come già avvenuto a Salerno. Infine, per il Molo San Vincenzo, che si vuole far diventare una risorsa per la città, si attende che la Marina Militare sciolga i nodi legati alla sicurezza e alle vie di fuga e che si completi il progetto di Cassa Depositi e Prestiti. La commissione, ha annunciato Coppeto, tornerà a riunirsi periodicamente con il presidente Annunziata per discutere insieme delle linee guida strategiche per lo sviluppo portuale e urbanistico della città.

Cronache di Salerno

Salerno

Nessuna novità sul fronte Salerno Pulita: "scelta ponderata"

larmente. "Noi abbiamo fatto azioni per il credito d' imposta per quanto riguarda la Tari, abbiamo fatto in modo che si semplificassero oltre ogni misura, le possibilità di dislocazione esterna, non chiedendo la Tosap dei ristoratori, andando ben oltre i limiti imposti dagli esercizi commerciali, nel rispetto del codice della strada - ha aggiunto il primo cittadino - L' amministrazione comunale sta verificando quali possono essere altre provvidenze fattibili: noi abbiamo l' obbligo dell' onestà intellettuale, non siamo padroni dei fondi pubblici. Gli aspetti volontaristici, nella migliore delle ipotesi, lasciano il tempo che trovano.

Sulla tassa di soggiorno, c' è stata ampia discussione: alcuni ci hanno chiesto di non ritirarla altri hanno chiesto di farla". Proprio per quanto riguarda la tassa di soggiorno, ad oggi, spaccati gli albergatori e il consiglio, tra chi chiedere di prolungare la sospensione e chi, invece, di procedere nuovamente al pagamento. "Noi proroghiamo la sospensione del pagagiuunto". Tra i provvedimenti finanziari all' ordine del giorno, e approvati, i provvedimenti relativi all' Aliquota Imu per l' anno 2021; l' addizionale comunale Irpef 2021; il regolamento per l' imposta di soggiorno e la sospensione - fino a giugno - dell' imposta di soggiorno 2021. A proposito del ripascimento delle spiagge ha ribadito che "oltre ad essere un' opera di ingegneria idraulica monumentale, ha un valore aggiunto dal punto di vista turistico inestimabile. Stiamo lavorando in giunta per fare in modo che queste spiagge permangano libere ma controllate, stiamo verificando in che modo farlo. L' armatura urbana della nostra città, ormai, ha livelli alti, l' alta velocità abbiamo lottato affinché non bypassasse la città, pare che l' abbiamo spuntata: Salerno, con l' alta velocità, con l' aeroporto, con l' escavo del porto può creare una sinergia di fatti che la ripropongono come luogo formidabile ed eccezionale nel panorama nazionale". Sul fronte Salerno Pulita, per il momento, nessuna novità: "Stiamo cercando il nuovo amministratore di Salerno Pulita, Antonio Ferraro c' è e abbiamo tempo per fare una scelta ponderata ed equilibrata, all' altezza della situazione. La scadenza è quella della logica, delle scelte ponderate e attente", ha infatti detto il sindaco.



PORTO DAL 20 APRILE CI SARÀ ANCHE LA MOTONAVE VALENCIA

Arriva una nuova nave il traffico commerciale cresce con Grimaldi

Continueranno a crescere sempre di più i collegamenti RO -RO (commerciali) nel porto di Brindisi. A partire dal prossimo 20 aprile la motonave Valencia di Grimaldi sarà la terza Eurocargo a coprire la linea Ravenna -Brindisi-Catania, andando ad integrare le altre due Eurocargo di Grimaldi, Sicilia e Catania. Le stime già positive - segnalate nei giorni scorsi d' **Autorità** di **sistema portuale** del Mar Adriatico meridionale che parlano di una media di circa 11.000 mezzi pesanti al mese, passati dal porto di Brindisi, nel primo trimestre 2021 (32.958 complessivamente nei tre mesi) con un aumento del + 17,3% rispetto allo stesso periodo del 2019 (anno utile per una reale comparazione, attesa l'anomalia rappresentata dal 2020), continueranno a crescere. Con due approdi settimanali, la nave arriverà ogni martedì da Catania alle 11.30 per ripartire alla volta di Ravenna, dopo aver scaricato tir e trailer ed averne imbarcato altri, alle 14.30; il giovedì, invece, arriverà alle 17.30 per ripartire alle 19.30. In questo modo, pertanto, la linea marittima risulterà coperta giornalmente, per tutto l'arco della settimana dal lunedì alla domenica. Eurocargo Valencia è una Ro -Ro Cargo Ship costruita nel 1999, ha una capacità di carico di 160 semirimorchi, con disponibilità totale di 4.400 metri lineari. La nave è lunga 195 metri ed è dotata di un garage auto e van. L'agenzia di riferimento della nave è la Discovery Shipping srl di Brindisi. Un'ulteriore conferma del ruolo sempre più forte di Brindisi quale short -sea -port (la consegna di merci via mare su un breve tratto di percorso) e cross -sea -way (snodo cruciale di incontro e di attraversamento) tra il cabotaggio nazionale, comunitario ed ellenico, nell'ottica di un processo di riequilibrio della ripartizione modale dei traffici che si sta verificando a livello globale. Il segmento RO -RO, nel porto di Brindisi, è interessato da una fase.



Collaborazione interforze avviata per monitorare le attività marittime

Siglato dal dirigente dell' Ufficio delle Dogane di **Brindisi**, Vito De Benedictis, e dal Comandante della Capitaneria di **Porto** di **Brindisi**, Fabrizio Coke, il disciplinare di servizio per la sinergica attività di collaborazione per il controllo e monitoraggio del traffico marittimo nell' ambito delle operazioni di sdoganamento in mare.

L' iniziativa rientra tra i processi di innovazione strategica intrapresi da ADM per rendere gli scali portuali maggiormente competitivi.



Brindisi Report

Brindisi

Sdoganamento in mare, accordo tra Adm e Capitaneria

BRINDISI - Siglato oggi dal dirigente dell' ufficio delle Dogane di **Brindisi**, Vito De Benedictis, e dal comandante del **porto** di **Brindisi**, capitano di vascello (Cp) Fabrizio Coke, il disciplinare di servizio per la sinergica attività di collaborazione per il controllo e monitoraggio del traffico marittimo nell' ambito delle operazioni di sdoganamento in mare. L' iniziativa rientra tra i processi di innovazione strategica intrapresi da Adm per rendere gli scali portuali maggiormente competitivi, rappresentando un' opportunità offerta agli operatori economici per lo snellimento delle pratiche doganali attraverso la presentazione anticipata delle dichiarazioni doganali rispetto all' arrivo della nave. Mediante l' ausilio di sistemi informatici all' avanguardia (automatic identification system - Pelagus / Long Range Identification and Tracking) sarà assicurato il monitoraggio sulla corretta navigazione (rotte dirette al **porto** senza scali intermedi) delle navi beneficiarie dello sdoganamento in mare. La specifica semplificazione doganale, facente parte del più ampio e articolato progetto teso alla realizzazione di una piattaforma logistica nazionale, volta alla semplificazione e informatizzazione dei procedimenti amministrativi, riguarda le spedizioni di merci containerizzate, il traffico Ro-Ro (Roll-on/Roll-off), le navi "car-carrier" e le merci alla rinfusa mono cliente diverse da quelle sottoposte ad accisa, e consentirà la riduzione dei tempi e dei costi relativi al ciclo di import, export e l' efficientamento della componente logistica connessa alla movimentazione delle merci nel **porto**.

BRINDISIREPORT Attualità

Sdoganamento in mare, accordo tra Adm e Capitaneria

L'iniziativa rientra tra i processi di innovazione strategica intrapresi per rendere gli scali portuali maggiormente competitivi

6 Notizie 14 aprile 2021 10:30

I più letti di oggi

- Adm: il nuovo sistema per il controllo di qualità portuale
- Assicurazione navale: il ruolo del broker
- Via Alavagna: "Nero" e "Bianco" nella gestione del porto
- Ente 2021: Obiettivi e strategie



BRINDISI - Siglato oggi dal dirigente dell' ufficio delle Dogane di Brindisi, Vito De Benedictis, e dal comandante del porto di Brindisi, capitano di vascello (Cp) Fabrizio Coke, il disciplinare di servizio per la sinergica attività di collaborazione per il controllo e monitoraggio del traffico marittimo nell' ambito delle operazioni di sdoganamento in mare. L' iniziativa rientra tra i processi di innovazione strategica intrapresi da Adm per rendere gli scali portuali maggiormente competitivi, rappresentando un' opportunità offerta agli operatori economici per lo snellimento delle pratiche doganali attraverso la presentazione anticipata delle dichiarazioni doganali rispetto all' arrivo della nave.

INNOVATION REPORT
Firma a FIRBA e 27,300 al mese, senza vincoli e costi di attivazione

Mediante l'ausilio di sistemi informatici all'avanguardia Automatic Identification System - Pelagus / Long Range Identification and Tracking sarà assicurato il monitoraggio sulla corretta navigazione (rotte dirette al porto senza scali intermedi) delle navi beneficiarie dello sdoganamento in mare. La specifica semplificazione doganale, facente parte del più ampio e articolato progetto teso alla realizzazione di una piattaforma logistica nazionale, volta alla semplificazione e informatizzazione dei procedimenti amministrativi, riguarda

Informare

Brindisi

Siglato a Brindisi il disciplinare di servizio per lo sdoganamento in mare

Grimaldi immetterà una terza nave sulla rotta Ravenna-**Brindisi**-Catania Oggi il dirigente dell' Ufficio delle Dogane di **Brindisi**, Vito De Benedictis, e il comandante del **porto** di **Brindisi**, capitano di vascello Fabrizio Coke, hanno sottoscritto il disciplinare di servizio per la sinergica attività di collaborazione per il controllo e monitoraggio del traffico marittimo nell' ambito delle operazioni di sdoganamento in mare che hanno l' obiettivo dello snellimento delle pratiche doganali attraverso la presentazione anticipata delle dichiarazioni doganali rispetto all' arrivo in **porto** della nave. Mediante l' ausilio di sistemi informatici all' avanguardia (Automatic Identification System - Pelagus / Long Range Identification and Tracking) sarà assicurato il monitoraggio sulla corretta navigazione (rotte dirette al **porto** senza scali intermedi) delle navi beneficiarie dello sdoganamento in mare. La specifica semplificazione doganale, facente parte del più ampio e articolato progetto teso alla realizzazione di una piattaforma logistica nazionale, volta alla semplificazione e informatizzazione dei procedimenti amministrativi, riguarda le spedizioni di merci containerizzate, il traffico ro-ro, le navi car carrier e le merci alla rinfusa mono cliente diverse da quelle sottoposte ad accisa, e consentirà la riduzione dei tempi e dei costi relativi al ciclo di import/export e l' efficientamento della componente logistica connessa alla movimentazione delle merci nel **porto**. Intanto dal prossimo 20 aprile la compagnia di navigazione Grimaldi introdurrà una terza nave "Eurocargo" sulla linea marittima Ravenna-**Brindisi**-Catania. L' unità Valencia affiancherà le altre due Eurocargo Sicilia e Catania e, in questo modo, la linea risulterà coperta giornalmente, per tutto l' arco della settimana dal lunedì alla domenica. Valencia è una nave ro-ro costruita nel 1999 che ha una capacità di carico di 160 semirimorchi, con disponibilità totale di 4.400 metri lineari.



Confronto sulla Blue Economy

Continua Taranto, il cambiamento è ora, il ciclo di incontri sul web per illustrare il piano strategico. Questo pomeriggio dalle 16 alle 17, si parlerà di Blue Economy, la svolta arriva dal mare. Con gli interventi dell' assessore comunale Fabrizio Manzulli, del direttore di Asset Puglia, Elio Sannicandro, del segretario dell' **Autorità portuale** Fulvio Lino Di Blasio, di Angelo Tursi, docente di Ecologia UniBa, di Giuseppe Mastronuzzi, docente di Geografia Fisica , e di Alessio Pignatelli, giornalista del Nuovo Quotidiano di Puglia.

Per partecipare all' incontro basta cliccare sul link <https://stream.lifesizecloud.com/extension/6146254/78ce6d50-d702-467d-8c8d-872cb2c3b2a3> e scrivere il proprio nome.



Il viceministro Morelli domani al porto

GIOIA TAURO Prosegue il ciclo d' incontri sui territori del viceministro alle Infrastrutture, Alessandro Morelli, che oggi e domani visiterà la Calabria.

Una "due giorni" per incontrare cittadini e istituzioni e affrontare alcuni tra i problemi più strategici per lo sviluppo della regione.

Prevista per domani mattina alle 10,30 una visita al porto per discutere dell' ipotesi di interventi infrastrutturali d' interesse per lo scalo. Ad accompagnarlo sarà il commissario straordinario dell' **Autorità portuale** Andrea Agostinelli. Per l' occasione, nel rispetto del protocollo per il contenimento della diffusione del Covid-19, è prevista una conferenza stampa nella sala interna dell' ente.

Al termine, Morelli proseguirà il tour in direzione Locri per incontrare i sindaci dell' area ionica sul tema dello sviluppo della SS106. Sempre nella stessa giornata, dopo il passaggio alla Cittadella regionale con i vertici istituzionali dell' ente, alle 17 il viceministro parteciperà ad un incontro all' aeroporto di Lamezia Terme su sviluppo e ammodernamento dell' aerostazione.

Il primo appuntamento di oggi si svolgerà invece, alle 19 circa, all' aeroporto di Reggio Calabria.

Seguirà, sempre nella stessa giornata, un incontro alla Camera di Commercio con il presidente Antonino Tramontana. d.l.



Reggio Calabria: tappa all' Aeroporto dello Stretto per il viceministro alle Infrastrutture Morelli

Tappa in Calabria del viceministro alle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili Alessandro Morelli. Focus su infrastrutture calabresi e rilancio del territorio

Prosegue il ciclo di incontri sui territori del viceministro alle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili Alessandro Morelli che, nei giorni 15 e 16 aprile, visiterà la regione Calabria. Una due giorni per incontrare territori, cittadini e istituzioni ed affrontare alcuni tra i problemi più strategici per lo sviluppo della regione. Il primo appuntamento si svolgerà giovedì 15, alle ore 19 circa, presso l' aeroporto di Reggio Calabria. Seguirà, nella giornata di venerdì 16, un primo incontro alla Camera di Commercio con il presidente Antonino Tramontana. Alle ore 10.30 è prevista poi la visita nel porto di **Gioia Tauro** per parlare delle ipotesi di interventi infrastrutturali di interesse del Porto. Ad accompagnarlo ci sarà il commissario straordinario dell' **Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli**. Alle ore 12 prosegue la visita in direzione Locri per incontrare i sindaci dell' area Jonica sul tema dello sviluppo della SS106 Jonica. Sempre nella stessa giornata, dopo il passaggio presso la Cittadella della Regione Calabria con i vertici istituzionali dell' ente, alle ore 17.00 il viceministro Morelli parteciperà ad un incontro, presso l' aeroporto di Lamezia Terme, su sviluppo e ammodernamento dell' aerostazione.



Il viceministro Morelli da domani in Calabria. E la prima tappa sarà Reggio...

Mario Meliadó

La polemica sollevata dai consiglieri metropolitani di Reggio Calabria per il centrosinistra sulla visita in Calabria del viceministro alle Infrastrutture Alessandro Morelli era fondata su una "bufala"? Nelle scorse ore c'era chi lo sussurrava sibilando cose poco carine sul conto di esponenti istituzionali ritenuti «gravemente disinformati»; adesso però che il presupposto della polemica fosse un'informazione scorretta è ufficiale; anche se la cosa, guardandola dal punto di vista del coinvolgimento attivo degli attori istituzionali del territorio, non è così pacifica. La cosa incredibile è che - partendo da quanto d'istituzionalmente poco politically correct era avvenuto con la visita calabrese del commissario nazionale per il Covid, il generale Francesco Paolo Figliuolo - l'addebito principale che veniva mosso al viceministro Morelli era, in sostanza, la sua presunta intenzione d'evitare la città di Reggio Calabria durante il suo "giro" nel Reggino, a favore invece di altre tappe - Locri, nel caso specifico - ricollegabili alla presenza d'amministratori "amici", ancor meglio se direttamente leghisti, visto che alla Lega appartiene anche il politico originario di Vizzolo Predabissi, nel Milanese. Per la precisione, sarà proprio a Reggio Calabria la prima tappa del viceministro alle Infrastrutture: non istituzionale (e di qui la possibilità di proseguire, in qualche modo, nella polemica accesa nelle scorse ore), ma alla Sala "Barbaro" dell'Aeroporto dello Stretto, pur sempre in territorio reggino, per un confronto con la stampa alle 19 di domani, giovedì 15 aprile. Gli altri appuntamenti di un ciclo d'appuntamenti allestito, si fa sapere, «per incontrare territori, cittadini e Istituzioni e affrontare alcuni fra i problemi più strategici per lo sviluppo della regione» si svolgeranno tutti il giorno successivo, venerdì 16: già nelle prime ore un "bilaterale" col presidente della Camera di commercio di Reggio Antonino Tramontana, alle 10,30 la visita al cruciale porto di Gioia Tauro, con tappa nella sede della Port Authority insieme al commissario **Andrea Agostinelli**, per mezzogiorno al Comune di Locri dove Alessandro Morelli vedrà i sindaci della Jonica reggina sul tema dello sviluppo della Statale "106" Reggio-Taranto, infine all'hub aeroportuale calabrese di Lamezia Terme per prender parte a un incontro su sviluppo e ammodernamento dell'aerostazione lametina.



Un concorso di progettazione per "liberare" le aree della Fiera

Via le cancellate per prolungare l'attuale passeggiata a mare Sull'ex Irrera pochi dubbi: «Il recupero sembra anti-economico»

Sebastiano Caspanello Un nuovo concorso di progettazione per rendere atto amministrativo quello che, attualmente, è "solo" un impegno assunto in prima persona dal presidente dell' **Autorità** di **sistema** portuale, Mario Mego: l'abbattimento delle barriere che "delimitano" oggi l'ex quartiere fieristico e la creazione, dunque, di un vero prolungamento dell'attuale passeggiata a mare. Sullo sfondo, una possibile replica del dibattito innescato dalla demolizione dell'ex teatro in Fiera: ad accendersi potrebbe essere, infatti, una diatriba sull'ex Irrera a mare. Sono tutti elementi emersi dalla seduta congiunta delle commissioni Urbanistica e Fiere e mercati del consiglio comunale, presiedute da Biagio Bonfiglio e Giovanni Scavello, una nuova seduta dedicata al tema della cittadella fieristica, ancora una volta con Mega ospite. Altro elemento, tutt'altro che secondario: gli Ordini professionali sostengono con convinzione gli interventi che sta portando avanti l'Authority. «I progetti in corso sono stati condivisi con la città e con gli ordini professionali - ha ricordato il presidente dell'Ordine degli architetti, Pino Falzea, che ha voluto ricordare l'esperienza «stimolante dal punto di vista culturale» dell'occupazione dell'ex teatro in Fiera da parte del collettivo Pinelli. «Sono spazi che l' **Autorità** portuale sta dimostrando di gestire bene - ha aggiunto - , con trasformazioni di qualità. Noi staremo attenti e vigili affinché effettivamente si aprano alla città e se si devono demolire delle costruzioni, si devono demolire laddove davvero creano un intoppo all'affaccio al mare. Qui si parla di architetture che tra loro dialogano, dalla passeggiata al portale, non è pensabile che il progetto dell'ex teatro si possa spostare in un altro posto». Sulla stessa linea il presidente dell'Ordine degli ingegneri, Francesco Triolo: «La realtà è che c'è una struttura fieristica abbandonata da anni e da cittadino, oltre che da presidente dell'Ordine, mi porrei il problema del perché fino a ieri era chiusa, quell'area, e non del perché qualcuno stia cercando di riqualificarla. Dobbiamo renderla punto di convergenza della cittadinanza». Mega non si è sottratto dal rispondere alle "pungolature" del capogruppo di Sicilia Futura, Piero La Tona: «Effettivamente - ha ammesso - nell'attuale progetto non è previsto che quelle aree vengano aperte alla città, tanto che prima che io arrivassi erano stati selezionati dei progetti per la sistemazione di una parte delle aree interne di quello che oggi diciamo potrebbe essere il prolungamento della passeggiata a mare. Ho fermato l'avvio di quell'appalto, perché nel Piano operativo triennale abbiamo scritto parole molto chiare sull'area della fiera, e cioè che saremmo andati avanti a realizzare gli appalti in corso (su padiglione mostre ed ex teatro) e che avremmo fatto in modo, mentre si studia come valorizzare tutto il waterfront nord, di rendere quelle aree fruibili a tutti. Quindi l'impegno è preso e oggi lo ribadisco». Il che si tradurrà in «un nuovo concorso di progettazione. Vogliamo mettere a disposizione spazi aperti al pubblico che siano puliti, sicuri e mantenuti. E questo si collegherà alle modalità con cui affronteremo la gestione di quelle aree, non c'è alcun interesse a far diventare la fiera un recinto dell' **Autorità** portuale. Di sicuro quella non è un'area pensata per parcheggi, un tema che va affrontato nel più ampio concorso di progettazione del tratto di costa che va da Bocchetta all'Annunziata, lungo 2,6 km. Dovremo selezionare la migliore proposta per svolgere tutte le funzioni previste dal Piano regolatore, dando un senso a definizioni come parco culturale ricreativo o passeggiata». Rispondendo ad un altro quesito di La Tona, Mega ha ribadito: «Non si sta realizzando un teatro perché non ho mai trovato tra le carte l'



idea che si dovesse fare un teatro, probabilmente perché erano spazi idonei secondo gli standard attuali».



Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

L' ex Irrera a Mare? «La Soprintendenza ha rilasciato dei pareri su alcuni immobili dell' area dell' ex Fiera. Per l' ex teatro e l' ex Irrera a mare, essendo edifici di oltre 60 anni fa, occorre valutare se è economicamente sostenibile la manutenzione, tenendo conto che nessuno di questi edifici risponde agli attuali requisiti anti-sismici. Significa spendere talmente tanto, da non renderne vantaggioso l' intervento. Ho avuto modo di vedere da vicino il cemento armato dell' edificio demolito, non avevo mai visto calcestruzzo in quelle condizioni.

Era polvere. Ritengo che l' ex Irrera a mare costituisca un' interferenza rispetto all' idea di avere una passeggiata e un affaccio a mare, detto questo faremo le dovute verifiche su un edificio che, dal punto di vista estetico, non mi sembra abbia queste condizioni di pregio». Da parte sua l' assessore all' Urbanistica, Salvatore Mondello, ha confermato la «piena sinergia» con l' Authority e ribadito l' importanza di una lettura complessiva del territorio: «Riqualificazione urbanistica, consumo di suolo zero, rigenerazione urbana. Sono questi i tre elementi cardine del Piano regolatore». Prima rigaseconda riga Qui comincia il testo della scheda e delle brevi Qui comincia il testo della scheda e delle brevi Qui comincia il testo della scheda e delle brevi.

Fiera di Messina, Mario Mega prolungare la passeggiata per creare un Parco culturale ricreativo

Redazione sport

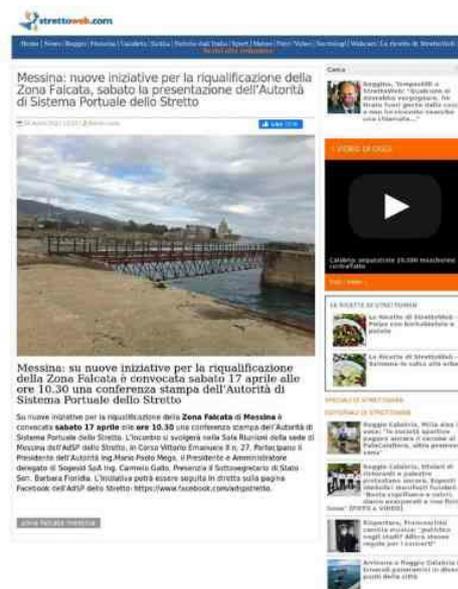
di Michele Bruno - Ieri, in un' intervista su Instagram dal profilo del deputato nazionale M5S Francesco D' Uva (rivedi qui), il Presidente dell' **Autorità Portuale** dello Stretto Mario Paolo Mega ha spiegato i progetti per la riqualificazione dell' Ex Fiera e dell' Ex Teatro e ha tracciato i passaggi principali dell' iter che è stato seguito da quando è a capo dell' Ente, fortemente voluto dal M5S (D' Uva ha infatti ricordato le battaglie per impedire l' accorpamento dell' Ente Porto di Messina con Gioia Tauro, poi pienamente vinte). Mario Mega intende trasformare la Fiera e il suo ex Teatro in aree fruibili a tutti. Certo, i due ricordano come non sia possibile buttare giù tutta la costruzione, in quanto alcuni elementi sono sotto il vincolo storico-culturale, ma la parte che può essere demolita e non rientra più nei progetti, spiega Mega che "farà parte di un Parco Culturale Ricreativo dello Stretto, in continuità con la passeggiata. La Passeggiata infatti continuerà anche nel tratto dell' Ex Fiera, dove sono già in corso i lavori di demolizione e procedono speditamente, tanto che siamo quasi alla fase di costruzione". D' Uva ha posto l' accento sulla possibilità per le associazioni messinesi di poter avere uno spazio pubblico e gratuito dove riunirsi, "come in città dalla forte tradizione democratica come Bologna". Mega ha chiarito che "gli spazi recuperati serviranno in parte per eventi da cui trarre contributi economici per sostenere la struttura, ma sarà possibile anche individuare spazi pubblici fruibili alla società civile". Anche se "le cancellate non potranno essere abbattute . - chiarisce Mega - gli spazi torneranno ad essere fruibili per i messinesi". Si è parlato anche delle polemiche che hanno coinvolto nell' ultimo periodo la questione. "In realtà - afferma il Presidente - da quando sono in questo incarico di polemiche non ce ne sono state, a parte adesso.". Gli fa eco D' Uva "sono infatti un po' tardive dopo anni in cui nessuno ha avuto nulla da ridire". Anche la Giunta De Luca pare essere a favore, o comunque pronta a discutere del progetto di Mega, che anzi aggiunge: "So che l' Amministrazione comunale vuole creare una Fondazione. Noi come **Autorità di sistema portuale**, intendiamo assecondare le iniziative che garantiscano la massima fruibilità da parte dei cittadini e la conservazione pubblica, anche perché siamo i titolari di quell' area ma non è nostro compito gestire le strutture". Gestione che resta infatti in gran parte nella competenza del Comune. Nonostante quindi l' asprezza del dibattito politico tra Movimento 5 Stelle e Giunta De Luca a Messina, spesso sui livelli dello scontro, su questo punto si apre una possibile comunanza di intenti. Quello che si evince è che sicuramente M5S sosterrà il progetto di Mega e che il Sindaco potrebbe aprirsi al dialogo. Partecipa alla discussione. Commenta l' articolo su [Messaora.it](https://messaora.it).



Messina: nuove iniziative per la riqualificazione della Zona Falcata, sabato la presentazione dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto

Messina: su nuove iniziative per la riqualificazione della Zona Falcata è convocata sabato 17 aprile alle ore 10.30 una conferenza stampa dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto

Su nuove iniziative per la riqualificazione della Zona Falcata di **Messina** è convocata sabato 17 aprile alle ore 10.30 una conferenza stampa dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto. L' incontro si svolgerà nella Sala Riunioni della sede di **Messina** dell' **AdSP** dello Stretto, in Corso Vittorio Emanuele II n. 27. Partecipano il Presidente dell' Autorità Ing. **Mario Paolo Mega**, il Presidente e Amministratore delegato di Sogesid SpA Ing. Carmelo Gallo. Presenzia il Sottosegretario di Stato Sen. Barbara Floridia. L' iniziativa potrà essere seguita in diretta sulla pagina Facebook dell' **AdSP** dello Stretto: <https://www.facebook.com/adspsstretto>.



TRASPORTI

L' effetto Suez rilancia la corsa dei noli marittimi: rincari su tutte le rotte

L' Egitto sequestra la nave incagliata nel canale e chiede risarcimenti per 916 milioni

Sissi Bellomo

Dispute legali miliardarie e un nuovo impulso ai vertiginosi rincari dei trasporti marittimi. È l' eredità della crisi di Suez, che diventa ogni giorno più evidente. La nave EverGiven, che aveva bloccato per sei giorni il canale a fine marzo, è ostaggio dell' Egitto che - com' è emerso ieri - l' ha sequestrata con tanto di carico ed equipaggio, reclamando 916 milioni di dollari di risarcimenti. La società giapponese proprietaria della portacontainer, Shoei Kisen, ha respinto al mittente la richiesta. E la vicenda potrebbe trascinarsi a lungo nelle aule dei tribunali, insieme a molte altre potenziali cause legali: l' incidente ha fatto saltare infiniti impegni contrattuali e il ritardo nelle consegne potrebbe aver fatto deperire alcuni carichi.

Ma c' è anche un altro danno, che nessuno risarcirà e che riguarda milioni di imprese, comprese quelle non coinvolte direttamente nel blocco di Suez: i noli sono tornati ad impennarsi dopo gli spaventosi rincari dei mesi scorsi e ora corrono a livelli record su tutte le rotte e per tutte le modalità di trasferimento, non solo via container.

Anche per i carichi alla rinfusa si sono accentuate le tensioni, che erano cominciate qualche mese fa con il boom di importazioni cinesi di materie prime come minerale di ferro, carbone e soia. L' incidente di Suez ha ridotto la disponibilità di navi e benché il canale sia ormai libero dall' ingorgo, il Baltic Dry Index è tornato a superare 2mila punti, in rialzo di quasi il 60% da inizio anno e di oltre il 200% rispetto a 12 mesi fa (quando in piena emergenza Covid era crollato ai minimi da 4 anni). Per le Panamax, navi tra le più utilizzate nei transiti da Suez, i noli hanno superato 28mila dollari al giorno, un record decennale.

Nel frattempo anche i noli delle portacontainer - che erano arretrati di oltre il 10% dal picco di febbraio - hanno ripreso a correre, spingendosi intorno ai massimi storici su tutte le principali rotte, comprese quelle tra Europa e Nord America, che finora erano rimaste relativamente "tranquille". Il Global Container Freight Index di Freightos è risalito a 4.233 \$/ per FEU nella settimana al 9 aprile, a poca distanza dal record di febbraio (2.302 \$). «La domanda continua ad essere forte e la capacità di trasporto è scarsa», spiega Judah Levine, direttore ricerca della società.

Anche nei trasporti marittimi c' è una stagionalità, con un picco prima del Capodanno cinese e un altro dopo l' estate, quando iniziano i rifornimenti per le festività natalizie. Oggi in teoria saremmo in bassa stagione e molti speravano che il traffico meno intenso avrebbe aiutato a redistribuire in modo più equilibrato i container in giro per il mondo. L' incidente di Suez ha spento la speranza di una rapida soluzione. I porti, con un' ondata di navi in arrivo tutte insieme, sono più congestionati di prima. E le società di navigazione per riorganizzarsi stanno di nuovo ricorrendo ai blank sailing: diversi viaggi sono stati cancellati questo mese e il prossimo.

I colossi dei container chiedono tempo per smaltire gli arretrati: per Maersk l' effetto Suez peserà fino alla seconda metà di maggio, Hapag Lloyd prevede ripercussioni fino al terzo trimestre. Ma bisognerà attendere ancora più a lungo perché i noli ritornino ai livelli moderati di un tempo: molti analisti a questo punto dubitano che una schiarita possa arrivare prima del 2022. «Questi non sono tempi normali», osserva Drewry, e i fattori all' origine dei rincari benché di



natura temporanea «rifiutano ostinatamente di andarsene». Del resto anche i contratti di trasporto annuali, rinnovati in questo periodo, registrano rincari record: tra il 25% e il 50% secondo S&P Global Platts.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



ANALISI/ Suez - 1,9 milioni di teu in navigazione pronti a ingorgare i porti del mondo

La fotografia dell'imminente ingorgo che sta per riversarsi nei porti globali. Sono attualmente in navigazione diretti al porto di Singapore oltre 370 mila TEU - dove 83 navi con 299.310 TEU sono già in porto o si trovano all'ancora in attesa della movimentazione del carico. A Rotterdam 196.600 TEU, a NewYork 76.500 TEU. Mentre le vicende giuridiziarie vedono la nave Ever Given sotto sequestro e la richiesta di risarcimento di 900 milioni di dollari.

LIVORNO - Mentre sono arrivate le prime navi bloccate nell'ingorgo di Suez, oltre 1,9 milioni di TEU si trovano ancora in navigazione diretti verso i porti di tutto il mondo. L'incidente della Ever Given nel Canale di Suez alla fine di marzo, ha coinvolto causandone il ritardo circa 400 navi, molte delle quali portacontainer e, che attualmente si trovano in navigazione verso i porti di destinazione e delle quali se ne prevede l'arrivo quasi in contemporanea, andando ad aggravare situazioni di congestione già presenti in molti terminal portuali. Le navi coinvolte dal blocco di Suez si stanno dirigendo verso i porti di destinazione con ingorghi che se considerati come "ritardi cumulativi" sono pari a 1.017 giorni, minacciando una ulteriore congestione dei terminal con "l'arrivo previsto per le prossime settimane di oltre 1,9 milioni di TEU" - I dati sono stati rilevati dalla piattaforma di informazioni logistiche project44 e ripresi dal sito specialistico Container News. Per gli operatori a tutti i livelli della catena logistica, pertanto, i grattacapi non sono ancora finiti, oppure stanno per iniziare. Sono attualmente in navigazione diretti al porto di Singapore oltre 370 mila TEU considerando che dal 12 aprile, già 83 navi con 299.310 TEU sono in porto o si trovano all'ancora in attesa della movimentazione del carico. Lo stesso è previsto per il porto di Rotterdam, dove 15 navi per un totale di 196.600 TEU arriveranno la prossima settimana, allineandosi in coda alle 85 navi già in porto o in attesa di entrare di farvi ingresso. Altre importanti infrastrutture in tutto il mondo si stanno preparando al forte impatto dei volumi, tra queste: New York con 76.500 TEU in arrivo dal blocco di Suez; Port Kelang con 103.900 TEU; e Jebel Ali con 75.879 TEU. I ritardi sulle rotte L'ulteriore congestione dei porti causerà a catena ritardi sulle principali rotte come Shanghai - Rotterdam sulla quale si prevedono ritardi di quasi una settimana, tempistiche preoccupanti rispetto anche al 2020, quando sulla rotta i ritardi medi nei porti erano di 2,79 giorni. Il traffico del Canale di Suez rappresenta circa il 12% del commercio globale e il blocco inciderà soprattutto nei porti di maggiore distanza come New York e Shanghai. L'incidente di Suez porterà a interruzioni non prevedibili nella catena di logistica, le rotte commerciali che dovrebbero esserne maggiormente influenzate sono Shanghai - New York, dove il ritardo medio di marzo è stato di 8,05 giorni (rispetto a 1,09 giorni a marzo 2020); Shenzhen - Amburgo 9,23 giorni (rispetto ai 3,52 giorni di marzo 2020); e Shenzhen - Newark-Elisabeth 12,92 (rispetto a 0,29 giorni a marzo 2020). Richiesta di risarcimento di 900 milioni di dollari" Nel frattempo dal punto di vista giudiziario il tribunale egiziano di Ismailia ha avanzato la richiesta di un risarcimento pari a 900 milioni di dollari ed ha provveduto al sequestro della nave portacontainer Ever Given, accogliendo la richiesta avanzata dalla Suez Canal Authority (SCA). Nave, equipaggio e carico bloccati nel Great Bitter Lake di Suez «La nave Ever Given è attualmente bloccata dalle Autorità egiziane nel Great Bitter Lake del Canale di Suez pur essendo in grado di continuare la navigazione fino al porto di destinazione, Rotterdam» - come spiegato dall'avvocato Stefano Zunarelli professore in Diritto dei trasporti e della navigazione nell'ambito del webinar "Il caso Ever Given: focus su responsabilità e risarcimenti, ed implicazioni per le PMI" del 12 aprile scorso e di cui avremo modo di parlare più dettagliatamente - «La scatola nera di cui è dotata la nave è già stata messa a disposizione delle autorità egiziane, ma le investigazioni sono



Corriere Marittimo

Focus

ancora in corso. A bordo della nave è ancora presente tutto il carico, i circa 20 mila contenitori per i quali si stima che in ciascuno di questi sia contenuta una merce predestinata fino a 20 diversi soggetti. Informazioni che rendono l'idea della complessità della vicenda e della quantità dei soggetti che possano essere interessati direttamente dalle conseguenze dirette di questo incidente». Gli aspetti societari che coinvolgono la nave sono anch'essi complessi, come spiegato dall'avvocato Zunarelli: «La nave di proprietà della compagnia armatoriale giapponese Shoei Kisen è in "time charter" al vettore Evergreen Marine, il management della nave è affidata alla società tedesca Bernhard Schulte Shipmanagement (BSM) di Singapore, a bordo della nave» - sotto fermo delle autorità egiziane -«ci sono ancora i 25 membri dell'equipaggio, tutti di nazionalità indiana. La nave è assicurata per la responsabilità verso terzi presso P&I UK Club, uno dei più grandi Club che opera nel settore dell'assicurazione armatoriale, membro dell'International P&I Clubs "che è l'organizzazione che raggruppa gli operatori e in parte riassicura la responsabilità verso terzi) ».

Il Presidente Moretto: il blocco del Canale di Suez avrà effetti nel medio e lungo termine

"Iniziamo ora, dopo due settimane, a vedere le prime conseguenze, con un aumento dei noli su tutte le principali tratte del trasporto marittimo containerizzato" " Il mondo dello shipping ha subito una serie di disruption durante l' ultimo anno di cui la Ever Given è solo l' ultima in ordine cronologico " ha così aperto il suo intervento Silvia Moretto, Presidente di Fedespedit, ospite ieri del Centro di Eccellenza Jean Monnet "Consumers and SMEs in the Digital Single Market" dell' Università do Bologna per il webinar " Il caso Ever Given: Rischi, responsabilità e risarcimenti " organizzato dal prof. Stefano Zunarelli. " Le immagini della Ever Given incagliata nel Canale di Suez hanno destato l' attenzione e la curiosità di tutto il mondo e tenuto con il fiato sospeso la supply chain globale. La situazione si è risolta ormai due settimane fa. Tuttavia, iniziamo a vedere solo ora le prime conseguenze sulle filiere di distribuzione a livello globale e gli effetti sono destinati ad avere ripercussioni nel medio e lungo termine " ha aggiunto il Presidente Moretto, che nella sua presentazione ha voluto fare un excursus di quanto accaduto nel 2020, prima che il blocco del Canale di Suez desse un' ulteriore scossa alla supply chain marittima, già messa a dura prova dall' anno pandemico. Il Presidente ha voluto porre l' attenzione, in particolare, al disequilibrio nella domanda di trasporto provocato dallo stop alle produzioni nella prima fase della pandemia, seguita ad una ripresa massiccia della produzione in Cina e dei consumi nei principali mercati occidentali nella seconda fase. A tale disequilibrio le shipping line hanno risposto con una diminuzione drastica della capacità di stiva (blank sailing tecnici), e una successiva ripresa che tuttavia non ha mai raggiunto un equilibrio tra domanda e offerta, con un eccesso della seconda sulla prima. Le conseguenze che conosciamo ormai tutti sono: noli alle stelle, carenza di equipment, affidabilità del servizio crollata dall' 80% al 35% (minimo storico mai raggiunto), congestione dei porti, soprattutto nel Nord America. Ecco che il blocco del Canale di Suez non può che peggiorare una situazione già critica: le centinaia di navi rimaste in coda una settimana rischiano di congestionare i porti europei. L' allungamento dei tempi di percorrenza, anche per le navi dirottate verso capo di buona speranza, provocheranno costi aggiuntivi e un' ulteriore scarsità di container vuoti. I noli hanno già preso a salire: il Shanghai Containerized Freight Index è salito dell' 8,6% la scorsa settimana, mentre il Drewry' s WCI Index - Asia/North Europe ha fatto registrare un + 5%. Il Presidente Moretto ha concluso sottolineando come la situazione attuale abbia origini precedenti alla pandemia. Le politiche di integrazione verticale lungo la catena logistica marittima e la concentrazione delle shipping line in 3 Alleanze che detengono il controllo di quasi il 100% del mercato nella tratta Far East-Mediterraneo hanno permesso alle shipping line agire come private company senza una controparte contrattuale altrettanto forte, pur godendo dell' esenzione dalle norme anti trust, di aiuti di Stato e regimi fiscali agevolati che il Legislatore europeo ha voluto loro concedere in virtù del servizio pubblico reso dallo shipping a supporto del commercio internazionale. In questa situazione, una nota positiva arriva dagli Stati Uniti, dove i freight forwarders hanno accresciuto la propria quota di mercato nei confronti delle shipping line. Un segnale che in una situazione di grande complessità e incertezza, l' esperienza e il know how messo a disposizione dalle imprese di spedizioni internazionali è la risposta migliore per le imprese che importano ed esportano nel mondo.



Il blocco di Suez: le ripercussioni a due settimane

L'analisi del presidente di Fedespedit Silvia Moretto

Redazione

MILANO Se con la ripresa dei traffici nel canale di Suez pensavamo di esserci messi alle spalle la vicenda della Ever Given, sembra che invece, a distanza di un paio di settimane, si iniziano a vedere i primi risvolti economici lontani chilometri dal luogo dell'incidente. È quanto affermato dalla presidente di Fedespedit Silvia Moretto intervenuta ieri al Centro di eccellenza Jean Monnet Consumers and SMEs in the Digital Single Market dell'Università di Bologna per il webinar Il caso Ever Given: rischi, responsabilità e risarcimenti organizzato dal prof. Stefano Zunarelli. Le immagini della Ever Given incagliata nel Canale di Suez -ha detto il presidente- hanno destato l'attenzione e la curiosità di tutto il modo e tenuto con il fiato sospeso la supply chain globale. La situazione si è risolta ormai due settimane fa. Tuttavia, iniziamo a vedere solo ora le prime conseguenze sulle filiere di distribuzione a livello globale e gli effetti sono destinati ad avere ripercussioni nel medio e lungo termine ha aggiunto . Il blocco di Suez è stato, secondo la Moretto, solo uno dei problemi che dal 2020 il settore marittimo si è trovato ad affrontare: il disequilibrio nella domanda di trasporto provocato dallo stop alle produzioni nella prima fase della pandemia, seguita ad una ripresa massiccia della produzione in Cina e dei consumi nei principali mercati occidentali nella seconda fase. Problema a cui si è risposto con una diminuzione drastica della capacità di stiva e una successiva ripresa che tuttavia non ha mai raggiunto un equilibrio tra domanda e offerta, con un eccesso della seconda sulla prima. I noli hanno raggiunto livelli altissimi, si è registrata una carenza di equipment, e l'affidabilità del servizio è crollata dall'80% al 35% con la congestione dei porti, soprattutto nel Nord America. Le navi, in fila così come abbiamo visto nelle immagini riportate dai media, rischiano ora di congestionare i porti europei, e l'allungamento dei tempi di percorrenza, anche per le navi dirottate verso capo di buona speranza, provocheranno costi aggiuntivi e un'ulteriore scarsità di container vuoti. Per il presidente Moretto la situazione attuale ha avuto origini addirittura prima della pandemia: le politiche di integrazione verticale lungo la catena logistica marittima e la concentrazione delle shipping line in 3 alleanze che detengono il controllo di quasi il 100% del mercato nella tratta Far East-Mediterraneo hanno permesso alle shipping line di agire come private company senza una controparte contrattuale altrettanto forte, pur godendo dell'esenzione dalle norme anti trust, di aiuti di Stato e regimi fiscali agevolati che il legislatore europeo ha voluto loro concedere in virtù del servizio pubblico reso dallo shipping a supporto del commercio internazionale.



Riunione Conferenza Nazionale Autorità portuali, definita road map lavori

Si è riunita in modalità telematica la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema portuale, a presiedere l'incontro il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, Enrico Giovannini.

La Conferenza ha definito il proprio Regolamento per l'armonizzazione e il coordinamento delle scelte strategiche nazionali relative agli investimenti infrastrutturali e alla pianificazione urbanistica in ambito portuale, le strategie di attuazione delle politiche concessorie del demanio marittimo e quelle per la promozione sui mercati internazionali del sistema portuale italiano. Su indicazione del Ministro Giovannini, la Conferenza ha stabilito una programmazione sistematica delle attività con una road map dei lavori fino al 31 luglio. In vista della presentazione e dell'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr) a partire da maggio il Ministro ha sottolineato la necessità di un coordinamento delle iniziative delle Autorità portuali. Le azioni di ripresa e resilienza ha affermato il Ministro devono trasformare e rilanciare il sistema dei porti in chiave di sostenibilità. Le zone economiche speciali (Zes) e lo sviluppo dell'intermodalità con la connessione dei porti alla rete dei trasporti agevoleranno la creazione di valore aggiunto a beneficio delle collettività. I presidenti delle Autorità portuali hanno presentato proposte di semplificazione e accelerazione per la realizzazione delle opere in ambito portuale. Tali proposte saranno ora analizzate da un gruppo di lavoro che coinvolgerà anche gli altri Ministeri competenti



Dai traffici marittimi alla globalizzazione

Santi (Federagenti): sterili polemiche sui noli container

Redazione

ROMA Parte dai traffici marittimi la rivoluzione culturale' della globalizzazione. La supply chain' mondiale in particolare quella marittima, che coinvolge il 90% delle merci globalmente movimentate, nella nuova normalità post Covid avrà un ruolo sempre più importante e strategico, al servizio del nuovo' sistema economico globale; la sua rinnovata efficienza sarà uno straordinario punto di forza. A parlare di una vera e propria rivoluzione culturale che comporterà scosse di assestamento, possibili conflitti fra i player della logistica ma in definitiva la comprensione della centralità naturale dei traffici via mare, è Alessandro Santi ai vertici della Federazione agenti marittimi e quindi nella posizione preferenziale come osservatorio nell'interconnessione fra mare e terra. Dagli inizi degli anni '90 la globalizzazione e l'evoluzione delle supply chain' hanno portato alla possibilità di ridurre gli stock e di concentrare le produzioni: si stima che le aziende globalmente hanno investito complessivamente 36 trilioni di dollari all'estero. Ovviamente la globalizzazione spinta ha determinato d'altro canto una maggiore potenziale vulnerabilità delle filiere produttive e di alcuni rami delle catene di approvvigionamento, il caso di Suez ne è una chiara esemplificazione. Non è quindi casuale che alcune fra le maggiori potenze economiche mondiali stiano concentrando le loro attenzioni sulla possibilità di rendersi autosufficienti in alcuni settori strategici: gli Stati Uniti, il Canada, il Giappone e la Commissione Europea hanno commissionato specifiche analisi sulla vulnerabilità delle catene di approvvigionamento da un punto di vista economico e della sicurezza nazionale per assicurare la disponibilità delle materie prime strategiche. La risposta per l'economia mondiale non potrà però essere quella di rinunciare alla globalizzazione sostiene Santi ma quella di puntare al controllo strategico delle filiere di approvvigionamento agevolando supply chain' da un maggior numero di origini, libere da posizioni monopolistiche soprattutto in dipendenza da paesi potenzialmente ostili, ricerca maggiore efficienza delle supply chain' cercando di limitare le vulnerabilità intrinseche e prevenire con azioni mirate le possibili strozzature e colli di bottiglia. Dal 1990 al 2019 il volume dei prodotti trasportato per via marittima è passato da poco più di 4 a 11 miliardi di tonnellate, di cui, oggi, peraltro, solo meno del 20% via container. In questo periodo sono aumentate le flotte e sono aumentate evidentemente anche le dimensioni delle navi; ma questo vale, anche, per le capacità (e le velocità) dei treni merci che raggiungono ora 2.500 tonnellate per tradotta con 750 mt di lunghezza. Si è trattato di azioni che hanno permesso l'ottimizzazione e l'efficienza delle supply chain' con evidenti vantaggi a cascata per tutti gli attori in termini di volumi e quindi di ricavi; ma nello stesso periodo si sono registrate frequenti oscillazioni anche importantissime dei noli marittimi che hanno addirittura determinato la bancarotta di armatori di dimensioni globali: ogni analisi su questo deve essere fatta su dimensioni temporali e spaziali commisurate alla durata degli investimenti (pluridecennali) e della dimensione (globale) del commercio mondiale. Segnali che non possono essere ignorati e che rendono sterili afferma Santi alcune polemiche o scontri sulla supply chain' e specialmente di quella componente marittima che della supply chain' è la colonna portante. Il tema con il quale siamo chiamati tutti a confrontarci è l'efficienza globale del sistema. È evidente che c'è del lavoro da fare, ma se il risultato è la



razionalizzazione e l'ottimizzazione dell'efficienza della supply chain', i vantaggi economici e geopolitici nel medio e lungo periodo risulteranno di gran lunga superiori.



Shipping Italy

Focus

Gli agenti marittimi dicono stop alle polemiche sui noli container: I vantaggi saranno superiori

La supply chain mondiale, in particolare quella marittima che coinvolge il 90% delle merci globalmente movimentate, nella nuova normalità post-Covid avrà un ruolo sempre più importante e strategico, al servizio del nuovo sistema economico globale; la sua rinnovata efficienza sarà uno straordinario punto di forza. A parlare di una vera e propria rivoluzione culturale che comporterà scosse di assestamento, possibili conflitti fra i player della logistica ma in definitiva la centralità naturale dei traffici via mare è Alessandro Santi, vertice della Federazione nazionale agenti marittimi e per questo in posizione preferenziale come osservatore nell'interconnessione fra mare e terra. Federagenti ricorda che dagli inizi degli anni '90 la globalizzazione e l'evoluzione delle supply chain hanno portato alla possibilità di ridurre gli stock e di concentrare le produzioni: Si stima che le aziende globalmente hanno investito complessivamente 36 trilioni di dollari all'estero si legge in una nota della federazione. Ovviamente la globalizzazione spinta ha determinato una maggiore potenziale vulnerabilità delle filiere produttive e di alcuni rami delle catene di approvvigionamento, il caso di Suez ne è una chiara esemplificazione. Non è quindi casuale, secondo il vertice degli agenti marittimi, che alcune fra le maggiori potenze economiche mondiali stiano concentrando le loro attenzioni sulla possibilità di rendersi autosufficienti in alcuni settori strategici: gli Stati Uniti, il Canada, il Giappone e la Commissione Europea hanno commissionato specifiche analisi sulla vulnerabilità delle catene di approvvigionamento da un punto di vista economico e della sicurezza nazionale per assicurare la disponibilità delle materie prime strategiche prosegue. La risposta per l'economia mondiale non potrà però essere quella di rinunciare alla globalizzazione sostiene Santi ma quella di puntare al controllo strategico delle filiere di approvvigionamento agevolando supply chain da un maggior numero di origini, libere da posizioni monopolistiche soprattutto in dipendenza da paesi potenzialmente ostili, per la ricerca di maggiore efficienza distributiva cercando di limitare le vulnerabilità intrinseche e prevenendo con azioni mirate le possibili strozzature e colli di bottiglia. Federagenti ricorda che dal 1990 al 2019 il volume dei prodotti trasportato per via marittima è passato da poco più di 4 a 11 miliardi di tonnellate di cui, oggi, solo meno del 20% via container. In questo periodo sono aumentate le flotte e sono aumentate evidentemente anche le dimensioni delle navi; ma questo vale, anche, per le capacità (e le velocità) dei treni merci che raggiungono ora 2.500 tonnellate per tradotta con 750 metri di lunghezza aggiungono gli agenti marittimi. Si è trattato di azioni che hanno permesso l'ottimizzazione e l'efficienza delle catene logistiche con evidenti vantaggi a cascata per tutti gli attori in termini di volumi e quindi di ricavi; ma nello stesso periodo si sono registrate frequenti oscillazioni anche importantissime dei noli marittimi che hanno addirittura determinato la bancarotta di armatori di dimensioni globali: ogni analisi su questo deve essere fatta su dimensioni temporali e spaziali commisurate alla durata degli investimenti (pluridecennali) e della dimensione (globale) del commercio mondiale sostiene Federagenti. Segnali che non possono essere ignorati e che rendono sterili conclude Santi alcune polemiche o scontri sulla supply chain e specialmente di quella componente marittima che della logistica è la colonna portante. Il tema con il quale siamo chiamati tutti a confrontarci è l'efficienza globale del sistema. È evidente che c'è del lavoro da fare, ma se il risultato è la razionalizzazione e l'ottimizzazione dell'efficienza della catena distributiva complessiva, i vantaggi economici e geopolitici nel medio e lungo periodo risulteranno di gran lunga superiori.



