



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 09 luglio 2021**



Prime Pagine

09/07/2021	Corriere della Sera Prima pagina del 09/07/2021	6
09/07/2021	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 09/07/2021	7
09/07/2021	Il Foglio Prima pagina del 09/07/2021	8
09/07/2021	Il Giornale Prima pagina del 09/07/2021	9
09/07/2021	Il Giorno Prima pagina del 09/07/2021	10
09/07/2021	Il Manifesto Prima pagina del 09/07/2021	11
09/07/2021	Il Mattino Prima pagina del 09/07/2021	12
09/07/2021	Il Messaggero Prima pagina del 09/07/2021	13
09/07/2021	Il Resto del Carlino Prima pagina del 09/07/2021	14
09/07/2021	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 09/07/2021	15
09/07/2021	Il Tempo Prima pagina del 09/07/2021	16
09/07/2021	Italia Oggi Prima pagina del 09/07/2021	17
09/07/2021	La Nazione Prima pagina del 09/07/2021	18
09/07/2021	La Repubblica Prima pagina del 09/07/2021	19
09/07/2021	La Stampa Prima pagina del 09/07/2021	20
09/07/2021	MF Prima pagina del 09/07/2021	21

Trieste

08/07/2021	Corriere Marittimo Trieste Terminal Passeggeri, bilancio 2020: Perdita di 2 milioni, calo del 59% il fatturato	22
08/07/2021	Ship Mag TTP: crociere quasi azzerate a Trieste, fatturato più che dimezzato nel 2020	23
09/07/2021	Messaggero Veneto Pagina 33 Recovery Fund Oggi si costituisce la cabina di regia	24
08/07/2021	Geopolitica Il porto di Trieste: dalla BRI all' accordo con Duisburg	25

Venezia

08/07/2021	Ship Mag	<i>Emmanuele Gerboni</i>	27
<hr/>			
Crociere, Venezia vede la ripresa in anticipo: "Le navi sono piene oltre il 60%"			

Genova, Voltri

08/07/2021	Ansa		28
<hr/>			
Crociere: salpa da Genova la Mein Schiff 4 di Tui Cruises			
08/07/2021	BizJournal Liguria		29
<hr/>			
Tui Cruises sceglie Genova come home port			
08/07/2021	Il Nautilus		30
<hr/>			
Tui Cruises riparte da Genova			
08/07/2021	Informatore Navale		31
<hr/>			
Tui Cruises riparte da Genova			
08/07/2021	PrimoCanale.it		32
<hr/>			
Crociere: salpa da Genova la Mein Schiff 4 di Tui Cruises			
08/07/2021	Sea Reporter		33
<hr/>			
Parte dal porto di Genova la "Mein Schiff 4" della Tui Cruises			
08/07/2021	Ship Mag	<i>Redazione</i>	34
<hr/>			
Tui Cruises riparte da Genova con la 'Mein Schiff 4'			
08/07/2021	Shipping Italy		35
<hr/>			
Tui sceglie Genova per la ripartenza ma i dipendenti di SMGe vanno in sciopero			
08/07/2021	BizJournal Liguria		36
<hr/>			
Merci più veloci tra Shanghai e Genova per gli importatori di Germania, Svizzera e Francia			
08/07/2021	BizJournal Liguria		37
<hr/>			
Autotrasporto, sindacati: "Camionisti dipendenti danneggiati e abbandonati, ora basta"			
08/07/2021	Il Vostro Giornale		38
<hr/>			
Caos autostrade, disagi in aumento per l' autostrada. Sindacati: "Interventi urgenti, pronti alla mobilitazione"			
08/07/2021	Transportonline		39
<hr/>			
Genova: 270 stalli tir in porto per evitare il collasso			
08/07/2021	Ship Mag	<i>Mauro Pincio</i>	40
<hr/>			
Genova, sciopero alla Stazione Marittima			

La Spezia

08/07/2021	Citta della Spezia	<i>ANDREA BONATTI</i>	41
<hr/>			
"Fare un nuovo ponte per la darsena? Decida la città"			

Piombino, Isola d' Elba

08/07/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	43
<hr/>			
Pianificazione indispensabile per Livorno e Piombino			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

08/07/2021	La Provincia di Civitavecchia		44
<hr/>			
L' amministratore Marcello si dimette: Pas appesa a un flo			

Napoli

08/07/2021	Informazioni Marittime		45
<hr/>			

Snav riparte da Napoli per Ponza e Ventotene

Salerno

08/07/2021	Primo Magazine	<i>Gam Editori</i>	46
<hr/>			

Restyling per il Masuccio Salernitano

08/07/2021	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	47
<hr/>			

A Salerno la vera transazione energetica: SCT presenta il progetto per l'elettrificazione di banchine e piazzali

Brindisi

08/07/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	48
<hr/>			

Nuova era per il porto di Brindisi

08/07/2021	Brindisi Report		50
<hr/>			

Cono d'atterraggio: superati i vecchi limiti, nuova era per il porto

08/07/2021	Brindisi Report		52
<hr/>			

Il porto di Brindisi: quand'era un modello da imitare

08/07/2021	Il Nautilus		57
<hr/>			

Porto di Brindisi: entrano in vigore i nuovi limiti di ingombro in altezza delle navi. Eliminata definitivamente la storica interferenza tra le attività di porto e aeroporto

Taranto

08/07/2021	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	59
<hr/>			

Nuovi finanziamenti per Taranto

Catania

08/07/2021	Corriere Marittimo		60
<hr/>			

Gruppo Grimaldi, battesimo per la Eco Catania quinta nave ro-ro ibrida GG5G

08/07/2021	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	61
<hr/>			

Eco Catania: battezzato il quinto gigante green del Gruppo Grimaldi

Palermo, Termini Imerese

08/07/2021	IL Sicilia	<i>Marianna Grillo</i>	62
<hr/>			

Festino, l'omaggio dell'Autorità portuale illumina la costa: fuochi d'artificio in 5 borgate | VIDEO

Focus

08/07/2021	Corriere Marittimo		63
<hr/>			

Terminal crociere, Assiterminal: "Riduzione canoni in stand by, burocrazia finanziaria miope"

08/07/2021	Corriere Marittimo		64
<hr/> Le Compagnie Imprese Portuali contro la burocrazia del MEF			
08/07/2021	Informare		65
<hr/> ANCIP denuncia gli ostacoli frapposti della burocrazia ai sostegni per i terminal portuali passeggeri colpiti dalla crisi			
08/07/2021	Informazioni Marittime		66
<hr/> Sostegni bis ai porti, ancora troppa burocrazia			
08/07/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	67
<hr/> I terminal crociere al cappio del Mef?			
08/07/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	68
<hr/> La burocrazia che uccide i porti			
08/07/2021	Port News	<i>di Redazione</i>	69
<hr/> La Burocrazia che uccide i porti			
08/07/2021	Sea Reporter		70
<hr/> Fedespedi, Silvia Moretto alla presentazione del 8° rapporto Italian Maritime Economy di SRM			
08/07/2021	Ship Mag	<i>Redazione</i>	72
<hr/> La rabbia di Ancip: "La burocrazia sta uccidendo i porti"			
08/07/2021	Ship Mag	<i>Redazione</i>	73
<hr/> Lavoro e concessioni, la stretta bipartisan costringe il MEF alla retromarcia			
08/07/2021	Shipping Italy		74
<hr/> La bocciatura dell' emendamento portuale irrita anche Ancip e sindacato			
08/07/2021	Ship Mag	<i>Helvetius</i>	75
<hr/> Moretto (Fedespedi): "Noli quintuplicati e container introvabili. Così guadagnano solo gli armatori"			
08/07/2021	The Medi Telegraph		77
<hr/> Confitarma, rinnovati consiglio e statuto			
08/07/2021	Corriere Marittimo		79
<hr/> 8° Rapporto Italian Maritime Economy di SRM - Moretto (Fedespedi), le conseguenze della pandemia			
08/07/2021	Transportonline		81
<hr/> Andrea Orlando: Logistica, tasso di irregolarità al 71,84 per cento			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 29 C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63797510
mail: servizioclienti@corriere.it**Libri**
Trevi con «Due vite»
vince il Premio Strega
di **Emilia Costantini**
a pagina 38**Festival di Cannes**
Sophie Marceau:
esame di maturità
di **Paolo Mereghetti**
e **Stefania Ulivi** alle pagine 40 e 41

Via libera anche dal M5S, ma i contiani sono infuriati. La ministra: serve un processo in cui tutti si riconoscono

Alta tensione sulla giustizia

Mediazione di Draghi e Cartabia, arriva il sì alla riforma: in Aula va votata così com'è

LE ARMI SPUNTATE

di **Massimo Franco**

Le convulsioni del Movimento Cinque Stelle sulla riforma della giustizia erano prevedibili. Ma era scontato anche che alla fine i grillini

avrebbero votato: altrimenti si sarebbero trovati isolati e insieme spaccati. Prigionieri non di una strategia ma dell'assenza di qualunque strategia, e risucchiati in un passato nostalgico. Esiste un grillismo giustizialista che soffia sul fuoco dell'indignazione. Grida d'ufficio alla

«controriforma» proposta dalla Guardasigilli, Marta Cartabia, demonizzata in realtà per boicottare l'azione del governo di Mario Draghi. E ieri ha cercato di forzare la mano al premier, facendo tardare la riunione a Palazzo Chigi.

Alla fine, però, i Cinque Stelle si sono piegati. Si sono resi conto che la maggioranza sarebbe andata avanti lo stesso, approvando la mediazione. Così, è arrivato il «sì», dopo avere riaperto per un'ora la trattativa; minacciato l'astensione; e preteso qualche concessione sulla prescrizione. Tre anni fa la linea del manicheismo giudiziario avrebbe prevalso senza resistenze. Stavolta si è affacciato e poi ritratto, indebolito da chi, nello stesso Movimento, ha chiesto senso di responsabilità: seppure timidamente, per il timore di essere sbranato dai cosiddetti puri e duri.

continua a pagina 28

di **Giovanni Bianconi**
e **Monica Guerzoni**

Il testo della riforma della giustizia c'è, ma resta alta la tensione. Al termine di una giornata convulsa arriva il sì del Consiglio dei ministri con il via libera del M5S sulla prescrizione. Il premier Draghi chiede lealtà in Aula e vuole che si approvi il progetto così com'è. La ministra Cartabia: «Un processo in cui tutti si riconosceranno».

da pagina 2 a pagina 5

IL DDL ZAN, DENTRO LA SINISTRA

Quel fronte del no che incalza il Pd

di **Roberto Gressi**

C'è anche un fronte del «no» dentro il centrosinistra sul ddl Zan. Un fronte robustamente convinto che solo se emendato il disegno di legge può passare. Un fronte che invita il Pd a mediare.

a pagina 5

LA RISOLUZIONE: È OMOFOBA

L'Europa condanna la legge di Orbán

di **Francesca Basso**

In Ungheria entra in vigore la legge anti-gay e il Parlamento europeo condanna il premier Viktor Orbán. Gli eurodeputati votano una risoluzione a larga maggioranza ma Lega e Fratelli d'Italia dicono no.

a pagina 14

Verso la finale Caos dopo la gara con i danesi. L'Italia prepara la sfida



Il contatto tra l'inglese Raheem Sterling e il danese Mathias Jensen che ha decretato il rigore che ha portato alla vittoria dei Leoni

L'impazienza degli inglesi (un solo trofeo, 55 anni fa)

di **Beppe Severgnini**

Si poteva mettere in conto che le mandrie rattrappite dal lockdown, tornando a popolare le piazze nelle notti madide del dopopartita, sfogassero gli istinti lungamente repressi ribaltando le automobili bloccate in mezzo alla strada. Ma quanto è successo in piazza Yenne a Cagliari, durante i cosiddetti festeggiamenti per la vittoria contro la Spagna, contiene un retrogusto francamente nauseabondo. Un branco di ragazzi ha picchiato un uomo di cinquant'anni mentre svolgeva un lavoro da ragazzi: il porta-pizze. Lo hanno preso a manate sul casco e colpito patriotticamente con l'asta di un tricolore. Poi lo hanno fatto cadere dal motorino tirando un calcio alle ruote. Alessandro Ghiani, padre di due figli, se l'è cavata solo grazie ad alcuni passanti che gli hanno fat-

Due palloni in campo nell'azione decisiva che ha portato al rigore, molto dubbio: polemiche dopo Inghilterra-Danimarca. Gli azzurri preparano la finale. I Leoni convinti di vincere, ma i precedenti dicono Italia.

da pagina 44 a 47 **Ippolito, Passerini, Tomaselli**

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Si poteva mettere in conto che le mandrie rattrappite dal lockdown, tornando a popolare le piazze nelle notti madide del dopopartita, sfogassero gli istinti lungamente repressi ribaltando le automobili bloccate in mezzo alla strada. Ma quanto è successo in piazza Yenne a Cagliari, durante i cosiddetti festeggiamenti per la vittoria contro la Spagna, contiene un retrogusto francamente nauseabondo. Un branco di ragazzi ha picchiato un uomo di cinquant'anni mentre svolgeva un lavoro da ragazzi: il porta-pizze. Lo hanno preso a manate sul casco e colpito patriotticamente con l'asta di un tricolore. Poi lo hanno fatto cadere dal motorino tirando un calcio alle ruote. Alessandro Ghiani, padre di due figli, se l'è cavata solo grazie ad alcuni passanti che gli hanno fat-

Il lavoro picchiato



to da scudo, perché alla fine di buoni se ne trovano dappertutto. Non penso che un adolescente brillo del 2021 sia molto peggiore di uno del 1991 o del 1961. Ma mi sembra di ricordare che il lavoro godesse allora di una certa sacralità. Si provava una soggezione istintiva davanti a una persona con i calli alle mani o piegata sotto il peso di un dovere. Il lavoro era ancora centrale nella vita e nella considerazione di molti. A quei ragazzi, inconsapevoli di umiliare un uomo di mezza età che solcava la loro festa notturna per sbarcare il lunario, auguro di consegnare pizze a domicilio per tutta l'estate, devolvendo a lui e alla sua famiglia gli interi guadagni, mance comprese.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

GIANNELLI



VIRUS I GIOCHI DI TOKYO SENZA SPETTATORI

Varianti e vacanze: tra i giovani risalgono i contagi

Le varianti e il ritorno ai viaggi fanno salire i contagi. Ieri nuovi casi in crescita (1.394). Il virus sembra non dare tregua. Tokyo si blinda e dice no agli spettatori all'Olimpiade.

da pagina 8 a pagina 13

L'EPIDEMIOLOGO: POSITIVI E DOPPIA DOSE

«Niente allarmismi ma è bene vaccinarsi»

di **Leonard Berberì**

Ia risalita estiva dei positivi «dovuta anche ai festeggiamenti nelle piazze non deve creare allarmismi», dice l'epidemiologo Paolo Bonanni. «Adesso abbiamo i vaccini».

a pagina 9

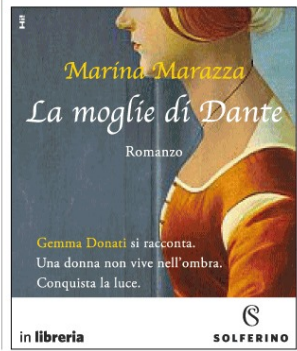
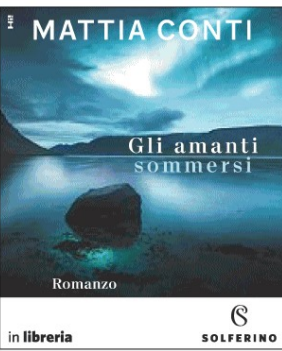
LA PROCURA APRE UN ALTRO FASCICOLO

Inchiesta Ciro Grillo, spunta il revenge porn

di **Giusi Fasano**

La Procura di Tempio Pausania, che indaga su Grillo Jr e gli amici per il presunto stupro di una ragazza, ha aperto un'altra inchiesta, contro ignoti, per revenge porn.

a pagina 21

107 09
9 7711 20 498008
Foto: Italiane Sped. in A.P. - DL 351/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c.1, D.C. Milano



Mondo di mezzo: la Cassazione assolve Alemanno per corruzione, ma conferma il finanziamento illecito e il traffico di influenze. E lui esulta: sono soddisfazioni



Venerdì 9 luglio 2021 - Anno 13 - n° 187
 Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

INTERVISTA A GUALTIERI

"Tifo Conte capo dei 5S. Draghi ok ma non sul fisco"



◻ **MARRA A PAG. 7**

DA 8 ANNI A 5 E 4 MESI

Uccide 2 ragazze col Suv: Genovese già a piede libero

◻ **PASCIUTI A PAG. 9**

I CONTAGI IN AUMENTO

Spagna a "rischio estremo". Per noi però resta aperta

◻ **CALAPÀ A PAG. 8**

PER LA GIGA-FACORY

Stellantis, nuovo schiaffo a Torino: batterie a Termoli

◻ **BOFFANO A PAG. 16**

IL CATAJO A PADOVA

La lunga guerra vinta dal castello sul supermercato

Filippomaria Pontani

Prendete un punto della Bassa Padovana, a 150 metri dalle pertinenze di una villa settecentesca simil-palladiana e a 700 metri da uno dei più importanti castelli della zona, il Catajo. Un castello eretto nel '500, affrescato dallo Zelotti (allievo del Veronese), dotato di 350 stanze e di una fronte di quasi 300 metri. È da qui che nel 1914 l'arciduca Ferdinando partì per il fatale viaggio.

A PAG. 17

CALABRACHE CEDONO A DRAGHI ADDIRITTURA SULLA GIUSTIZIA

I 5Stelle vanno in prescrizione



NUOVO SALVALADRI
 PRIMA RESISTONO,
 POI VOTANO UN TESTO
 PERSINO PEGGIORE:
 NON PIÙ PRESCRIZIONE,
 MA "IMPROCEDIBILITÀ"

◻ **DE CAROLIS, GIARELLI, GRASSO, MASCALI E SALVINI DA PAG. 2 A 5**

La cattiveria

Vittorio Feltri si candida come capolista a Milano per Fratelli d'Italia. Dio, patria e bottiglia

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

CONTRATTI A TERMINE Cancellate le causali obbligatorie Pd&destre contro il dl Dignità e il M5S ingoia un altro rospo

■ Incredibile in Parlamento: tutti i gruppi votano una norma allegata al Sostegni bis che permette di bypassare la legge in caso di accordo tra sindacati (confederali) e aziende

◻ **DI FOGGIA A PAG. 6**



Mannelli



LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Eja eja, Mario tira diritto a pag. 5
- **Fini** Il richiamo e il trombo-amico a pag. 11
- **Gomez** Cosa chiede (davvero) la Ue a pag. 11

VERSO ITALIA-INGHILTERRA

Camerieri, accuse, rigori Ci eravamo tanto armati

◻ **BECCANTINI A PAG. 18**



Internazionale extra

Genova 2001

A vent'anni dal G8 cronache, foto e reportage dalla stampa estera di ieri e di oggi

In edicola

Forza Italia

» Marco Travaglio

Gli unici coerenti sul Salvaladri Draghi-Cartabia sono quelli che l'hanno sempre voluto, cioè i berluscones. Tutti gli altri devono semplicemente vergognarsi. Parliamo di una controriforma nata con tre teste, una più mostruosa dell'altra. 1) Il ritorno della prescrizione in Appello (se dura più di 2 anni) e in Cassazione (se dura più di 1) incentiva le impugnazioni e gli ostruzionismi strumentali, moltiplicando il numero e la durata dei processi. 2) Il divieto di appello per il pm, ma non per l'imputato, è stato dichiarato incostituzionale già due volte, da Ciampi e poi dalla Consulta, quando B. ci provò col ddl Pecorella. 3) La direttiva annuale del Parlamento alle Procure sui reati da perseguire e da ignorare è altrettanto illegittima, perché viola l'obbligatorietà dell'azione penale (art. 112); ma è anche indecente perché favorisce i colpevoli dei reati tipici dei parlamentari (e dei loro amici e finanziatori), che si affretteranno a escluderli. Draghi dice che ce lo chiede l'Europa. Falso come Giuda: l'Europa ci ha sempre chiesto di cambiare le regole della prescrizione e ci ha elogiati per come le ha cambiate la Bonafede (norma popolarissima, che contribuì a portare il M5S al 33% e che ora un premier senza un voto cancella con un tratto di penna).

Salvini attacca la legge Bonafede perché è roba dei 5Stelle ("per loro la prescrizione non esiste e siamo 60 milioni di presunti colpevoli"), ma l'aveva promessa anche lui alle vittime della strage di Viareggio: infatti la votò anche la Lega nel 2018-2019, altrimenti non sarebbe mai passata. Per la Serracchiani, capogruppo Pd, la controriforma è "un'opportunità irripetibile per fare una riforma di sistema che serve al Paese. Non si può restare fermi, anche per non mettere a rischio le risorse del Pnrr. È il momento delle soluzioni condivise per il bene della comunità nazionale e non dei muri ideologici che in passato hanno impedito le riforme". È raro trovare tante falsità e scemenze in sole tre frasi. "Irripetibile" non è, visto che ripete paro paro le controriforme di B., contro cui la Serracchiani si scagliò per vent'anni (basta Google per farla vergognare). Se "serve al Paese", perché la combatté quando la proponeva il centrodestra, privando il Paese di cotale toccasana? In nome di "muri ideologici" che "hanno impedito le riforme" a causalem? Il Pnrr non c'entra una mazzetta: nessuno ha mai promesso all'Europa né l'Europa ci ha mai chiesto di ripristinare la prescrizione, di rendere l'azione penale facoltativa (a discrezione dei politici) né di abolire l'appello del pm. L'Europa ci chiede una giustizia più semplice, efficiente e rapida, quindi con meno prescrizioni, ergo senza impugnazioni né cavilli dilatori.

SEQUE A PAGINA 20

egoitaliano



egoitaliano.com



VENERDÌ 9 LUGLIO 2021

DIRETTO DA AUGUSTO MINZOLINI

Anno XLVIII - Numero 161 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-3471 | Giornale (ed. nazionale)

Noi, Lettori del «Giornale»: contro il coro anche in digitale

COMPROMESSO AL RIBASSO

GIUSTIZIA, RIFORMA A METÀ

Passa il ricatto M5s sui tempi lunghi per la corruzione. Tensione in Cdm, Draghi vuole unità. Il centrodestra: sgradevole, modifiche al testo in Aula

di Adalberto Signore

■ Tensione nel Consiglio dei ministri di ieri sulla riforma della giustizia: i ministri M5s si impuntano su corruzione e prescrizione. Draghi fa un appello all'unità, ma il risultato è un compromesso al ribasso.

con Bulian, del Visco e Di Sanzo alle pagine 2-3

OCCASIONE PERSA

POLITICA DEBOLE

REFERENDUM FORTI

di Paolo Guzzanti

Il governo, che avrebbe l'opportunità storica di riformare la giustizia, ieri ha invece partorito il solito topolino. Non dimentichiamo come nasce l'idea di riforma: l'Italia è costretta a mettere mano al suo sistema giudiziario, soltanto perché la famigerata Europa dei banchieri e degli affaristi ce lo impone per motivi di decenza come preconditione per ricevere i miliardi del Recovery. Il principio è: se non siamo in grado di darci una giustizia all'altezza degli standard europei, non siamo nemmeno degni di riceverne i fondi.

Ciò accade perché la giustizia italiana è considerata imbarazzante, una vergogna da cancellare per il bene di tutti. Per raggiungere questo obiettivo è partita anche l'iniziativa dei referendum popolari, che diventano uno strumento indispensabile proprio perché il Parlamento, intossicato dalla decomposizione del Movimento di Grillo - che non può essere gettato nella differenziata fino al 2023 - sembra incapace di prendere decisioni storiche. La ministra della Giustizia Cartabia è stata costretta ad arrendersi a una riformetta che consiste in una pudica correzione del colpo di mano con cui, abolendo la prescrizione, tutti i cittadini sono perseguibili a vita anche se provvisti di certificato di innocenza. La riformetta consisterebbe nel mettere uno stop alla prescrizione dopo il primo grado (con discutibili tempi più lunghi per i processi per corruzione), con un macigno di ipocrisia fra i binari per cui, se nei gradi successivi verrà superato il tempo limite di due anni per l'appello e un anno per la Cassazione con proroghe e deroghe, alla fine si dichiarerà non l'innocenza ma l'improcedibilità. Che non estingue il reato, ma blocca il processo. Quindi, tu potresti trovarti libero, ma col marchio del criminale.

Il topolino che la montagna sta partorendo risponde a una sola necessità: creare una rete di uscite di sicurezza grazie alle quali tutti possano dirsi soddisfatti o chiamarsi fuori secondo convenienza. Di principi, per ora, neanche l'ombra, a cominciare da quello generale liberale secondo cui è meglio un malfattore libero che un innocente in galera. E che se un cittadino è stato assolto, l'accusa non può chiedere la rivincita, come in tutto il mondo civile. Nel film thriller «Il caso Thomas Crawford», l'assassino confessa, ma fa paradossalmente franca perché già assolto per lo stesso reato. Manca l'idea fondante secondo cui «in dubbio, pro reo». Quanto alla divisione delle carriere, nessuna traccia. Ecco, dunque, che il Parlamento paralizzato dalle sue scorie stenta a cogliere l'occasione che l'Europa gli impone. E questo è il motivo per cui si può solo essere grati a chi ha promosso i referendum: se la politica non parla, il Paese è in grado di farlo da solo, cercando di garantirsi una giustizia giusta, esente dalla caccia alle streghe.

MAFIA CAPITALE, FINITO L'INCUBO PER L'EX SINDACO

Alemanno assolto dopo 7 anni
I pm chiedono almeno scusa

Fabrizio Boschi e Luca Fazzo

a pagina 5



«MONDO DI MEZZO» L'inchiesta che coinvolse l'ex sindaco di Roma

IL CENTRODESTRA

Berlusconi: «Ddl Zan, basta temi divisivi»
A Milano parte la campagna di Bernardo

Chiara Campo e Sabrina Cottone

alle pagine 6 e 7

LA FINALE ITALIA-INGHILTERRA

Effetto Wembley
fra laser, tuffi
e rigorini strani

di Elia Pagnoni

a pagina 26

GLI AFFRESCI E I BENETTON

Che scandalo
Tiepolo ai privati
E lo Stato spreca

di Vittorio Sgarbi

a pagina 23

BERNARDINI DE PACE

«Il referendum
più importante
dagli Anni '70»

Anna Maria Greco

■ Anna Maria Bernardini de Pace si sente mobilitata come negli Anni '70, di nuovo per un referendum che considera importantissimo per ogni italiano, quello sulla giustizia promosso da Lega e Radicali.

a pagina 4

IL SONDAGGIO EUROPEO

Italiani sfiduciati
dai magistrati
«politicizzati»

Vittorio Macioce

■ Lo certifica l'Europa, che invita l'Italia a fare qualcosa. C'è una relazione della Commissione Ue che sembra una condanna. Non c'è giustizia se i processi durano una vita. E gli italiani sono tra i più sfiduciati.

a pagina 4

LA FRANCIA SCONSIGLIA FERIE IN SPAGNA

Olimpiadi senza tifo
E crescono i contagiMaria Sorbi
e Patricia Tagliaferri

■ Mentre gli assembramenti di tifosi per gli Europei spaventano i virologi, che invitano a indossare le mascherine, in Giappone il Covid costringe gli organizzatori delle Olimpiadi a chiudere gli stadi: i Giochi

si terranno a porte chiuse. La variante Delta sta infatti prendendo piede, tanto è vero che la Francia ha sconsigliato di recarsi in vacanza in Spagna e Portogallo, dove i contagi stanno ripartendo. E anche in Italia la curva risale.

alle pagine 10-11

CONTRO IL PNRR «ITALIANO»

Falchi Ue all'attacco
Piazza Affari trema

di Marcello Zacchè

■ Bruxelles, tra gli addetti ai lavori, lo hanno ribattezzato *Next Generation Italy*. Quegli oltre 200 miliardi di fondi destinati dall'Unione Europea all'Italia sui 750 totali sono pacificamente considerati il salvatag-

gio della terza economia europea. Necessario per mantenere in vita l'area euro e la stessa Unione. Allo stesso modo, il cosiddetto Pepp (il piano di acquisto di titoli pubblici da altri 750 miliardi) è valutato pressappoco (...)

segue a pagina 8

IL VOTO A STRASBURGO

L'Europa a caccia del brigatista
«Estradizione per Casimirri»

Luca Fazzo

a pagina 14

-IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA REGIONI) IN TUTTI I CASI, IL TRIBUNALE DI STRASBURGO HA STATO COSTRINTO A...

IL GIORNO

VENERDÌ 9 luglio 2021
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Como, l'organizzazione smantellata dallo Scio

«Così ci siamo infiltrati per scoprire la rete di finanziatori dell'Isis»

Pioppi in Lombardia



ristora
INSTANT DRINKS

Contagi in risalita ma i ricoveri calano

Cartabellotta (Gimbe): l'incremento continuerà, è la variante Delta. «Ma niente allarmismi. Nessun impatto sugli ospedali»
Scuola, il ministro Bianchi striglia il Cts: ci dica quali sono i problemi per i vaccini. Discoteche, rivolta in piazza: fateci riaprire

Servizi
alle pagine **6 e 7**

Avanti con la riforma

Il metodo Draghi fa giustizia

Pierfrancesco De Robertis

Il metodo Draghi asfaltato quanto resta dei Cinquestelle in quella che è un po' la ragione sociale della ditta, la tutela dei privilegi dei pm, ridimensiona fortemente l'ex «Bonafede» e vara una riforma della giustizia che riequilibra il processo in favore della difesa. Lo fa grazie all'Europa (chi diceva che l'Europa non serviva) e sblocca un'impasse sul tema che durava da una trentina d'anni. Ma lo fa soprattutto grazie a un nuovo clima nel paese. La magistratura è scesa nel gradimento popolare in virtù di scandali, inchieste fatte male, proscioglimenti che arrivano dopo anni e anni di gogna mediatica nelle quali il malcapitato cittadino ha sofferto patimenti ingiusti.

Continua a pagina **2**

LA CAMPIONESSA DI FIORETTO ORA SOTTOSEGRETARIA LANCIAM L'ITALIA «IO E MANCINI FIGLI DELLA PROVINCIA CHE SA VINCERE NEL MONDO»



Valentina Vezzali, 47 anni, è di Jesi come il ct azzurro. Ha delegato allo sport nel governo Draghi. Domenica sarà a Wembley alla finale di Euro 2020.

ASSALTO FINALE

Roberti a pagina **3**

DALLE CITTÀ

Milano

Sulle scuole il rischio Dad la dirigente Celada: «Tutti in classe»

Ballatore nelle **Cronache**

Milano

Salvini e Bernardo: «Sbianchettiamo le piste ciclabili»

Mingoia nelle **Cronache**

Milano

Castello Sforzesco al via il restyling

Servizio nelle **Cronache**



Fermato in Indonesia, svaniti milioni di euro

Arrestato il broker dei vip Truffò Antonio Conte

Giorgi a pagina **11**



«Recitai con Keaton, ma lui stava sempre zitto»

Gli 85 anni di Banfi «Che risate nei film sexy»

Bogani alle pagine **12 e 13**

IL CALDO TI BUTTA GIÙ?

SUSTENIUM PLUS

IL MASSIMO DELL'ENERGIA

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

A. JERMANINI



Domani Alias

GENOCIDIO DIMENTICATO Riemerge il caso delle centinaia di bambini nativi canadesi sottratti alle famiglie, uccisi e nascosti. L'orrore delle testimonianze



Culture

PASSATO E PRESENTE Viaggio nella memoria vivente di Baghdad. La storia della biblioteca al-Qadiriyya Chiara Cruciani pagina 10



Visioni

CANNES 74 «Clara sola» alla Quinzaine la sorprendente opera prima della regista Nathalie Alvarez Méseen Cristina Piccino pagina 12

Header area with 'il manifesto' logo, 'quotidiano comunista', '50' anniversary mark, and publication details: 'VENERDÌ 9 LUGLIO 2021 - ANNO LI - N° 161', 'www.ilmanifesto.it', 'euro 1,50'.



Anelli mancanti

A due settimane dalla cerimonia d'apertura, il governo di Tokyo e il Cio si sono dovuti arrendere di fronte all'impennata dei contagi di coronavirus che ha colpito il Giappone: dichiarato lo stato di emergenza nazionale, le Olimpiadi saranno a porte chiuse a pagina 6

La crisi dei 5Stelle Il Movimento senza politica e progetto

MARCO MOROSINI In questi giorni sembra proprio che lo scopo del Movimento 5 stelle sia il Movimento 5 stelle. Protagonisti e commentatori parlano del maggiore partito come se fosse una squadra di calcio. segue a pagina 15

Email e non solo Così l'Ue apre alla sorveglianza di massa

STEFANO BOCCONETTI Una deroga ai principi generali. Di fatto uno «strappo» che nega quei principi generali. Regalando un'altra legge a chi sogna un controllo di massa più invasivo, ancora più invasivo. segue a pagina 15

Toghe Md, un congresso che non può essere rituale

LIVIO PEPINO Cinquant'anni fa la sinistra guardava a giudici e pubblici ministri con diffidenza o con aperta ostilità, fiorivano i manuali di autodifesa per militanti incappati nelle maglie della giustizia. segue a pagina 4

RIFORMA CARTABIA, A UN PASSO DALLA ROTTURA SULLA PRESCRIZIONE

Giustizia, via libera a nervi tesi

Maggioranza sulle montagne russe a un millimetro dalla spaccatura sulla riforma della giustizia, o meglio sulla prescrizione, con l'astensione in cdm minacciata dai ministri 5S. Dopo ore di incontro tra gli stessi ministri, Draghi e Cartabia, la lacerazione sembra ricucita. Il

no è l'obbligo per i processi d'appello di concludersi entro due anni e per la Cassazione entro un anno, pena l'imprevedibilità. Per i 5S, o meglio una loro parte, è lo smantellamento della legge Bonafede sulla prescrizione. La formula che dovrebbe riportare la pace è l'al-

lungamento dei tempi per i processi contro la Pubblica amministrazione. La mediazione non piace a Fi e Iv, ma i 5S non arretrano. Alla fine c'è un'approvazione «senza voto formale», ma Draghi chiede compattezza per non rallentare il Pnrr. COLOMBO A PAGINA 2

POLIZIA PENITENZIARIA, INCHIESTA Sindacati, la vera catena di comando

Un universo nell'universo carcerario, quello delle organizzazioni sindacali degli agenti penitenziari (almeno una ventina), all'interno del quale si fa fatica a distinguere destra o sinistra, ispirazioni, programmi, orientamenti politici. Sembrano tutti uguali, ma non lo sono. MARTINI A PAGINA 3

Yellow box advertisement for 'Internazionale extra Genova 2001' with a photo of a person and text: 'A vent'anni dal G8 cronache, foto e reportage dalla stampa estera di ieri e di oggi In edicola'.

HAITI «La violenza si ritorce contro chi la genera»



Le forze sociali di Alba Movimientos non piangono il presidente Jean-Moïse, assassinato da un commando nella sua abitazione. Uccisi quattro presunti «mercenari» appartenenti al commando. Stato d'emergenza e due premier in campo che rivendicano il potere: è il caos. FANTIA A PAGINA 9

I cento anni del Pcc «Ringiovanimento» Xi Jinping guarda al mondo

RAIMONDO BULTRINI Lo storico discorso del Presidente Xi Jinping per celebrare il primo secolo del Partito comunista è già stato riferito, letto e sviscerato innumerevoli volte dentro e fuori dalla Cina. Mi limiterò a due sole parole tra i tanti messaggi diretti e subliminali. segue a pagina 14

all'interno

G8 Vent'anni dopo, la memoria di Genova

ROBERTO PIETROBON PAGINA 7

Sudafrica Zuma cede, da ieri è in carcere

MARCO BOCCITTO PAGINA 9

Gaza Ricostruzione, Israele detta la linea

MICHELE GIORGIO PAGINA 8

Lele Corvi

Cartoon by Lele Corvi with text: 'MATTARELLA, COME PERTINI, ALLA FINALE DEGLI AZZURRI' and 'MAGARI DIVENTIAMO GRANDI'.

Vertical text on the left side: '10709', 'Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Giornale Manifesto', '9 770025 215000'.





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIVOX-N° 187 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/8, L. 66/20

Fondato nel 1892



Venerdì 9 Luglio 2021

Commenta le notizie su ilmattino.it

A RICHA E PRODIGIA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI", EURO 1,20

Il festival

Cannes, Gainsbourg racconta la mamma donne protagoniste

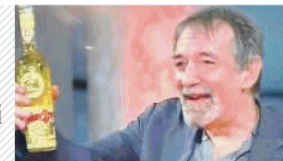
Titta Fiore a pag. 15



Il verdetto

Premio Strega a Trevi Vittoria per «Due vite» storie di amici scrittori

Riccardo De Palo a pag. 14



L'altra finalissima SUPERMARIO E BORIS AVVERSARI MA NON TROPPO

Massimo Adinolfi

In soli due anni, Boris Johnson ha preso la guida dei conservatori inglesi, è diventato primo ministro, e ha ora il piacere di assistere alla finale di Wembley tra Italia e Inghilterra.

Mario Draghi, però, ci ha messo di meno: è presidente del Consiglio da pochi mesi, ed è già possibile che festeggi una vittoria agli Europei. Sarebbe un risultato storico, come lo sarebbe del resto per gli inglesi. Che non vincono un trofeo internazionale dal 1966, mentre noi aspettiamo dal 2006. Per loro è la prima finale in un campionato europeo; per noi è la quarta.

Ci si può divertire, con questi confronti, e magari sconfinare pure dal calcio giocato a quello immaginato. Come quando, nel buio della sala, mentre viene proiettata l'immortale Corazzata Potemkin, il ragioniere Ugo Fantozzi sente vociferare il risultato di un'Italia-Inghilterra valevole per la qualificazione alla Coppa del Mondo, che purtroppo non può vedere a casa, davanti alla tv (con frittata di cipolle e rutto libero): venti a zero per noi, con gol di testa persino di Dino Zoff, su calcio d'angolo.

Purtroppo non andrà così, domenica sera, anche se gli italiani potranno fare il loro tifo indovinato davanti agli schermi. E magari tirare in ballo per l'ennesima volta la perdita Albione. Che gioca in casa, che ha il pubblico dalla sua, e che (ma sono vociferazioni anche queste) merita di essere calorosamente ringraziata dall'Uefa, perché Johnson ha dato una mano decisiva, pochi mesi fa, nello stoppare il progetto Superlega.

Continua a pag. 39

Giustizia, via alla riforma Draghi inchioda i 5Stelle

►Psicodramma grillino e dubbi di Fi e Iv, il premier avverte: «Voglio lealtà» Ritorna la prescrizione, Cartabia media: tempi più lunghi per la corruzione

Napoli, la presentazione dell'allenatore



La rivoluzione Spalletti «Io alleno, non motivo»

L'invitato a Castel Volturno Roberto Ventre alle pagg. 16 e 17

La trasferta

Mattarella, l'uomo in più a Wembley

Mario Ajello a pag. 19

L'arbitro

Un altro olandese per la super-finale

Francesco De Luca a pag. 19

Del Gaudio, Gentili e Pucci alle pagg. 2 e 3

Il colloquio Sabino Cassese

«Un rimedio ai guasti del sistema»

«La prescrizione è rimedio al malfunzionamento della giustizia. Si prosegue, allora, con le riforme». Lo dice, al Mattino, il giurista Sabino Cassese. **Picone a pag. 3**



Gli investimenti

Carfagna: il 40% del Recovery al Mezzogiorno c'è l'ok dell'Ue

Il capitolo Sud del Pnrr «è solido». E gli 82 miliardi, il 40% delle risorse territorializzabili, «non sono certo un'astrazione». La ministra per il Sud e la Coesione territoriale Mara Carfagna risponde non senza una punta di amarezza e irritazione ai dubbi sollevati dall'economista Gianfranco Viesti.

Santonastaso a pag. 10



La variante Delta continua a correre e affossa le Borse

►In Italia più 58% di contagi in una settimana Napoli, in provincia alcune città da zona gialla

Il conto è salato: 152,7 miliardi bruciati in una sola giornata. Secondo giovedì di luglio nero per le Borse europee, zavorrate dalla paura che il dilagare della variante Delta del coronavirus possa far ripiombare tutti nel dramma del lockdown e delle restrizioni con grave danno per la ripresa. In Italia, più 58% di contagi in una sola settimana. E in Campania preoccupano alcune aree del napoletano da «zona gialla».

Frangese, Mautone e Moinarì alle pagg. 8 e 9

La pandemia

Scuola e trasporti i fronti per frenare la prossima ondata

Luca Ricolfi

Circa un anno fa, era la fine di giugno, mi presi la briga di scrivere che, per salvare il turismo, stavamo facendo ripartire l'epidemia.

Continua a pag. 39

L'intervista

«Sud, ai giovani innovazione e competenze»

Padoan: alla fuga di cervelli si risponde solo creando più occasioni di sviluppo

Nando Santonastaso

«Il Sud non ha bisogno di investimenti, ma soprattutto di giovani con maggiori competenze». Lo dice l'ex ministro Pier Carlo Padoan, presidente del gruppo Unidirec, che sarà oggi a Napoli.

A pag. 11



Il blitz Affari nella fornitura di kit ortopedici Sanità, i Casalesi all'assalto delle eccellenze emiliane

Leandro Del Gaudio

Battono la pista del denaro, seguono l'odore dei soldi. Che da Aversa, o da altri comuni del Casertano, conducono in alta Italia, a Bologna in particolare, ma anche a Udine. Denaro ritenuto sporco, o comunque sospetto, provento secondo gli inquirenti di attività illecite: denaro riciclato attraverso società in crisi, di volta in volta acquisite attraverso una trama di prestanome al servizio della camorra. Sono queste le ipotesi che hanno spinto la Procura di

Napoli a firmare una sorta di accelerata nel corso di un'indagine top secret, quella sulla camorra casalese che investe nella sanità d'eccellenza (soprattutto per la produzione di presidi ortopedici) condotta da mesi sotto traccia, culminata ieri mattina in una serie di perquisizioni: blitz dei carabinieri e della finanza a Bologna e a Udine, sono state perquisite le sedi societarie di alcune aziende che erano state di recente acquisite da un imprenditore casertano.

A pag. 13

OTTURAZIONE SALTATA? CARIE? DENTE ROTTO?

NOCAVITY

KIT PER OTTURAZIONI DENTALI PROVVISORIE

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

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

PRONTO INTERVENTO DENTALE

NOCAVITY

KIT PER OTTURAZIONI DENTALI PROVVISORIE

OTTURAZIONE FACILE E VELOCE

LEGGERE ATTENTAMENTE LE ISTRUZIONI PRIMA DELL'USO È UN DISPOSITIVO MEDICO CE AUTISMO SANITÀ DEL 29/04/2020





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 143-N°187 ITALIA

NAZIONALE



Venerdì 9 Luglio 2021 • S. Letizia

IL GIORNALI... TINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

11 VACCINI GIORNO PER GIORNO

Dosi somministrate ieri: **539.053**

Dosi somministrate in totale: **55.480.228**

Rapporto dosi quotidiane rispetto al giorno precedente: **+3,1%**

Rispetto alla settimana precedente: **-5,4%**

Oggi i funerali in tv
Giancarlo Leone: «Racconteremo il Paese con una serie su Raffaella Carrà»
 Ravarino a pag. 25



La finale di Euro2020 Italia-Inghilterra le mosse di Mancini Il presidente Mattarella sarà a Wembley
 Angeloni e Trani nello Sport



Covid in ripresa
 Gli errori da non ripetere in nome delle vacanze

Luca Ricolfi

Circa un anno fa, era la fine di giugno, mi presi la briga di scrivere che, per salvare il turismo, stavamo facendo ripartire l'epidemia. Il timore che questo sarebbe potuto accadere mi aveva accompagnato fin dai primi di maggio, ossia da quando il governo Conte aveva dato il via alla stagione delle riaperture. Ma per azzardare quella previsione, poi rivelatasi purtroppo esatta, aspettai che i dati indicassero in modo inequivocabile che la curva epidemica stava svoltando.

Oggi la storia si ripete. Come altri studiosi sono stato perplesso di fronte alle riaperture di aprile, ma fino a non molto tempo fa ho continuato a sperare che avessero torto i profeti di sventura, e che il "rischio ragionato" di Draghi, alla fine, si sarebbe rivelato una scelta lungimirante, o quantomeno una scelta non troppo costosa in termini di salute. Arrivati a questo punto, invece, devo purtroppo gettare la spugna, e ripetere il discorso di un anno fa: per salvare il turismo siamo riaccendendo l'epidemia.

Che cosa mi ha convinto che le cose si stiano mettendo per il verso storto?

Innanzitutto i dati degli altri Paesi. Per molti mesi siamo stati rassicurati sull'efficacia dei vaccini, sulla loro capacità di proteggere dalle varianti e di frenare la trasmissione.

Continua a pag. 22

Giustizia, riforma sofferta Draghi: «Ora serve lealtà»

►In cdm arriva l'intesa sulla prescrizione dopo una seduta tempestosa Il premier media, poi l'altolà alla maggioranza: «Dobbiamo voltare pagina»

ROMA Intesa sulla prescrizione, c'è accordo sulla riforma della Giustizia, una delle riforme chieste dall'Europa. E il premier Mario Draghi avverte i partiti: «Ora lealtà, il testo è blindato». Accordo sofferto: tensioni grilline, dubbi anche da Fiv. Premier e Cartabia mediano e arriva il via libera unanime: mini-deroga solo per corruzione, concessione e reati contro la pubblica amministrazione.

Gentili, Pucci e Rosana alle pag. 2 e 3

Nel decreto Sostegni bis anche lo slittamento delle cartelle

Blocco degli sfratti, sospesa l'Imu lo Stato rimborserà la rata già pagata

Andrea Bassi

Blocco degli sfratti, sospesa l'Imu ai proprietari di casa che ormai da sedici mesi non possono sfrattare gli inquilini morosi per il blocco delle procedure deciso dal governo durante la pandemia. Lo Stato rimborserà la rata pagata a giugno.

A pag. 8



Il Mondo di Mezzo
 Quelle accuse che hanno solo infangato la Capitale

Mario Ajello

Era già caduta, per Gianni Alemanno, l'accusa di associazione mafiosa quando questa aggravante venne meno per l'intero complesso del «mondo di mezzo», per usare la terminologia (...)

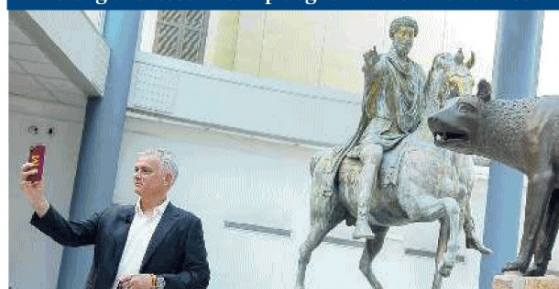
Continua a pag. 22

Dopo sette anni

Alemanno assolto: «Non c'è corruzione»

Rossi e Scarpa a pag. 13

Il mister giallorosso in Campidoglio: «La Roma è dei tifosi»



La promessa di Mou: «Tra 3 anni si festeggia»

José Mourinho ai Musei Capitolini (foto NOVA)

Nello Sport

La variante Delta spaventa i Giochi e affossa le Borse

►In Italia +58% di contagi in una settimana Olimpiadi a porte chiuse. Mercati in affanno

ROMA La variante Delta spaventa i Giochi e affossa le Borse. Tokyo annuncia le Olimpiadi a porte chiuse. Mercati europei in affanno, Piazza Affari maglia nera (-2,5%) e spread a 111. In Italia +58% di contagi in una settimana. Il sottosegretario Pierpaolo Sileri: con i festeggiamenti per gli azzurri i casi potrebbero triplicarsi.

Evangelisti, Franzese Lombardi e Pirone alle pag. 4, 5 e 7

Era in Indonesia

Preso il broker della megatruffa ai vip del calcio

Michela Allegrì

Tuffò Conte e Lippi, preso il broker Massimo Bochicchio. A pag. 14

Corso Francia

Gaia e Camilla: Genovese libero dopo la condanna



ROMA Gaia e Camilla: Genovese libero dopo la condanna. A pag. 12

IL CALDO TI BUTTA GIÙ?

SUSTENIUM PLUS

IL MASSIMO DELL'ENERGIA

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

SCORPIONE, TEMPO DI SCELTE

LE ORNITE BRANCO

Buon giorno, Scorpione! Luna nuova di luglio nasce nel segno del Cancro, mette in primo piano 3 segni d'acqua, di conseguenza anche voi che ne fate parte insieme a Cancro e Pesci, vi trovate improvvisamente davanti alla possibilità di fare delle scelte. Si tratta di amore o successo? Giove in aspetto di esaltazione romantica si augura che il vostro sia un pensiero d'amore, e non può essere solo un gioco d'estate quello che direte la prossima notte. Un po' di mistero nel matrimonio. Auguri

© RIPRODUZIONE AUTORIZZATA 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

VENERDÌ 9 luglio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Bologna, il colonnello Torregrossa

«A caccia di bombe sulla Linea Gotica
«Inesplose a milioni»

Tassi nel Fascicolo Regionale



ristora
INSTANT DRINKS

Contagi in risalita ma i ricoveri calano

Cartabellotta (Gimbe): l'incremento continuerà, è la variante Delta. «Ma niente allarmismi. Nessun impatto sugli ospedali»
Scuola, il ministro Bianchi striglia il Cts: ci dica quali sono i problemi per i vaccini. Discoteche, rivolta in piazza: fateci riaprire

Servizi
alle pagine 6 e 7

Avanti con la riforma

Il metodo Draghi fa giustizia

Pierfrancesco De Robertis

Il metodo Draghi asfaltato quanto resta dei Cinquestelle in quella che è un po' la ragione sociale della ditta, la tutela dei privilegi dei pm, ridimensiona fortemente l'ex «Bonafede» e vara una riforma della giustizia che riequilibra il processo in favore della difesa. Lo fa grazie all'Europa (chi diceva che l'Europa non serviva) e sblocca un'impasse sul tema che durava da una trentina d'anni. Ma lo fa soprattutto grazie a un nuovo clima nel paese. La magistratura è scesa nel gradimento popolare in virtù di scandali, inchieste fatte male, proscioglimenti che arrivano dopo anni e anni di gogna mediatica nelle quali il malcapitato cittadino ha sofferto patimenti ingiusti.

Continua a pagina 2

**LA CAMPIONESSA DI FIORETTO ORA SOTTOSEGRETARIA LANCIAM L'ITALIA
«IO E MANCINI FIGLI DELLA PROVINCIA CHE SA VINCERE NEL MONDO»**



Valentina Vezzali, 47 anni, è di Jesi come il ct azzurro. Ha delegato allo sport nel governo Draghi. Domenica sarà a Wembley alla finale di Euro 2020.

ASSALTO FINALE

Robotti a pagina 3

DALLE CITTÀ

Bologna, mattina di paura

Accoltella la moglie e poi cerca di uccidersi

Tempera in Cronaca

Bologna, svelati gli outfit

Fascino e tradizione nelle nuove maglie rossoblù

Giordano e Vitali nel QS

Bologna, euforia nel basket

Colpo Virtus, Teodosic resta fino al 2023

Selleri nel QS



Fermato in Indonesia, svaniti milioni di euro

Arrestato il broker dei vip Truffò Antonio Conte

Giorgi a pagina 11



«Recitai con Keaton, ma lui stava sempre zitto»

Gli 85 anni di Banfi «Che risate nei film sexy»

Bogani alle pagine 12 e 13

IL CALDO TI BUTTA GIÙ?

SUSTENIUM PLUS

IL MASSIMO DELL'ENERGIA

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

A. J. BERNARDINI



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Adempimenti
Per i registri Iva precompilati il debutto sarà scaglionato



Mastromatteo e Santacroce
— a pagina 27

Superbonus 110%
Sul mercato spuntano le polizze a garanzia del committente

Giuseppe Latour
— a pagina 28

SCARPA



MESCALTO THE FREEDOM FINDER.

SHOP ONLINE: SCARPA.NET

FTSE MIB 24641,47 -2,55% | SPREAD BUND 10Y 107,29 +4,60 | €/S 1,1838 +0,06% | BRENT DTD 75,86 +0,82% | Indici & Numeri → p. 31 a 35

Paura Covid sui mercati, Milano -2,5% Svolta Bce sull'obiettivo inflazione

Mercati finanziari

Borse in rosso. Giù i tassi dei titoli di stato. A Tokyo Olimpiadi a porte chiuse

Possibili scostamenti dal 2% Più margini per mantenere la politica accomodante

L'incertezza sui contagi affonda i mercati. L'Europa brucia 152 miliardi. Piazza Affari la peggiore. A Wall Street indici negativi. Scivolano i rendimenti dei titoli di stato. La Bce rivede i target d'inflazione: più margini per mantenere la politica monetaria accomodante. I nuovi focolai di Covid pesano sulla ripresa globale avverte il segretario generale dell'Ocse. — pag. 2 e 3

FALCHI & COLOMBE

LEQUILIBRIO DIFFICILE

Donato Masciandaro — a pag. 2

Sfida alla Ue PARMIGIANO E GRANA: NIENTE NUTRISCORE IN ETICHETTA



Micaela Cappellini
— a pagina 39

SFIDE PER LA CRESCITA L'ERA DIGITALE E LA SOVRANITÀ TECNOLOGICA



Alessandro Profumo

Il Pentagono ha dichiarato che presto accetterà solo commesse in grado di garantire prodotti concepiti con un digital twin, ossia con un gemello digitale. — continua a pagina 14

IN ITALIA LA TERZA GIGAFACTORY DEL COLOSSO AUTO



Il carburante del futuro. Stellantis realizzerà la gigafactory per produrre batterie per le auto elettriche in Molise. Nella foto, un impianto per le batterie a Nanchino in Cina

Stellantis sceglie Termoli per produrre batterie, 30 miliardi all'elettrico

— Servizi alle pagine 4 e 5

Processo penale, via libera alla riforma Cartabia Draghi media con il M5S

Giustizia

Dopo un Consiglio dei ministri teso, si all'unanimità alla riforma Cartabia sulla giustizia penale: i malumori M5S sono rientrati dopo la mediazione di Draghi. Resta il blocco dei termini di prescrizione dopo la sentenza di primo grado, ma con una durata massima di appello (2 anni) e giudizio in Cassazione (1 anno). Per reati gravi è possibile una proroga: l'inserimento della corruzione è stato decisivo nella mediazione con i 5 Stelle. — alle pagine 4-5

FISCO E SENTENZE

Regole incerte e lo spettro delle liti senza fine

di **Giovanni Parente**

Contenzioso genera contenzioso. A distanza di anni, non è ancora finita la lite con il fisco per un accertamento sul 2005. Anzi ora si sposterà alla Corte Ue. — Continua a pagina 27

Sostegni bis, partite Iva alla cassa il 15 settembre Minipopolari, si cambia

Alla Camera

La commissione Bilancio della Camera ha continuato l'esame dei Sostegni bis, ma l'approvazione è slittata per le divergenze sui precari della scuola. Tra le novità, sui versamenti delle imposte delle partite Iva soggette a pagelle fiscali cambiano ancora le date: le imposte in scadenza il 30 giugno saranno dovute entro il 15 settembre senza mora. Svolta per le minipopolari. Ok alle misure sui costi per l'edilizia. **Fodna, Mobili e Serafini** — alle pagine 9 e 22

PLUS24

Mutui, scatta l'ora degli aumenti di tassi e spread

— Domani con il quotidiano



PANORAMA

RIFORME

Si definitivo al voto dei diciottenni per il Senato Alle urne 4 milioni

Il Senato ha approvato in via definitiva il disegno di legge costituzionale che riforma l'articolo 58 della Carta, abbassando dai 25 ai 18 anni l'età attiva per palazzo Madama. La legge verrà promulgata tra tre mesi per consentire un eventuale referendum, se richiesto da un quinto dei parlamentari. La riforma farà partecipare al voto circa 4 milioni di giovani. — a pagina 9

ASSISE DI FARMINDUSTRIA

Farmaci, la produzione italiana vale 34 miliardi

Nell'anno del Covid le imprese farmaceutiche in Italia non si sono mai fermate. La nostra manifattura ha superato quota 34 miliardi di produzione al top in Europa. — a pagina 17

EMISSIONI

Enel, maxi bond sostenibile Operazione Usa da 4 miliardi

Laura Serafini — a pag. 23

G20 DI VENEZIA

In arrivo l'ok politico alla taxa minima globale

Al G20 di Venezia la riforma della tassazione delle multinazionali arriva all'ultimo passaggio politico, con un esito scontato dopo l'accordo del 1° luglio tra 130 Paesi Ocse. — a pagina 11



MEDIA

Radio 24 cresce nella fedeltà d'ascolto Sale lo share +8%

— a pagina 16

Moda 24

Investimenti

Hermès scommette sullo store di Milano

Giulia Crivelli — a pag. 30

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
2 mesi a solo 9,90 €. Per info: ilsole24ore.com/abbonamenti
Servizio Clienti: 02.30.300.600

IL CALDO TI BUTTA GIÙ?

SUSTENIUM PLUS

I TUOI MOMENTI INTENSI

IL MASSIMO DELL'ENERGIA

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



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Venerdì 9 luglio 2021
Anno LXXVII - Numero 187 - € 1,20
Santa Veronica Giuliani

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

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

FINISCE IL CALVARIO DELL'EX SINDACO

Dopo 7 anni assolto Alemanno

Prima l'hanno accusato di essere un mafioso, poi di essere un politico corrotto. Non era così. Finalmente la Cassazione gli ha reso giustizia rinviandolo in appello per un reato minore

Il Tempo di Osho

Coldiretti in piazza: troppi cinghiali, un pericolo



"Se sei un cinghiale in regola e hai voglia di lavorare, di integrarti e rispettare le leggi, sei il benvenuto. Altrimenti te ne torni al bosco tuo"

Caleri a pagina 9

DI FRANCESCO STORAGE

Il calvario di Gianni Alemanno finisce qui, con l'assoluzione in Cassazione - la giustizia, tardi, ma prima o poi arriva sempre - per l'accusa più dura. La corruzione non esiste, non c'è stata, fine dei giochi spericolati contro l'ex sindaco di Roma. E chissà a quanti è andata storta la decisione che pone fine a ingiustizie e vendette consumate troppo a lungo da gente senza scrupoli. La Cassazione ha rinviato in appello (...)

Segue a pagina 3

Via libera alle nuove norme penali Accordo nella maggioranza Sì alla riforma Cartabia

Scutiero a pagina 5

In arrivo gli emendamenti

Niente intesa sulla legge Zan Possibile il rinvio a settembre

Pietrafitta a pagina 8

Il bilancio della Raggi

Ambiente, bus e innovazione Ecco i progetti mai realizzati

Valente a pagina 13

Per l'omicidio di Gaia e Camilla Pena ridotta a Genovese Dovrà scontare 5 anni e 4 mesi

Di Corrado a pagina 18

Presentazione-show di Mourinho «Sono a Roma per vincere ma ho bisogno di tempo»

Austini alle pagine 26 e 27

Avevano vaticinato fino a 1.300 morti al giorno a luglio per colpa delle riaperture. Ce ne sono 13 I gufi del Covid non ne hanno azzeccata una

DI FRANCO BECHIS

Il ministro: «Tutti in presenza» La scuola resta un rebus Il governo aspetta il Cts

Frasca a pagina 6

L'ho tenuto da parte perché il tempo è un giudice inesorabile. Il 27 aprile a Di Martedì il conduttore Giovanni Floris ha fatto vedere uno studio della Fondazione Kessler di previsione sugli effetti (...)

Segue a pagina 7

Calcio in streaming

L'Antitrust indaga sull'accordo Tim-Dazn

Ventura a pagina 10

la **S** TORACIATA

Da Grillo eroe M5S a Fedez-Ferragni bandiere della sinistra. Uno normale per la politica proprio non si trova

LABBRACCERIA
La Storia
TRATTORIA - PIZZERIA FORNO A LEGNA

Da Daniela Trattoria, Forno a Legna
Via Tarquinia, 37 - 01017 Tuscania (VT)
Tel. 0761 284047

Il diario
di Maurizio Costanzo

Ogni tanto leggo statistiche singolari. Ad esempio, questa ha per titolo: "Sondaggio, il 51% degli italiani è favorevole al blocco dei licenziamenti". Ma va! Magari qualcuno invece va dicendo: "Ma sì, sì licenzi a man bassa, dove capita capita...". Immagino che la pandemia, che ha creato anche una profonda crisi economica, da quest'ultimo punto di vista non è per nulla passata e quindi sia giusto difendere i posti di lavoro con il blocco dei licenziamenti. A proposito di pandemia, leggo che durante il lockdown i giovanissimi sono tutti ingrassati per aver mangiato cibi spazzatura e qualche bibita gassata in più.

Venerdì 9 Luglio 2021
Nuova serie - Anno 30 - Numero 160 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4604, DCB Milano

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

€ 2,00*



IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

Ok al bonus per la palazzina con unico proprietario

Poggiani a pag. 28

EMENDAMENTI

Proroghe in arrivo per i versamenti tributari

Calli a pag. 24

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

IO Ica - Il provvedimento delle Entrate sulla precompilata

Superbonus - Le risposte sugli edifici composti da più unità immobiliari

Corte Ue - La sentenza su garanzia e prorata Iva

Lina Khan, 32 anni, nuovo capo dell'Antitrust Usa, prevede che entro due anni uno dei colossi Big Tech sarà smembrato
Tino Oldani a pag. 11

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Precompilata Iva, si parte

Fino alla fine del 2022, l'agenzia delle entrate preparerà le bozze dei documenti solo per i contribuenti trimestrali su opzione, con l'eccezione dei regimi speciali

Fino alla fine del 2022, l'agenzia delle entrate predisporrà le bozze dei documenti soltanto per i contribuenti trimestrali su opzione, eccettuati quelli che si avvalgono di regimi speciali, o di disposizioni particolari. Per i registri e la comunicazione delle liquidazioni periodiche, il piano di assistenza prende avvio a partire dalle operazioni effettuate da luglio 2021, per cui nel mese di ottobre i destinatari potranno visionare la "dipe" del terzo trimestre.

Ricca a pag. 29

OK ALLA RIFORMA

I diciottenni guadagnano il voto anche al senato

Ricciardi a pag. 7

Folli: i partiti litighino pure sul ddl Zan Così il governo può lavorare tranquillo



Dal 13 luglio il ddl Zan sarà sottoposto, senza relatore, al voto dei senatori nella versione approvata dalla Camera nel novembre scorso. In ogni caso la discussione sul ddl non avrà alcun effetto sulla stabilità del governo, dice Stefano Folli, editorialista di Repubblica. "Il dibattito sembra anzi un modo per spogliarsi delle responsabilità e delegare a Draghi di occuparsi di tutto il resto". Il vero problema che non tarderà ad emergere, secondo Folli, è che per la prima volta stiamo andando verso l'elezione del capo dello Stato senza un regista dotato della visione strategica e della forza parlamentare per costruire una soluzione".

di Ferrai a pagina 5

DIRITTO & ROVESCIO

Enrico Letta, noto durante tutta la sua importante e lunga carriera politica, per essere stato un protagonista misurato, disingolato e possibilista, dopo l'esilio in Francia è tornato che non è più lui. Prima era sempre disposto al confronto. Adesso preferisce comunque lo scontro. Assomiglia a quel bambino di un film di Soris che improvvisamente si mette a cantare da baritono. Non te lo aspetti. Sul ddl Zan, ad esempio, Letta ha fatto saltare il tavolo al grido: "Non si tocca niente". E invece qualcosa meriterebbe di essere cambiato pur accettando l'impianto della legge. E' chiaro che ciò avrebbe comportato un altro giro di approvazioni ma si poteva conciliare fra le parti dell'Inesa una corsa privilegiata. Adesso invece, in un paese che è in stragrande maggioranza favorevole alla libertà sessuale, si rischia di creare nuove barricate. Non se ne sentiva proprio il bisogno

Together we can
vodafone business

È possibile lavorare insieme, senza essere sempre insieme?

Con le soluzioni Vodafone Business, hai un ufficio virtuale sicuro e connesso ovunque ti trovi.

Scopri di più su voda.it/businessstogether

Con il mensile del superbonus+ a €5,90 in più - Con i Reati d'Impresa a €5,50 in più

LA NAZIONE

VENERDÌ 9 luglio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Mistero a Lerici

**Dramma all'alba
Bimbo di cinque anni
precipita dalla finestra**
Ricci nel Fascicolo Regionale



DOMANI IN REGALO
SPECIALE
CAPOLAVORO
ITALIA

ristora
INSTANT DRINKS

Contagi in risalita ma i ricoveri calano

Cartabellotta (Gimbe): l'incremento continuerà, è la variante Delta. «Ma niente allarmismi. Nessun impatto sugli ospedali»
Scuola, il ministro Bianchi striglia il Cts: ci dica quali sono i problemi per i vaccini. Discoteche, rivolta in piazza: fateci riaprire

Servizi
alle pagine 6 e 7

Avanti con la riforma

**Il metodo
Draghi
fa giustizia**

Pierfrancesco De Robertis

Il metodo Draghi asfaltato quanto resta dei Cinquestelle in quella che è un po' la ragione sociale della ditta, la tutela dei privilegi dei pm, ridimensiona fortemente l'ex «Bonafede» e vara una riforma della giustizia che riequilibra il processo in favore della difesa. Lo fa grazie all'Europa (chi diceva che l'Europa non serviva) e sblocca un'impasse sul tema che durava da una trentina d'anni. Ma lo fa soprattutto grazie a un nuovo clima nel paese. La magistratura è scesa nel gradimento popolare in virtù di scandali, inchieste fatte male, proscioglimenti che arrivano dopo anni e anni di gogna mediatica nelle quali il malcapitato cittadino ha sofferto patimenti ingiusti.

Continua a pagina 2

**LA CAMPIONESSA DI FIORETTO ORA SOTTOSEGRETARIA LANCIAM L'ITALIA
«IO E MANCINI FIGLI DELLA PROVINCIA CHE SA VINCERE NEL MONDO»**



Valentina Vezzali, 47 anni, è di Jesi come il ct azzurro. Ha la delega allo sport nel governo Draghi. Domenica sarà a Wembley alla finale di Euro 2020.

ASSALTO FINALE

Robotti a pagina 3

DALLE CITTÀ

Firenze

**Finalmente
iniziano i lavori
in Fi-Pi-Li**

Servizio in Cronaca

Firenze

**L'identità digitale
ora si può fare
anche alla Coop**

Fichera nel Fascicolo Regionale

Firenze

**Forte Belvedere
protagonista
dell'estate
Tutti gli eventi**

Aronica a pagina 8



Fermato in Indonesia, svaniti milioni di euro

**Arrestato il broker dei vip
Truffò Antonio Conte**

Giorgi a pagina 11



«Recitai con Keaton, ma lui stava sempre zitto»

**Gli 85 anni di Banfi
«Che risate nei film sexy»**

Bogani alle pagine 12 e 13

IL CALDO TI BUTTA GIÙ?

SUSTENIUM PLUS

IL MASSIMO DELL'ENERGIA

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

A. J. BERNARDINI



la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

il venerdì

Direttore Maurizio Molinari

Anno 46 - N° 161

Venerdì 9 luglio 2021

Oggi con il Venerdì

In Italia € 2,00

La giustizia divide il governo ma Draghi salva la riforma

Compromesso di Cartabia sulla prescrizione e il premier media con i 5S. Conte sconfessa l'accordo e difende Bonafede
Il commissario Ue Reynders: "Digitalizzare i tribunali e assumere magistrati. Intollerabile il pestaggio in carcere"
Gentiloni: i processi più rapidi sono decisivi per il Recovery

Il punto

La sconfitta dell'ala oltranzista

di Stefano Folli

La mediazione di Draghi sulla riforma Cartabia è servita a placare i Cinque Stelle. **a pagina 33**

Il Consiglio dei ministri dà il via alla riforma della giustizia presentata dalla ministra Cartabia. Decisivi la mediazione del premier Draghi e l'inserimento della corruzione tra i reati con prescrizione più lunga per superare i dubbi dei ministri 5S. I commissari europei per la Giustizia Reynders e per l'Economia Gentiloni parlano a Repubblica: «Digitalizzare la giustizia» dice il primo, «processi più veloci» chiede il secondo. **di Bignami, Cuzzocrea, Milella e Tito • da pagina 2 a pagina 7**

La Germania al G20

Scholz, Finanze "Nessuno fermerà la tassa globale"

di Tonia Mastrobuoni **a pagina 9**

Il capo dei vescovi

Bassetti: la Chiesa chiede modifiche alla legge Zan

di Paolo Rodari **a pagina 15**

La festa a Bologna

Quel ministro seduto a ascoltare gli studenti

2021 Rep LA REPUBBLICA DELLE IDEE DIRITTO AL FUTURO BOLOGNA 8-11 LUGLIO
Tanti spettatori a Bologna per la prima delle 4 giornate di Repubblica delle Idee. Tra gli appuntamenti di oggi, l'intervista al ministro dell'Innovazione Cingolani, il dialogo sul futuro tra i direttori Molinari, Damilano, Annunziata e Mattia Feltri. **alle pagine 26 e 27**



▲ Bologna Il ministro dell'Istruzione Patrizio Bianchi in colloquio con gli spettatori di Repubblica delle Idee

Lotta al virus

Speranza "Tifate Italia però tenete la mascherina"



di Michele Bocci **a pagina 12**

Mattarella un simbolo a Wembley

di Francesco Piccolo

L'11 luglio il presidente della Repubblica assisterà alla finale. È la notizia di questi giorni e riguarda lo stadio di Wembley agli Europei; ma è anche la stessa notizia di quasi quarant'anni fa, sempre l'11 luglio, finale dei Mondiali al Santiago Bernabeu di Madrid. **a pagina 33**

Paura in Giappone Le Olimpiadi senza spettatori

di Emanuela Audisio **a pagina 45**

MAURIZIO DE GIOVANNI UNA SIRENA A SETTEMBRE

Nella città della Sirena le cose non sono mai come sembrano.

Il nuovo romanzo della serie di Mina Settembre.

EINAUDI STILE LIBERO 810

Il piano per l'elettrico

La gigafactory di Stellantis sarà a Termoli

di Longhin e Piana

Stellantis, il gruppo automobilistico nato dalla fusione tra Fca e Psa, aprirà a Termoli, in Molise, la sua terza fabbrica europea di batterie. Ad annunciarlo è stato ieri l'ad Carlos Tavares nell'incontro con gli analisti per presentare il piano di transizione ecologica. **a pagina 28**

Domani Robinson



Viva il Fantasy che finalmente ci fa sognare

di Ilaria Zaffino **a pagina 35**

Il Premio

L'ode all'amicizia di Trevi vince lo Strega

di Raffaella De Santis

"Due vite" di Emanuele Trevi, edito da Neri Pozza, ha vinto l'edizione 2021 del Premio Strega. Allo scrittore romano sono andati 187 voti. Dietro di lui Donatella Di Pietrantonio (con 135 preferenze), Edith Bruck (123), Giulia Caminito (78) e Andrea Bajani (66). **alle pagine 36 e 37**

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

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

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

con Anima Noir €10,90

NZ



PARENTELA MEDIATICA L'EFFETTO RAFFAELLA

MAURIZIO COSTANZO

Quello che abbiamo visto e stiamo vedendo per le strade di Roma in omaggio a Raffaella Carrà è la conferma di quanto il massmediologo Marshall McLuhan scrisse. Si tratta della "parentela mediatica", ovvero il grado di parentela e di amicizia che si stabilisce tra il pubblico e chi a lungo è stato protagonista in televisione. - P. 23

Premio Strega Vince Trevi con "Due vite" Di Pietrantonio e Bruck, due donne sul podio

MIRELLA SERRI - P. 25



LA STAMPA



VENERDÌ 9 LUGLIO 2021

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 155 II N.187 II 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 II www.lastampa.it

GNN

SI UNANIME IN CDM: PRESCRIZIONE LUNGA PER CORRUZIONE E CONCUSSIONE. IL PREMIER: TESTO IN CUI SI RICONOSCONO TUTTI

Giustizia, l'Italia volta pagina

Cartabia: riforma merito del polso di Draghi. Ma Conte frena: questo accordo non è convincente

L'INTERVISTA

Meloni: la sinistra sta usando i gay come scudi umani



Giorgia Meloni, leader di Fdi

NICCOLÒ CARRATELLI

Giorgia Meloni si è stufata di sentirsi dare dell'omofoba. «Sono contraria alla legge Zan per motivi che nulla hanno a che fare con l'omofobia - dice la leader di Fratelli d'Italia - qua non c'è nessuna fobia, è una questione razionale, si possono avere idee diverse sui contenuti di una legge». E poi ribatte la prospettiva e accusa la sinistra di «fare battaglia politica sulla pelle di gay e lesbiche, usando i più fragili come scudi umani per fare altro». - P. 7

SENATO: VOTO AI DICIOTTENNI

DA OGGI GIOVANI CONTANO DI PIÙ

CHIARA SARACENO

Con l'ingresso di quattro milioni di giovani tra i 18 e i 24 anni le prossime elezioni vedranno un ringiovanimento dell'elettorato per il Senato, allineandolo a quello per la Camera. - P. 23 BERTINI E SALVAGUOLO - P. 10

ALESSANDRO BARBERA
FEDERICO CAPURSO

La riforma della Giustizia, firmata da Marta Cartabia esce dal Consiglio dei ministri con il suo unanime. Per tutta la giornata rimbalzano minacce di astensione e di voto contrario che ruotano attorno alla prescrizione. Draghi prova a mediare, ma poi chiede ai suoi ministri «responsabilità» invitandoli a «sostenere il provvedimento con lealtà in Parlamento». E stavolta, nessuna obiezione si solleva. COLONNELLO E GRIGNETTI - PP. 2-4

IL COMMENTO

IL PASSO INDIETRO DEI CINQUE STELLE

MARCELLO SORGI

Leggere il rapporto del commissario europeo sulla Giustizia Reynders si capisce subito perché l'Europa attenda al passo l'Italia, che in questo settore è uno dei fanalini di coda dell'Unione. - P. 23

L'ANALISI

SISTEMA PENALE UNA NUOVA FASE

VLADIMIRO ZAGREBELSKY

Le proposte che la ministra Cartabia ha ieri portato all'esame del Consiglio dei ministri sono di largo respiro e giustamente si intitolano alla riforma della giustizia penale e non del solo processo penale. - P. 5

IL FESTIVAL

Cannes, Andie MacDowell orgoglio grigio sul red carpet

GIULIA ZONCA



Andie MacDowell in total look argento come i suoi capelli

Cambiare lo sguardo e non la donna. Sul tappeto rosso di Cannes sfilava la rivoluzione. E mai era stata così furba e tanto travolgente prima. Jodie Foster e soprattutto Andie MacDowell: grigie, naturali, belle e vere. - P. 27

I VERDI IN GERMANIA

Baerbock: gaffe, soldi e bugie la stella che non splende più

LETIZIA TORTELLO



Annalena Baerbock, 40 anni, candidata dei Verdi tedeschi

Era questo il sogno dei Verdi tedeschi, che fino ad aprile volavano al 28% con la candidata del rinnovamento, Annalena Baerbock, illudendosi di conquistare il Paese con la seconda donna cancelliera. Non sta andando così. - P. 16

IL REPORTAGE

Paura pandemia Olimpiadi di Tokyo senza spettatori



CRISTIAN MARTINI GRIMALDI

Thomas Bach, presidente del Cio, sbarca a Tokyo, e si ritrova catapultato in una riunione che certifica che i prossimi Giochi Olimpici - cerimonia d'apertura il 23 luglio - saranno senza spettatori. - P. 13

L'ECONOMIA

Se la Bce dice addio al modello tedesco

STEFANO LEPRI

Per tenere i tassi d'interesse bassi, la Bce fa scomparire le tracce dell'impostazione «tedesca» con cui era nata 23 anni fa. Nella pratica per ora non cambierà molto. - P. 23

LA SVOLTA DI STELLANTIS

Tavares, 30 miliardi per l'auto elettrica

TEODORO CHIARELLI

Carlos Tavares annuncia: 30 miliardi per l'elettrificazione del gamma Stellantis. Nascerà a Termoli la terza Gigafactory di batterie del gruppo in Europa. - P. 21

OGGI IN EDICOLA

"LUCE DELLA NOTTE" di ILARIA TUTTI

ANIMANOIR

IMPORTANTE E SERIA
**ENOTECA
COMPRA
VECCHIE
BOTTIGLIE
IN TUTTA ITALIA**

Barolo | Brunello
Barbaresco
Whisky
Macallan | Samaroli
Champagne

349 499 84 89
enoteca@fedamauro@yahoo.it

BUONGIORNO

Mila Orriols ha diciassette anni e da uno e mezzo vive protetta dalle forze dell'ordine in una località segreta. Succede da quando scrisse su Instagram di essere lesbica, e in cambio ricevette insulti, particolarmente violenti quelli dei coetanei (e di utenti più grandicelli) di fede musulmana. Mila rispose di detestare tutte le religioni e specialmente l'Islam: una religione di emme, scrisse. Da allora è braccata. Le hanno promesso di stuprarla, di smembrarla, di tagliarle la gola. Mercoledì tredici di loro sono stati condannati per crimini d'odio a pene che vanno dai quattro ai sei mesi di carcere. Mila ha ringraziato le associazioni femministe e antirazziste da cui ha avuto sostegno, e quelle da cui non l'ha avuto tanto femministe e antirazziste non sono, ha detto. La Francia si è infatti divisa in due fazioni, una guidata

Mila e gli odiatori

MATTIA FELTRI

dalla hashtag #JeSuisMila, l'altra dalla hashtag #JeNeSuisPasMila, quest'ultima rappresentata da Ségolène Royal, socialista, più volte ministro, secondo cui Mila se l'è andata a cercare. È una storia tremenda ma piuttosto istruttiva. Una faccenda di odio online ha avuto un esito processuale ma il problema è ancora lì, tale e quale: un enorme problema culturale. Se tutti i partiti, tutti i politici, tutti gli intellettuali avessero ribadito l'ovvio, che la Francia è laica - anche per musulmani - e Mila è libera di amare come crede e di dire quello che crede, e che nessuno può condannarla a morte per come ama e come parla, avrebbero messo gli odiatori all'angolo ben più di quanto abbia fatto la sentenza. Non sarà mai un giudice a cancellare l'odio, ma una società intera può sfiancarlo. Ecco il punto.

NOBIS
ASSICURAZIONI

www.nobis.it

**VEDIAMO IL FUTURO
CON I TUOI
STESSI OCCHI.**



**ITALIANA
ASSICURAZIONI**
REALE GROUP

**Reale Compagnia
Italiana mette
in vendita
palazzi di pregio
a Milano e Torino
Molti big in corsa**
Goldman Sachs cura
il dossier. Tra gli
operatori interessati
ci sono Blackstone,
Hines, Coima Res
e Prelios
**Montanari
a pagina 9**



**il quotidiano
dei mercati finanziari**

**Euro 2020,
le sponsorship
un business
da 260 milioni**
Da Nike a Puma, i colossi
sportivi si contendono
il mercato delle nazionali
**Belardinelli
in MF Fashion**
Anno XXXIII n. 134
Venerdì 9 Luglio 2021
€2,00 *Classificatori*



**SCOPRI LE SOLUZIONI
IN AGENZIA O SU
ITALIANA.IT**



**ITALIANA
ASSICURAZIONI**
REALE GROUP

Con MF Magazine for Partners: 021745155 (€2,20 + €2,00) Con MF Magazine for Users: 024453453 (€2,20 + €2,00) Con la guida Real/Offshore a 11,00 (€2,20 + €2,00) **FTSE MIB -2,55% 24.641 DOW JONES -1,06% 34.316 NASDAQ -0,80% 14.548 DAX 30 -1,73% 15.421 SPREAD 108+4 €/S 1,1838**

DOPO LA LUNGA CRESCITA GLI INVESTITORI TORNANO A VENDERE

Scossone sui mercati

*Seduta negativa per le borse europee, pesano le incognite sull'uscita dalla crisi
La variante Delta, i veti cinesi sugli Usa e i dubbi della Fed deprimono i listini
Milano la peggiore (-2,5%), male Londra (-1,6%) e Parigi (-2%). Giù Wall Street*

L'OBBIETTIVO DI INFLAZIONE DIVENTA SIMMETRICO AL 2%: LA BCE AVRÀ PIÙ PAZIENZA SUGLI AIUTI



AUTHORITY & POLTRONE
*Melina tedesca
sulla nomina
di Di Noia
al vertice dell'Esma*

ORDINIA 12 MILIARDI
*Enel vara bond
sostenibile
a tasso fisso
da 4 miliardi \$*

LA SERIE A IN TV
*Istruttoria Antitrust
sull'offerta di Dazn
e Tim. Che scivola
a Piazza Affari: -4%*




**È possibile lavorare
insieme, senza essere
sempre insieme?**

Con le soluzioni Vodafone Business, hai un ufficio virtuale sicuro e connesso ovunque ti trovi.
Scopri di più su voda.it/businessstogether

Together, we can
**vodafone
business**

Trieste Terminal Passeggeri, bilancio 2020: Perdita di 2 milioni, calo del 59% il fatturato

08 Jul, 2021 **TRIESTE** - E' stato approvato il bilancio 2020 di **Trieste** Terminal Passeggeri (TTP) con perdite di 2 milioni, il fatturato calato del 59% rispetto al 2019. I tre settori in cui opera TTP subiscono perdite rilevanti di fatturato. Crociera -80%, eventi e convegni -72% e i parcheggi con -35%. "Nonostante questi numeri viene rinnovato l'impegno a mantenere su **Trieste** una forte presenza" - Lo fanno sapere in una nota i soci di TTP (AdSPMAO, TAMI, al cui interno, tra gli altri, partecipano le compagnie da crociera Costa e MSC). Nell'auspicio che "lo sforzo sviluppato per assicurare su **Trieste** l'attività crocieristica e i suoi servizi, oltre che garantire occupazione diretta e indiretta, sarà colto dalle istituzioni locali affinché le ricadute economiche e turistiche siano, con la ripresa, fattore di crescita e sviluppo del territorio. "Sabato 10 luglio saranno presenti tre navi da crociera; per la prima volta, con attracco pilota, ormeggerà una nave al Porto Vecchio e un'altra a Monfalcone, la terza al Molo Bersaglieri. Domenica 11 altre due navi. Una nave a Monfalcone e una a **Trieste** al Molo Bersaglieri. Tutto ciò è indicativo della possibilità di crescita del settore crocieristico a **Trieste** e nella nostra regione".



TTP: crociere quasi azzerate a Trieste, fatturato più che dimezzato nel 2020

Redazione

Il rilancio: sabato 10 luglio saranno presenti tre navi da crociera, per la prima volta, con attracco pilota, a Porto Vecchio, Monfalcone e Molo Bersaglieri

Trieste - La pandemia colpisce duramente la **Trieste** Terminal Passeggeri (TTP), che gestisce il terminal della Stazione marittima del porto giuliano. I dati di bilancio approvati dai soci riportano che la perdita è stata di 2 milioni nel 2020, con un calo del fatturato del 59% rispetto al 2019. I tre settori in cui opera TTP subiscono perdite rilevanti del giro di affari: crociere -80%, eventi e convegni -72% e i parcheggi con -35%. Nonostante questi numeri, i soci di TTP (Autorità di Sistema Portuale, TAMI, al cui interno, tra gli altri, partecipano le compagnie da crociera Costa e MSC) hanno rinnovato l'impegno a mantenere su **Trieste** una forte presenza. I soci di TTP auspicano che 'lo sforzo sviluppato per assicurare su **Trieste** l'attività crocieristica e i suoi servizi, oltre che garantire occupazione diretta e indiretta, sarà colto dalle istituzioni locali affinché le ricadute economiche e turistiche siano, con la ripresa, fattore di crescita e sviluppo del territorio'. Sabato 10 luglio saranno presenti tre navi da crociera; per la prima volta, con attracco pilota, ormeggerà una nave al Porto Vecchio e un'altra a Monfalcone, la terza al Molo Bersaglieri. Domenica 11 altre due navi: una a Monfalcone e una a **Trieste** al Molo Bersaglieri. "Tutto ciò è indicativo della possibilità di crescita del settore crocieristico a **Trieste** e nella nostra regione", assicura TTP.

≡ MENU **ShipMag.** CERCA Q

Crociere Cargo Cantieri&Difesa Yacht Partì Logistica Green&Tech IT

CROCIERE PORTI

TTP: crociere quasi azzerate a Trieste, fatturato più che dimezzato nel 2020

08 LUGLIO 2021 - Redazione

incontro con fedriga

Recovery Fund Oggi si costituisce la cabina di regia

ALESSANDRO CESARE

Il Comune e l'Università di Udine, sotto l'egida della Regione, costituiranno oggi formalmente la cabina di regia che dovrà mettere a punto i progetti e le iniziative economiche per consentire al capoluogo friulano di sfruttare le occasioni di sviluppo fornite dal Recovery Fund. Ad annunciarlo è il sindaco Pietro Fontanini: oggi in municipio è atteso anche il governatore Massimiliano Fedriga, che confermerà l'appoggio della Regione alle iniziative che partiranno da Udine. «Parleremo del piano di rigenerazione urbana e del ruolo centrale dell'industria manifatturiera friulana e del suo ruolo in sinergia con il porto di Trieste», ha riferito il primo cittadino, che intervenendo nel corso di un incontro sotto la Loggia del Lionello ha spiegato come «le risorse in arrivo non possano essere gestite solo a beneficio del porto di Trieste, ma debbano interessare anche il resto della regione e in particolare il nostro Friuli, certamente in sinergia con il capoluogo. Non va dimenticato che rappresentiamo un polo di qualità, orientato all'innovazione, nell'ambito dell'industria manifatturiera, con la Daniela come punta di diamante».



Geopolitica

Trieste

Il porto di Trieste: dalla BRI all' accordo con Duisburg

Trieste e le nuove vie della seta. Fino a pochi anni fa trattare con la Cina non aveva implicazioni geopolitiche, infatti la logica che c'era dietro queste trattative era puramente economicistica. Nel 2016 è quindi iniziato un dialogo piuttosto attivo con la Repubblica Popolare Cinese, che però non comprendeva una adesione formale alla Belt and Road Initiative (BRI). In particolare, la Cina vedeva Trieste come porta privilegiata per accedere al mercato italiano e dell'Europa centrale, sbocco finale non solo della rotta marittima, ma anche della rotta terrestre che attraversa l'Asia centrale. Questo è il motivo per cui l'interazione con i cinesi, ma anche con gli iraniani e altri soggetti di questa rotta ha acquisito una dimensione geopolitica. Nel marzo del 2019, con la firma del memorandum d'intesa sino-italiano sulla BRI, i riflettori sull'Italia hanno cominciato ad accendersi. L'idea era che il porto di Trieste sviluppasse piattaforme logistico-industriali in Cina per l'import dei prodotti italiani nel Paese del dragone, ma anche progettualità per valorizzare il Made in Italy e collaborazioni strategiche tra **Autorità portuale** e CCCC (China Communications Construction Company) in Italia, Slovacchia e Cina. Ma questo non è tutto, poiché la volontà dell'internazionalizzazione di porto giuliano si esplicitava anche attraverso l'offerta di punti franchi doganali e lo sviluppo di collegamenti ferroviari. Le conseguenze trasportistiche ed economiche di un accordo simile con i cinesi non possono però essere sottovalutate, infatti l'ostilità arrivò soprattutto da Bruxelles a cominciare dai tedeschi, che fino ad allora avevano goduto di buone posizioni all'interno di questo quadro commerciale, fino ad arrivare agli USA che hanno fatto enormi pressioni sul nostro governo per ostacolare la firma di questi accordi. Il progetto strategico della BRI è quindi una delle più massicce imprese lanciate dalla Cina contemporanea e dal suo presidente Xi Jinping, che ha implicazioni continentali e globali di grande portata economica e geopolitica. Ci troviamo davanti alla mobilitazione di grandi risorse economiche e finanziarie cinesi, dove le Nuove vie della Seta cercherebbero di promuovere la realizzazione di infrastrutture con la finalità di garantire per la Cina un migliore accesso alle sue importazioni ed esportazioni. Zeno D'Agostino (presidente dell'**Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale**) sostiene che sia inconcepibile che non esista sul piano europeo un progetto simile alla BRI cinese. Secondo lui, infatti, questi sono corridoi strategici e devono essere usati al meglio, perché i porti non sono solo infrastrutture, ma sono anche centri di competenze ed è su questi ultimi due aspetti che si deve investire. L'entrata di Duisport nel CdA dell'interporto di Trieste. Nella seconda metà del 2019 il vento inizia a mutare a Trieste. Dalla stipula del memorandum si è passati ad una situazione in cui importanti operatori logistici tedeschi iniziano a guardare con interesse all'Alto **Adriatico**. Ed è proprio così che il porto che doveva diventare il terminale mediterraneo delle Nuove vie della Seta torna a parlare tedesco. Si risalda l'alleanza Italia-Germania con l'intento di diventare il principale hub **portuale** nel Mediterraneo nei traffici dall'Estremo Oriente all'Europa. È notizia recente l'alleanza, nata a settembre, tra l'Interporto di Trieste Spa e Hamburger Hafen und Logistik Ag (HHLA) con cui il terminalista principale del porto di Amburgo (Duisport) si assicura un affaccio sul Mediterraneo impegnandosi, attraverso un dettagliato progetto di sviluppo per l'Interporto di Trieste, ad aumentare i traffici grazie all'integrazione con il network di clienti e partners di Duisport, a condividere il Know how per lo sviluppo di infrastrutture logistiche e ad aumentare i collegamenti con il bacino della Ruhr. Non a caso, recentemente, Zeno D'Agostino ha firmato con Erich Staake, ceo di Duisport (società che gestisce il porto tedesco di Duisburg), un accordo che prevede l'entrata della



Geopolitica

Trieste

Duisburger Hafen AG nel capitale dell' Interporto di Trieste come socio di minoranza con il 15% delle quote azionarie cedute da Friulia . Per HHLA e Duisport, la scelta d' investimento è motivata dal potenziamento dell' intermodalità ferroviaria, ma anche da una questione energetica: accanto alla piattaforma logistica è presente il fondamentale oleodotto Transalpino del terminale SIOT che copre il 40% del fabbisogno della Germania ed è proprio da qui che passa la totalità del petrolio che arriva in Austria e in Baviera, mentre nella regione del Baden-Württemberg arriva circa il 60% del fabbisogno. Questo è un risultato significativo, in quanto l' interporto di Trieste è una piattaforma logistico-**portuale** così importante e strategica a livello europeo che ha saputo attrarre un palyer come Duisport. L' accordo punta a finalizzare alcuni obiettivi strategici per entrambe le parti: Duisburg potrà trovare uno sbocco trasportistico e logistico sul Mediterraneo, così da potersi posizionare sul corridoio Europa-Turchia/Iran. Per Trieste ci sarà la possibilità di promuovere a livello internazionale il **sistema** logistico, sviluppare aree logistiche intermodali ed aree logistico-industriali in Porto franco. Questo accordo è una partnership vincente, è segno di un' ulteriore internazionalizzazione del porto di Trieste ampliata grazie al porto di Duisburg che oggi è da considerarsi il terminale europeo della Belt and Road Initiative. Vuoi approfondire i temi legati all' Unione Europea? Scopri il nostro Corso online "Unione Europea come attore globale?!" Conclusione Il porto di Trieste è quindi diventato uno snodo geopolitico cruciale che dalla Via della Seta cinese è passata al Recovery Plan e, utilizzando i fondi PNRR, auspica ad utilizzare le risorse previste per il porto di Trieste per svincolarsi dalla forte dipendenza dal mercato tedesco e sviluppare nuovi mercati di sbocco per le nostre imprese. Nel 2019 l' Italia è stato il primo paese del G7 a aderire alla BRI cinese, tuttavia il piano di Xi Jinping è controverso, l' accusa rivolta a Pechino è quella di finanziare con la BRI campioni nazionali per controllare determinati asset strategici all' estero grazie alla trappola del debito. Anche se in realtà il punto più problematico dell' accordo sino-italiano era e rimane la mancanza di coordinamento con l' EU. Tuttavia, il recente accordo tra il porto di Trieste e quello di Amburgo crea un nuovo mastodonte logistico pronto a riaprire la storica via commerciale dall' Europa centrale verso il Mediterraneo, l' Africa e l' estremo Oriente. Inoltre, questo corridoio commerciale aumenterebbe il commercio multimodale tra le regioni europee, in linea con le priorità della Commissione europea. L' acquisizione ha quindi visto una campagna tedesca prevalere su un' offerta cinese, infatti secondo Zeno D' Agostino c' è necessità di una terza via rispetto alle narrative americane e cinesi.

Crociere, Venezia vede la ripresa in anticipo: "Le navi sono piene oltre il 60%"

Emmanuele Gerboni

Galliano Di Marco, direttore generale di Vtp è preoccupato per la questione grandi navi: "Vogliamo incontrare il ministro: in gioco ci sono 5 mila posti di lavoro". **Venezia** - "Le prime indicazioni sono positive", spiega a Shipmag Galliano Di Marco, Direttore Generale della società **Venezia** Terminal Passeggeri (VTPSpa) che gestisce la Stazione Marittima. Le crociere hanno acceso i motori anche in Laguna e c'è un numero che spinge verso l'ottimismo: 'Il fattore di riempimento delle navi in questo periodo è superiore al 60%, siamo davvero contenti avevamo ipotizzato di attestarci intorno al 40%', continua Di Marco che prova a anticipare il quadro complessivo che potrebbe materializzarsi a media scadenza: 'E' una mia sensazione ma confermata anche dalle previsioni di compagnie ed esperti del settore: tutti gli studi dicono chiaramente che il ritorno alla "normalità" potrebbe avvenire già nel 2022, in anticipo di un anno rispetto alle ipotesi iniziali. Nell'immediato bisogna soltanto a gestire fino alla fine del 2021 questa ripartenza provando a far ripartire tutto il comparto a pieno regime, poi se tutto procederà nella giusta direzione senza nuovi sviluppi di virus e portando avanti le vaccinazioni potremo finalmente puntare a ritornare ai livelli pre-covid', spiega ancora il Direttore Generale di VTPSpa. Ma c'è un punto interrogativo che preoccupa tantissimo, anche perché sul business cruise di **Venezia** soffia il pericolo della chiusura del Canale della Giudecca: 'Ascoltiamo nei tg e leggiamo sui giornali, venerdì 9 luglio ci sarà il Ministro delle Infrastrutture Giovanni a **Venezia** per il Mose: abbiamo chiesto di incontrarlo e confidiamo di esporgli personalmente la nostra paura. Dico semplicemente che sarebbe una scelta scellerata che avrebbe solo una conseguenza: lasciare a casa 5000 lavoratori tra occupati diretti e indotto . E non aggiungo altro'

MENU

ShipMag.

CERCA Q

Crociere Cargo Cantieri&Difesa Yacht Partì Logistica Green&Tech IT

PROFILI

Crociere, Venezia vede la ripresa in anticipo: "Le navi sono piene oltre il 60%"

08 LUGLIO 2021 - Emmanuele Gerboni

Crociere: salpa da Genova la Mein Schiff 4 di Tui Cruises

(ANSA) - GENOVA, 08 LUG - Salpa, da Stazioni Marittime Genova la "Mein Schiff 4" della Tui Cruises, brand nato dalla l'accordo tra la compagnia di navigazione Royal Caribbean Cruises e il tour operator TUI, che ha scelto Genova come home port anche la vicinanza dell'aeroporto alla città che permetterà a 6 voli charter alla settimana di usufruire del Cristoforo Colombo per raggiungere il porto ligure. La Mein Schiff 4 ha una stazza di 99,526 tonnellate, una lunghezza di 293,2 metri e una capienza massima di 2500 passeggeri (la nave viaggerà a capienza ridotta per garantire il distanziamento sociale a bordo, circa mille). L'unità della Tui Cruises scalerà il porto di Genova ogni giovedì, da oggi al 7 ottobre, per un totale di 14 toccate effettuando una crociera nel Mediterraneo della durata complessiva di 14 giorni. Dopo le prime due compagnie leader nel Mediterraneo, Costa e Msc, Tui Cruises è la prima realtà crocieristica internazionale a riprendere le attività dal nostro paese. "Siamo orgogliosi di poter mettere a disposizione del settore un terminal altamente specializzato che garantisce alti standard di sicurezza anche sanitaria in un momento ancora molto delicato a causa dell'emergenza in atto", sottolinea Edoardo Monzani, amministratore delegato di Stazioni Marittime Genova. "Da oggi fino al 7 ottobre il "Colombo" vedrà numerosi voli charter dedicati ai passeggeri TUI in arrivo da Berlino, Francoforte, Monaco, Amburgo, Hannover e Düsseldorf." commenta Paolo Odone, Presidente dell'Aeroporto di Genova" (ANSA).
 RIPRODUZIONE RISERVATA



Tui Cruises sceglie Genova come home port

Oggi da Stazioni Marittime salpa la "Mein Schiff 4"

Salpa oggi, 8 luglio, da Stazioni Marittime Genova la 'Mein Schiff 4' della Tui Cruises, brand nato dalla l' accordo tra la compagnia di navigazione Royal Caribbean Cruises e il tour operator Tui. «La scelta della compagnia di usare come home port Genova - si legge in una nota dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale** - è dettata dall' alto livello dei servizi offerti dal terminal e dalla possibilità di garantire un livello di safety e security altamente qualificato nel rispetto degli attuali protocolli anti covid vigenti nel nostro paese. Fondamentale per la decisione finale, anche la vicinanza dell' aeroporto alla città che permetterà a 6 voli charter alla settimana di usufruire del Cristoforo Colombo per raggiungere il porto ligure». La Mein Schiff 4 ha una stazza di 99,526 t, una lunghezza di 293,2 m e una capienza massima di 2500 passeggeri (la nave viaggerà a capienza ridotta per garantire il distanziamento sociale a bordo). L' unità della Tui Cruises scalerà il porto di Genova ogni giovedì, a partire da luglio sino all' autunno, per un totale di 14 toccate effettuando una crociera nel Mediterraneo della durata complessiva di 14 giorni. I passeggeri, circa un migliaio per scalo, principalmente tedeschi, dovranno seguire i protocolli anti covid vigenti che prevedono, tra le altre indicazioni, l' effettuazione dei tamponi prima dell' imbarco. Anche le escursioni saranno protette come già accade per le compagnie Msc Crociere e Costa Crociere attualmente operanti nei porti del **sistema** del Mar Ligure Occidentale, Genova e Savona. Dopo le prime due compagnie leader nel Mediterraneo, Tui Cruises è la prima realtà crocieristica internazionale a riprendere le attività dal nostro paese e nello specifico da Genova. «Siamo orgogliosi - dichiara Edoardo Monzani, amministratore delegato di Stazioni Marittime Genova - di poter mettere a disposizione del settore un terminal altamente specializzato che garantisce alti standard di sicurezza anche sanitaria in un momento ancora molto delicato a causa dell' emergenza in atto. Si concretizza una nuova collaborazione importante in vista della stagione estiva. Gli sforzi compiuti nell' ultimo anno hanno portato all' adozione di un protocollo interno anti covid riconosciuto come efficace ed efficiente e l' arrivo di una nuova compagnia crocieristica quale TUI Cruises ne è la dimostrazione». «Da oggi fino al 7 ottobre - commenta Paolo Odone, presidente dell' Aeroporto di Genova - il Cristoforo Colombo vedrà numerosi voli charter dedicati ai passeggeri TUI in arrivo dalle città tedesche di Berlino, Francoforte, Monaco, Amburgo, Hannover e Düsseldorf. Siamo estremamente felici di poter dare il nostro contributo all' avvio di questa nuova catena crocieristica, che rappresenta una bella novità e un ottimo segnale di ripartenza. La vicinanza tra porto e aeroporto di Genova si conferma una volta di più un vantaggio competitivo strategico, che consente di intercettare nuovi flussi di viaggiatori in arrivo dal Nord Europa. Da parte nostra ci siamo attivati per dare ai crocieristi in transito nel nostro scalo la migliore accoglienza possibile, con l' obiettivo di invogliarli a tornare presto a visitare la nostra regione».



Il Nautilus

Genova, Voltri

Tui Cruises riparte da Genova

Salpa oggi-da Stazioni Marittime Genova la 'Mein Schiff 4' della Tui Cruises, brand nato dalla l' accordo tra la compagnia di navigazione Royal Caribbean Cruises e il tour operator TUI. La scelta della compagnia di usare come home port Genova è dettata dall' alto livello dei servizi offerti dal terminal e dalla possibilità di garantire un livello di safety e security altamente qualificato nel rispetto degli attuali protocolli anti covid vigenti nel nostro paese. Fondamentale per la decisione finale, anche la vicinanza dell' aeroporto alla città che permetterà a 6 voli charter alla settimana di usufruire del Cristoforo Colombo per raggiungere il porto ligure. La Mein Schiff 4 ha una stazza di 99,526 t, una lunghezza di 293,2 m e una capienza massima di 2500 passeggeri (la nave viaggerà a capienza ridotta per garantire il distanziamento sociale a bordo). L' unità della Tui Cruises scalerà il porto di Genova ogni giovedì, a partire da luglio sino all' autunno, per un totale di 14 toccate effettuando una crociera nel Mediterraneo della durata complessiva di 14 giorni. I passeggeri, circa un migliaio per scalo, principalmente tedeschi, dovranno seguire i protocolli anti covid vigenti che prevedono, tra le altre indicazioni, l' effettuazione dei tamponi prima dell' imbarco. Anche le escursioni saranno protette come già accade per le compagnie Msc Crociere e Costa Crociere attualmente operanti nei porti del sistema del Mar Ligure Occidentale, Genova e **Savona**. Dopo le prime due compagnie leader nel Mediterraneo, Tui Cruises è la prima realtà crocieristica internazionale a riprendere le attività dal nostro paese e nello specifico da Genova. Si tratta di un ottimo segnale di ripresa per un settore in estrema difficoltà ed è la conferma che il porto di Genova soddisfa le attuali esigenze in termini di servizi offerti, collegamenti aerei e alti standard sanitari e di sicurezza, sottolinea l' Autorità di Sistema Portuale. 'Siamo orgogliosi di poter mettere a disposizione del settore un terminal altamente specializzato che garantisce alti standard di sicurezza anche sanitaria in un momento ancora molto delicato a causa dell' emergenza in atto.' sottolinea Edoardo Monzani, amministratore delegato di Stazioni Marittime Genova 'Si concretizza una nuova collaborazione importante in vista della stagione estiva. Gli sforzi compiuti nell' ultimo anno hanno portato all' adozione di un protocollo interno anti covid riconosciuto come efficace ed efficiente e l' arrivo di una nuova compagna crocieristica quale TUI Cruises ne è la dimostrazione.' 'Da oggi fino al 7 ottobre il 'Cristoforo Colombo' vedrà numerosi voli charter dedicati ai passeggeri TUI in arrivo dalle città tedesche di Berlino, Francoforte, Monaco, Amburgo, Hannover e Düsseldorf.' commenta Paolo Odone, Presidente dell' Aeroporto di Genova. 'Siamo estremamente felici di poter dare il nostro contributo all' avvio di questa nuova catena crocieristica, che rappresenta una bella novità e un ottimo segnale di ripartenza. La vicinanza tra porto e aeroporto di Genova si conferma una volta di più un vantaggio competitivo strategico, che consente di intercettare nuovi flussi di viaggiatori in arrivo dal Nord Europa. Da parte nostra ci siamo attivati per dare ai crocieristi in transito nel nostro scalo la migliore accoglienza possibile, con l' obiettivo di invogliarli a tornare presto a visitare la nostra regione'.



NEWS - AMBIENTE - AUTHORITY - COMMERCIALE - CULTURA - EVENTI - NAUTICA - PORTI -
SPORT - TRASPORTI - TURISMO -

Informatore Navale

Genova, Voltri

Tui Cruises riparte da Genova

Salpa oggi, 8 luglio, da Stazioni Marittime Genova la "Mein Schiff 4" della Tui Cruises, brand nato dalla l' accordo tra la compagnia di navigazione Royal Caribbean Cruises e il tour operator TUI. La scelta della compagnia di usare come home port Genova è dettata dall' alto livello dei servizi offerti dal terminal e dalla possibilità di garantire un livello di safety e security altamente qualificato nel rispetto degli attuali protocolli anti covid vigenti nel nostro paese. Fondamentale per la decisione finale, anche la vicinanza dell' aeroporto alla città che permetterà a 6 voli charter alla settimana di usufruire del Cristoforo Colombo per raggiungere il porto ligure. La Mein Schiff 4 ha una stazza di 99,526 t, una lunghezza di 293,2 m e una capienza massima di 2500 passeggeri (la nave viaggerà a capienza ridotta per garantire il distanziamento sociale a bordo). L' unità della Tui Cruises scalerà il porto di Genova ogni giovedì, a partire da luglio sino all' autunno, per un totale di 14 toccate effettuando una crociera nel Mediterraneo della durata complessiva di 14 giorni. I passeggeri, circa un migliaio per scalo, principalmente tedeschi, dovranno seguire i protocolli anti covid vigenti che prevedono, tra le altre indicazioni, l' effettuazione dei tamponi prima dell' imbarco. Anche le escursioni saranno protette come già accade per le compagnie Msc Crociere e Costa Crociere attualmente operanti nei porti del sistema del Mar Ligure Occidentale, Genova e **Savona**. Dopo le prime due compagnie leader nel Mediterraneo, Tui Cruises è la prima realtà crocieristica internazionale a riprendere le attività dal nostro paese e nello specifico da Genova. Si tratta di un ottimo segnale di ripresa per un settore in estrema difficoltà ed è la conferma che il porto di Genova soddisfa le attuali esigenze in termini di servizi offerti, collegamenti aerei e alti standard sanitari e di sicurezza, sottolinea l' Autorità di Sistema Portuale. "Siamo orgogliosi di poter mettere a disposizione del settore un terminal altamente specializzato che garantisce alti standard di sicurezza anche sanitaria in un momento ancora molto delicato a causa dell' emergenza in atto." sottolinea Edoardo Monzani , amministratore delegato di Stazioni Marittime Genova "Si concretizza una nuova collaborazione importante in vista della stagione estiva. Gli sforzi compiuti nell' ultimo anno hanno portato all' adozione di un protocollo interno anti covid riconosciuto come efficace ed efficiente e l' arrivo di una nuova compagna crocieristica quale TUI Cruises ne è la dimostrazione." "Da oggi fino al 7 ottobre il "Cristoforo Colombo" vedrà numerosi voli charter dedicati ai passeggeri TUI in arrivo dalle città tedesche di Berlino, Francoforte, Monaco, Amburgo, Hannover e Düsseldorf." commenta Paolo Odone, Presidente dell' Aeroporto di Genova. "Siamo estremamente felici di poter dare il nostro contributo all' avvio di questa nuova catena crocieristica, che rappresenta una bella novità e un ottimo segnale di ripartenza. La vicinanza tra porto e aeroporto di Genova si conferma una volta di più un vantaggio competitivo strategico, che consente di intercettare nuovi flussi di viaggiatori in arrivo dal Nord Europa. Da parte nostra ci siamo attivati per dare ai crocieristi in transito nel nostro scalo la migliore accoglienza possibile, con l' obiettivo di invogliarli a tornare presto a visitare la nostra regione".



Crociere: salpa da Genova la Mein Schiff 4 di Tui Cruises

GENOVA - Salpa, da Stazioni Marittime **Genova** la "Mein Schiff 4" della Tui Cruises, brand nato dalla l' accordo tra la compagnia di navigazione Royal Caribbean Cruises e il tour operator TUI, che ha scelto **Genova** come home port anche la vicinanza dell' aeroporto alla città che permetterà a 6 voli charter alla settimana di usufruire del Cristoforo Colombo per raggiungere il **porto** ligure. La Mein Schiff 4 ha una stazza di 99,526 tonnellate, una lunghezza di 293,2 metri e una capienza massima di 2500 passeggeri (la nave viaggerà a capienza ridotta per garantire il distanziamento sociale a bordo, circa mille). L' unità della Tui Cruises scalerà il **porto** di **Genova** ogni giovedì, da oggi al 7 ottobre, per un totale di 14 toccate effettuando una crociera nel Mediterraneo della durata complessiva di 14 giorni. Dopo le prime due compagnie leader nel Mediterraneo, Costa e Msc, Tui Cruises è la prima realtà crocieristica internazionale a riprendere le attività dal nostro paese. "Siamo orgogliosi di poter mettere a disposizione del settore un terminal altamente specializzato che garantisce alti standard di sicurezza anche sanitaria in un momento ancora molto delicato a causa dell' emergenza in atto", sottolinea Edoardo Monzani, amministratore delegato di Stazioni Marittime **Genova**. "Da oggi fino al 7 ottobre il "Colombo" vedrà numerosi voli charter dedicati ai passeggeri TUI in arrivo da Berlino, Francoforte, Monaco, Amburgo, Hannover e Düsseldorf." commenta Paolo Odone, Presidente dell' Aeroporto di **Genova**"



PORTI E LOGISTICA

Prima compagnia internazionale a ripartire nel Mediterraneo

Crociere: salpa da Genova la Mein Schiff 4 di Tui Cruises

giovedì 08 luglio 2021



GENOVA - Salpa, da Stazioni Marittime Genova la "Mein Schiff 4" della Tui Cruises, brand nato dalla l' accordo tra la compagnia di navigazione Royal Caribbean Cruises e il



Parte dal porto di Genova la "Mein Schiff 4" della Tui Cruises

Genova - Salpa oggi, 8 luglio, da Stazioni Marittime **Genova** la 'Mein Schiff 4' della Tui Cruises, brand nato dalla l' accordo tra la compagnia di navigazione Royal Caribbean Cruises e il tour operator TUI. La scelta della compagnia di usare come home port **Genova** è dettata dall' alto livello dei servizi offerti dal terminal e dalla possibilità di garantire un livello di safety e security altamente qualificato nel rispetto degli attuali protocolli anti covid vigenti nel nostro paese. Fondamentale per la decisione finale, anche la vicinanza dell' aeroporto alla città che permetterà a 6 voli charter alla settimana di usufruire del Cristoforo Colombo per raggiungere il **porto** ligure. La Mein Schiff 4 ha una stazza di 99,526 t, una lunghezza di 293,2 m e una capienza massima di 2500 passeggeri (la nave viaggerà a capienza ridotta per garantire il distanziamento sociale a bordo). L' unità della Tui Cruises scalerà il **porto** di **Genova** ogni giovedì, a partire da luglio sino all' autunno, per un totale di 14 toccate effettuando una crociera nel Mediterraneo della durata complessiva di 14 giorni. I passeggeri, circa un migliaio per scalo, principalmente tedeschi, dovranno seguire i protocolli anti covid vigenti che prevedono, tra le altre indicazioni, l' effettuazione dei tamponi prima dell' imbarco. Anche le escursioni saranno protette come già accade per le compagnie Msc Crociere e Costa Crociere attualmente operanti nei porti del sistema del Mar Ligure Occidentale, **Genova** e Savona. Dopo le prime due compagnie leader nel Mediterraneo, Tui Cruises è la prima realtà crocieristica internazionale a riprendere le attività dal nostro paese e nello specifico da **Genova**. Si tratta di un ottimo segnale di ripresa per un settore in estrema difficoltà ed è la conferma che il **porto** di **Genova** soddisfa le attuali esigenze in termini di servizi offerti, collegamenti aerei e alti standard sanitari e di sicurezza, sottolinea l' Autorità di Sistema Portuale. 'Siamo orgogliosi di poter mettere a disposizione del settore un terminal altamente specializzato che garantisce alti standard di sicurezza anche sanitaria in un momento ancora molto delicato a causa dell' emergenza in atto.' sottolinea Edoardo Monzani , amministratore delegato di Stazioni Marittime **Genova** 'Si concretizza una nuova collaborazione importante in vista della stagione estiva. Gli sforzi compiuti nell' ultimo anno hanno portato all' adozione di un protocollo interno anti covid riconosciuto come efficace ed efficiente e l' arrivo di una nuova compagna crocieristica quale TUI Cruises ne è la dimostrazione.' 'Da oggi fino al 7 ottobre il 'Cristoforo Colombo' vedrà numerosi voli charter dedicati ai passeggeri TUI in arrivo dalle città tedesche di Berlino, Francoforte, Monaco, Amburgo, Hannover e Düsseldorf.' commenta Paolo Odone, Presidente dell' Aeroporto di **Genova**. 'Siamo estremamente felici di poter dare il nostro contributo all' avvio di questa nuova catena crocieristica, che rappresenta una bella novità e un ottimo segnale di ripartenza. La vicinanza tra **porto** e aeroporto di **Genova** si conferma una volta di più un vantaggio competitivo strategico, che consente di intercettare nuovi flussi di viaggiatori in arrivo dal Nord Europa. Da parte nostra ci siamo attivati per dare ai crocieristi in transito nel nostro scalo la migliore accoglienza possibile, con l' obiettivo di invogliarli a tornare presto a visitare la nostra regione'.



Tui Cruises riparte da Genova con la 'Mein Schiff 4'

Redazione

La nave salpa oggi da Stazioni Marittime Genova. Dopo MSC e Costa Crociere leader nel Med, è la prima compagnia cruise internazionale a riprendere le attività dal nostro Paese. Genova - Riparte da Genova la compagnia Tui Cruises, brand nato dalla l' accordo tra la compagnia di navigazione Royal Caribbean Cruises e il tour operator TUI. Oggi, 8 luglio, la nave 'Mein Schiff 4' salpa da Stazioni Marittime Genova con un migliaio di passeggeri, principalmente tedeschi, "La scelta della compagnia di usare come home port Genova è dettata dall' alto livello dei servizi offerti dal terminal e dalla possibilità di garantire un livello di safety e security altamente qualificato nel rispetto degli attuali protocolli anti covid vigenti nel nostro paese - riporta una nota della società -. Fondamentale per la decisione finale, anche la vicinanza dell' aeroporto alla città che permetterà a 6 voli charter alla settimana di usufruire del Cristoforo Colombo per raggiungere il porto ligure". La Mein Schiff 4 ha una stazza di 99,526 t, una lunghezza di 293,2 m e una capienza massima di 2500 passeggeri (la nave viaggerà a capienza ridotta per garantire il distanziamento sociale a bordo). L' unità della Tui Cruises scalerà il porto di Genova ogni

giovedì, a partire da luglio sino all' autunno, per un totale di 14 toccate effettuando una crociera nel Mediterraneo della durata complessiva di 14 giorni. I passeggeri dovranno seguire i protocolli anti covid vigenti che prevedono, tra le altre indicazioni, l' effettuazione dei tamponi prima dell' imbarco. Anche le escursioni saranno protette come già accade per le compagnie MSC Crociere e Costa Crociere attualmente operanti nei porti del sistema del Mar Ligure Occidentale, Genova e **Savona**. Dopo le prime due compagnie leader nel Mediterraneo, Tui Cruises è la prima realtà crocieristica internazionale a riprendere le attività dal nostro Paese e in particolare da Genova. "Si tratta di un ottimo segnale di ripresa per un settore in estrema difficoltà ed è la conferma che il porto di Genova soddisfa le attuali esigenze in termini di servizi offerti, collegamenti aerei e alti standard sanitari e di sicurezza", sottolinea l' Autorità di Sistema Portuale. 'Siamo orgogliosi di poter mettere a disposizione del settore un terminal altamente specializzato che garantisce alti standard di sicurezza anche sanitaria in un momento ancora molto delicato a causa dell' emergenza in atto - sottolinea Edoardo Monzani, amministratore delegato di Stazioni Marittime Genova. 'Si concretizza una nuova collaborazione importante in vista della stagione estiva. Gli sforzi compiuti nell' ultimo anno hanno portato all' adozione di un protocollo interno anti Covid riconosciuto come efficace ed efficiente e l' arrivo di una nuova compagnia crocieristica quale TUI Cruises ne è la dimostrazione.' 'Da oggi fino al 7 ottobre il 'Cristoforo Colombo' vedrà numerosi voli charter dedicati ai passeggeri TUI in arrivo dalle città tedesche di Berlino, Francoforte, Monaco, Amburgo, Hannover e Düsseldorf.' commenta Paolo Odone, presidente dell' Aeroporto di Genova. 'Siamo estremamente felici di poter dare il nostro contributo all' avvio di questa nuova catena crocieristica, che rappresenta una bella novità e un ottimo segnale di ripartenza." "La vicinanza tra porto e aeroporto di Genova si conferma una volta di più un vantaggio competitivo strategico, che consente di intercettare nuovi flussi di viaggiatori in arrivo dal Nord Europa. Da parte nostra ci siamo attivati per dare ai crocieristi in transito nel nostro scalo la migliore accoglienza possibile, con l' obiettivo di invogliarli a tornare presto a visitare la nostra regione', conclude Odone.



Tui Cruises riparte da Genova con la "Mein Schiff 4"

08 LUGLIO 2021 - Redazione



Shipping Italy

Genova, Voltri

Tui sceglie Genova per la ripartenza ma i dipendenti di SMGe vanno in sciopero

Salpa oggi da Stazioni Marittime Genova la Mein Schiff 4 della Tui Cruises, brand nato dalla l'accordo tra la compagnia di navigazione Royal Caribbean Cruises e il tour operator Tui. Secondo l'Autorità di Sistema Portuale di Genova la scelta della compagnia di usare come home port Genova è dettata dall'alto livello dei servizi offerti dal terminal e dalla possibilità di garantire un livello di safety e security altamente qualificato nel rispetto degli attuali protocolli anti covid vigenti nel nostro paese. Fondamentale per la decisione finale, anche la vicinanza dell'aeroporto alla città che permetterà a 6 voli charter alla settimana di usufruire del Cristoforo Colombo per raggiungere il porto ligure. La Mein Schiff 4 ha una stazza di 99526 tonnellate, una lunghezza di 293,2 m e una capienza massima di 2500 passeggeri (la nave viaggerà a capienza ridotta per garantire il distanziamento sociale a bordo). L'unità della Tui Cruises scalerà il porto di Genova ogni giovedì, a partire da luglio sino all'autunno, per un totale di 14 toccate. I passeggeri, circa un migliaio per scalo, principalmente tedeschi, dovranno seguire i protocolli anti covid vigenti che prevedono, tra le altre indicazioni, l'effettuazione dei tamponi prima dell'imbarco. Anche le escursioni saranno protette come già accade per le compagnie Msc Crociere e Costa Crociere attualmente operanti nei porti del sistema del Mar Ligure Occidentale, Genova e Savona ha informato l'Adsp. Dopo le prime due compagnie leader nel Mediterraneo, Tui Cruises è la prima realtà crocieristica internazionale a riprendere le attività dal nostro paese e nello specifico da Genova. Si tratta di un ottimo segnale di ripresa per un settore in estrema difficoltà ed è la conferma che il porto di Genova soddisfa le attuali esigenze in termini di servizi offerti, collegamenti aerei e alti standard sanitari e di sicurezza ha sottolineato l'Autorità di Sistema Portuale. Mentre Adsp celebra la partnership con Tui, Stazioni Marittime vive giorni di agitazione sindacale. Alcuni giorni fa una nota di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti ha proclamato stato di agitazione e uno sciopero di 6 ore dei dipendenti programmato per giovedì 22 luglio. Oggi è stata una nota di Usb a rincarare la dose, annunciando il ricorso alle forme di lotta più adeguate a fronte del rifiuto da parte di Stazioni Marittime di rinnovare il contratto integrativo a meno di una trattativa al ribasso, pur avendo proposto la Rsu una trattativa senza aumenti salariali.



Merci più veloci tra Shanghai e Genova per gli importatori di Germania, Svizzera e Francia

Si chiama "Multi Destination Consolidation" ed è un servizio proposto da a. hartrodt italiana

Si chiama "Multi Destination Consolidation" ed è un servizio tra Shanghai e **Genova** che a. hartrodt italiana offre soprattutto agli importatori della Germania meridionale, della Svizzera, della Francia e dell' area mediterranea. Poiché il tempo di transito da Shanghai a **Genova** è notevolmente più breve rispetto ai porti del Nord Europa, le merci trasportate arrivano a destinazione molto più velocemente e con maggiore affidabilità. Il servizio inizia nei porti di Ningbo o Shanghai, dai quali le navi sono in grado di raggiungere il **porto** di **Genova** entro 30 giorni. Una volta giunti presso il **porto** ligure, a. hartrodt italiana si occupa del deconsolidamento e dello sdoganamento delle merci. Per massimizzare la velocità delle operazioni, a. hartrodt italiana ha appositamente allestito una postazione doganale autorizzata nelle immediate vicinanze del **porto** . Da questo punto la merce può essere prontamente inoltrata in qualsiasi luogo del Mediterraneo. I tempi di transito risultano così abbreviati, anche per destinazioni come Francia, Svizzera e Germania meridionale, beneficiando di un vantaggio di tempo significativo rispetto al flusso merci consueto, congestionato degli attuali tempi di attesa nei porti dell' Europa occidentale. «Il servizio Multi Destination Consolidation è adatto a qualsiasi tipo di merce, a esclusione di quelle pericolose e a temperatura controllata - afferma Maurizio Fasce , regional director mediterranean & southern africa Headquarters di a. hartrodt - siamo ora in grado di offrire un' ottima alternativa agli hub congestionati dell' Europa settentrionale e occidentale. Il nostro servizio è interessante per tutte le aziende che desiderano importare merci dalla Cina come carichi groupage. Questo vale in particolare per gli spedizionieri di piccole e medie dimensioni, che non hanno una propria rete internazionale». hartrodt italiana è stata fondata nel 1959 e opera nella regione del Mediterraneo, compreso il Nord Africa, dai suoi hub di **Genova**, Milano e Cagliari. L' azienda ha la certificazione IATA e AEO ed è un agente regolamentato certificato. a. hartrodt è stata fondata nel 1887 e ha sede ad Amburgo. L' azienda a conduzione familiare ha più di 2.000 dipendenti che lavorano in 64 filiali e aziende associate in tutto il mondo, tra cui Bhs Spedition und Logistik GmbH a Brema. Dal 2015 una holding fornisce a tutte le imprese operative di a. hartrodt servizi finanziari e informatici in più di 100 sedi dislocate in 46 nazioni commerciali. Tutte le filiali di spedizioni nazionali, come a. hartrodt Deutschland (GmbH & Co) KG, hanno i loro direttori generali. Il portfolio del gruppo comprende diverse soluzioni di spedizione merci per via aerea e marittima, trasporto via terra, logistica di progetto e di magazzino. a.hartrodt dispone di oltre 55.000 metri quadrati di magazzino e spazi logistici in 19 sedi in tutto il mondo. Nel 2020 il fatturato ha generato ricavi per un totale di 473 milioni di euro.



Autotrasporto, sindacati: "Camionisti dipendenti danneggiati e abbandonati, ora basta"

Primi a subire stress dalla situazione di continuo disagio sulle autostrade, i camionisti non sono neanche risarciti

A fronte del caos autostradale verificatosi nelle ultime settimane e del mancato assorbimento del traffico dei terminal che hanno prodotto lunghe code e ingorghi nel capoluogo ligure, le organizzazioni sindacali Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti, dopo le diverse richieste avanzate agli organi di governo dalle associazioni datoriali e/o dell' Osservatorio dell' autotrasporto di Genova per conto delle stesse in materia di indennizzi per l' autotrasporto ed esenzione del pagamento delle tratte autostradali, precisano la loro posizione e quella dei camionisti dipendenti. I sindacati, pur comprendendo le serie difficoltà del settore a operare in condizioni di semi inattività, rivendicano con forza la necessità di interventi urgenti da parte di tutte le Istituzioni: governo centrale, Regione Liguria, Comune, Città Metropolitana, **Autorità Portuale** di **Sistema** atti a garantire condizioni di lavoro, di sicurezza, di vita dignitose, in primis per gli "autisti dipendenti del settore autotrasporto", ricordando contestualmente che nel periodo di pandemia sono stati definiti eroi da molti esponenti politici e di governo. "Siamo stanchi - scrivono in una nota - di constatare che chi subisce in prima persona i disagi continui a non avere risposte concrete per il faticoso lavoro svolto, eseguito quasi sempre in condizioni climatiche estreme, senza poter beneficiare di servizi igienici e punti ristoro dove poter trovare refrigerio nel periodo estivo ed evitare l' assideramento nel periodo invernale. Non è più tollerabile vedere gli autisti in coda per ore, nel totale abbandono e disinteresse di tutti. Nei diversi comunicati datoriali e nelle dichiarazioni a testate giornalistiche uscite in queste ultime settimane si evince il disagio delle aziende e delle associazioni datoriali che le rappresentano, che restano però troppo lontane dall' esprimere il pensiero e le richieste dei camionisti dipendenti, i quali restano, ancora un' altra volta, i primi a subire stress correlato al lavoro, senza risposte concrete a tutela della loro salute e sicurezza, oltre che a quella degli utenti della strada". Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti non vogliono entrare nel merito delle richieste delle associazioni datoriali o degli autotrasportatori, ma intendono evidenziare che nel caso dei ristori di Ponte Morandi, ottenuti dalle aziende con il Decreto Genova, nessun importo economico in aggiunta alla normale retribuzione è mai stato erogato agli autisti dipendenti, che di fatto sono coloro che subiscono giornalmente i disagi. "Portiamo all' attenzione di tutte le Istituzioni e degli enti sopra menzionati che, qualora la problematica non venisse affrontata con estrema urgenza in un tavolo tecnico con Regione Liguria, Città Metropolitana, **Autorità** di **Sistema Portuale**, terminalisti, le scriventi si attiveranno per esternare concretamente il disagio dei lavoratori dipendenti".



Il Vostro Giornale

Genova, Voltri

Caos autostrade, disagi in aumento per l' autostrasperto. Sindacati: "Interventi urgenti, pronti alla mobilitazione"

Gravi danni al settore e cresce la rabbia dei lavoratori

Liguria. A fronte del caos autostradale verificatosi nelle ultime settimane e del mancato assorbimento del traffico dche hanno prodotto lunghe code e ingorghi nel capoluogo ligure, le organizzazioni sindacali, dopo le diverse richieste avanzate agli organi di Governo dalle associazioni datoriali e/o dell' Osservatorio dell' autotrasporto per indennizzi ed esenzione del pagamento delle tratte autostradali, precisano la loro posizione e quella dei camionisti dipendenti. 'Pur comprendendo le serie difficoltà del settore a operare in condizioni di semi inattività, rivendicano con forza la necessità di interventi urgenti da parte di tutte le istituzioni: Governo centrale, Regione Liguria, **Autorità Portuale** di **Sistema** per garantire condizioni di lavoro, di sicurezza, di vita dignitose, in primis per gli 'autisti dipendenti del settore autotrasporto', ricordando contestualmente che nel periodo di pandemia sono stati definiti eroi da molti esponenti politici e di Governo' affermano le sigle sindacali. 'Siamo stanchi di constatare che chi subisce in prima persona i disagi continui a non avere risposte concrete per il faticoso lavoro svolto, eseguito quasi sempre in condizioni climatiche estreme, senza poter beneficiare di servizi igienici e punti ristoro dove poter trovare refrigerio nel periodo estivo ed evitare l' assideramento nel periodo invernale'. 'Non è più tollerabile vedere gli autisti in coda per ore, nel totale abbandono e disinteresse di tutti. Nei diversi comunicati datoriali e nelle dichiarazioni a testate giornalistiche uscite in queste ultime settimane si evince il disagio delle aziende e delle associazioni datoriali che le rappresentano, che restano però troppo lontane dall' esprimere il pensiero e le richieste dei camionisti dipendenti, i quali restano, ancora un' altra volta, i primi a subire stress correlato al lavoro, senza risposte concrete a tutela della loro salute e sicurezza, oltre che a quella degli utenti della strada'. Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti non vogliono entrare nel merito delle richieste delle associazioni datoriali o degli autotrasportatori, ma intendono evidenziare 'che nel caso dei ristori di Ponte Morandi, ottenuti dalle aziende con il Decreto Genova, nessun importo economico in aggiunta alla normale retribuzione è mai stato erogato agli autisti dipendenti, che di fatto sono coloro che subiscono giornalmente i disagi'. 'Nel caso la problematica non venisse affrontata con estrema urgenza in un tavolo tecnico con Regione Liguria, **Autorità** di **Sistema Portuale** e terminalisti, siamo pronti ad iniziative per fermare questo disagio continuo dei lavoratori dipendenti' concludono i sindacati.



Transportonline

Genova, Voltri

Genova: 270 stalli tir in porto per evitare il collasso

Prefettura, Comune e Autorità portuale trovano una soluzione d'emergenza per i camion. GENOVA - Un totale di 270 stalli di sosta in cui parcheggiare i camion all'interno delle aree portuali: è la soluzione che Comune di Genova e Autorità di sistema portuale hanno trovato, con la regia della Prefettura, per affrontare situazioni di emergenza come quella di venerdì mattina, quando il terminal Sech è andato in tilt mandando nel caos la viabilità genovese. Una pianificazione che sarà immediatamente operativa, come chiarisce l'ufficio territoriale del Governo in una nota, per gestire le possibili criticità in ambito autostradale durante la stagione estiva. In realtà si tratta di procedure che erano già state messe in atto in altre occasioni, dal crollo di ponte Morandi fino all'emergenza maltempo che aveva provocato la chiusura dei terminal in allerta rossa. Ora la Prefettura a valle dell'incontro con Anci e i rappresentanti della Regione, del Comune e di tutte le istituzioni coinvolte nella gestione della viabilità conferma che quel piano dovrà scattare in automatico appena si verificheranno blocchi sulle banchine tali da impedire l'accesso ai varchi e saturare tutte le strade a monte. Le aree di sosta per i mezzi pesanti sono state individuate nella zona del Psa di Pra'-Voltri, dove possono essere ricavati 200 stalli in un piazzale in parte demaniale e in parte gestito dai concessionari, e lungo la corsia d'emergenza della sopraelevata portuale in grado di ospitare circa 70 veicoli. Perché il piano possa scattare, tuttavia, servirà una comunicazione tempestiva da parte del terminal interessato. In quel modo, attraverso l'Autorità portuale, verrà data indicazione ai camionisti in uscita dall'autostrada di non dirigersi al varco ma di fermarsi in uno dei parcheggi d'emergenza in attesa di entrare in porto.



Genova, sciopero alla Stazione Marittima

Mauro Pincio

I sindacati annunciano lo stato di agitazione: "Blocco delle prestazioni straordinarie. Qui la cassa non è stata integrata" **Genova** - A seguito dell'assemblea dei lavoratori che si è tenuta lo scorso 22 giugno, Filt Cgil Fit Cisl e Uiltrasporti dichiarano l'apertura dello stato di agitazione per i lavoratori di Stazioni Marittime e annunciano uno sciopero di sei ore che si terrà giovedì 22 luglio. 'Vista la distanza delle rispettive posizioni riguardo gli accordi sottoscritti e non rispettati dall'azienda, siamo costretti a dichiarare sciopero - spiegano Enrico Ascheri, Fabio Ferretti, Francesco Bottiglieri, Antonio Vella, Duilio Falvo, Ezio Capezzuto di Filt-Cgil Fit-Cisl Uiltrasporti - I lavoratori hanno pagato carissima la crisi del settore legata al Covid-19, hanno accettato la sospensione delle erogazioni previste e non ancora onorate dall'azienda. Inoltre, per tutto il periodo la cassa integrazione non è mai stata integrata ed è l'unico caso nel **porto** di **Genova**'. "Nonostante queste gravi mancanze da parte di Stazioni Marittime, con grande senso di responsabilità, tutti i dipendenti hanno continuato a garantire la massima disponibilità. Tuttavia visto il perdurare dei gravi problemi, Filt-Cgil Fit-Cisl Uiltrasporti con l'assenso dei lavoratori hanno deciso lo stato di agitazione e il blocco delle prestazioni straordinarie già pianificate, compresi gli 'anticipi'. Le OO.SS assicurano che saranno, comunque, garantite tutte le prestazioni legate alla sicurezza e le attività che coinvolgono i diritti costituzionali delle persone, proprio secondo le modalità stabilite all'art.49 del Ccnl di settore. Le sei ore di sciopero saranno così articolate: per i turnisti le prime tre ore del primo turno e le prime ore del secondo turno, per i non turnisti tre ore di sciopero dalle 8,00 alle 11,00 scrivono i sindacati.



Citta della Spezia

La Spezia

"Fare un nuovo ponte per la darsena? Decida la città"

L' Autorità portuale lascia la palla al sindaco. Di Sarcina: "Per noi è indifferente". Maggiani lancia l' allarme: "Non abbiamo tempi certi da dare ai clienti per gli alaggi, si rischia di uscire dal mercato".

ANDREA BONATTI

La Spezia - Il quadro è fosco per le attività che operano all' interno della Darsena di Pagliari. Le prossime settimane diventano decisive per un intero comparto, imprigionato dal crollo del ponte mobile. "All' interno della darsena è sita l' unica banchina pubblica per alaggi e vari. Da maggio queste attività sono state spostate bella banchina ex Nola e lungo la Passeggiata Morin, con notevolissime difficoltà. Non solo a causa della posizione, ma anche per il transito dei cittadini e dei turisti". E il Palio del Golfo sarà un nuovo test. Lo spiega Federica Maggiani , presidente del Consorzio Nautico, oggi ospite della terza commissione presieduta da Fabio Cenerini. Se fino ad oggi sono stati sacrifici, il rischio da ora in poi è di uscire dal mercato. "Come possiamo dare con certezza appuntamento per gli alaggi? Questa è la nostra grande preoccupazione in questo momento. Per il futuro ci dobbiamo porre dei quesiti: in termini di spese non siamo in grado di sostenerle senza dover aumentare i costi per i clienti. Ed essendo sul mercato, i clienti fanno di avere altre possibilità - analizza Maggiani -. D' altra parte, se non ci mettiamo in casa il lavoro per l' inverno, rischiamo di compromettere anche la prossima stagione".

La richiesta è che il crollo diventi un' occasione per potenziare la darsena. L' apertura del vecchio ponte non permetteva il transito delle barche a vela superiori ai 15 metri. La richiesta è quindi di superare questo ostacolo con il nuovo manufatto. Il varco poi deve poter rimanere aperto per un tempo più lungo rispetto ai tempi precedenti, in modo da evitare la coda di barche in attesa di poter entrare. "Abbiamo provveduto a mettere in sicurezza l' impalcato in modo da non creare danni ulteriori, ma non è stato possibile rimuoverlo perché la Procura ha ritenuto di procedere con un incidente probatorio, che si potrà svolgere solo dopo il deposito della perizia del ctu - spiega Francesco Di Sarcina , direttore generale dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure Orientale -. I tempi si sono prolungati ed il presidente Sommariva ha formulato la richiesta per poter far transitare le barche fino a 7-8 metri, in modo da alleviare il disagio degli operatori. Il Procuratore ci ha autorizzato ieri, stiamo iniziando a svolgere le modalità che ci sono state richieste. Per la fine della prossima settimana contiamo di poter riaprire alle barche piccole". Vari sistemi saranno installati per garantire che l' impalcato - già oggi ancorato ad alcuni tiranti e poggianti su entrambe le sponde - non crei situazioni di pericolo. Tra le altre cose ci sarà anche una telecamera ad infrarossi, in modo da poter ispezionare 24 ore su 24 l' integrità della zona sotto il ponte crollato. Per quanto riguarda l' incidente probatorio, la sensazione è non si terrà entro l' estate. "Noi abbiamo le procedure pronte - sottolinea Di Sarcina - e il giorno dopo saremo pronti ad eliminare il ponte". Sarà utilizzata una gru da 200 tonnellate composta da sedici pezzi e trasportata da sedici tir in arrivo da Savona. Costo dell' operazione: circa 500mila euro. "L' impalcato sarà collocato in una zona vicina in modo da poter essere ispezionata dai periti". Infine, sarà demolito. Con cosa sarà sostituito? La soluzione uscirà da un confronto con il sindaco. "E' un ponte, quindi di carattere viabilistico più che **portuale** - analizza Di Sarcina -: è più importante che sia lui a decidere cosa fare. Se poi la città ci dirà che vuole un nuovo ponte, allora ci confronteremo anche con gli operatori della darsena. L' importante è aver risposte presto, perché a settembre dovremo stabilire il piano delle opere e quindi destinare le somme adeguate in modo da finanziare l' opera". L' alternativa è non costruire



un nuovo ponte e lasciare che sia Via delle Casermette a gestire il traffico veicolare. "Se questa sarà l' indicazione, non mancheremo di impegnarci



Citta della Spezia

La Spezia

in una rigenerazione urbana per migliorare quella parte di città - sottolinea Di Sarcina -. Non mancheremo infine di confrontarci con gli abitanti della palazzina che sorge sulle sponde della darsena". "Valuterei fino in fondo l' ipotesi di un nuovo ponte, tra costi e benefici, e gli impatti sulla vita dei quartieri limitrofi e delle aziende - invita Guido Melley , colui che ha richiesto la commissione -. Anche alla luce della novità dello spostamento delle marine storiche ormai in via di conclusione. L' assessore Piaggi può anticiparci l' orientamento dell' amministrazione?". Stessa richiesta da Federica Pecunia : "E' coinvolta la viabilità non solo comunale, visto che parliamo di un collegamento diretto con Lerici, con la zona dei cantieri e con la Val di Magra". "Gli abitanti di Pagliari temono che il traffico vada a spostarsi più vicino alle loro case - considera Massimo Caratozzolo -. Prima di pronunciarsi in merito alla ricostruzione del ponte, penso che l' amministrazione dovrebbe ascoltare i residenti". "Penso che l' **autorità portuale** solleciti il perito a velocizzare le operazioni, perché questo è il collo di bottiglia attuale - dice Emanuele Corbani -. Parliamo di un meccanismo pesante, ma tecnicamente semplice. Penso si possa quindi chiedere celerità nella redazione di questa perizia. Sul merito ricostruzione sì o no, servono comunque idee più chiare da parte del porto che ha in meno le leve della situazione". "Siamo in contatto quasi quotidiano con gli inquirenti. Il perito sta acquisendo una mole copiosa di documenti, cosa di cui i miei collaboratori sono informati - spiega Di Sarcina -. Ma la cosa è declinata, non vogliamo dare l' impressione di sottovalutare questo passaggio. Chiediamo senza insistere, per così dire. Avverto piena coscienza del problema nel dottor Patrono, che ci ha illustrato come le cose vadano fatte nei tempi necessari per non inficiare tutto il lavoro". In merito all' invito alla chiarezza. "Vogliamo fare la cosa più gradita alla città - dice Di Sarcina -. Con il ponte appena crollato, da politici e addetti ai lavori sono state presentate soluzioni molto diverse tra di loro. Non c' è alcun cambio di idea: non vogliamo essere il traino di una decisione che può avere delle conseguenze dal punto di vista urbanistico. Non abbiamo alcun problema né a farlo, né a non farlo. Dal punto di vista dei flussi navali, per noi è irrilevante". Il punto fermo è che il ponte vecchio non sarà comunque più utilizzato, proprio per superare le limitazioni con gli alberi alti che Federica Maggiani esponeva poco prima. "Oggi non c' è ancora una decisione dell' amministrazione perché c' è tempo fino a settembre per sentire l' opinione di tutti gli stakeholder - interviene per ultimo l' assessore Luca Piaggi -. Oggi vedo tre possibilità Rimuovere il ponte e lasciare la situazione così com' è, cosa che auspico sia fatta quanto prima. Ricostruire il ponte come era prima, soluzione non gradita agli operatori. Ricostruirne uno nuovo che elimini le criticità, ma bisogna cercare cosa significhi. Utilizzeremo i prossimi due mesi per tutti gli approfondimenti necessari". Giovedì 8 luglio 2021 alle 21:55:29 ANDREA BONATTI bonatti@cittadellaspezia.com Segui [@andbonatti](https://twitter.com/andbonatti).

Pianificazione indispensabile per Livorno e Piombino

La visita del presidente di Federagenti, Alessandro Santi

Redazione

LIVORNO Indispensabile la pianificazione per i porti di Livorno e Piombino. Il presidente di Federagenti, Alessandro Santi, accompagnato dalla presidente di Asamar, Francesca Scali, ha svolto l'altro ieri una serie di incontri con le maggiori istituzioni portuali e cittadine di Livorno e Piombino. Durante gli incontri, Santi ha voluto rimarcare come sia fondamentale riuscire a garantire un forte legame tra ogni Città e il suo porto perché lo sviluppo e la crescita dell'uno non può prescindere da quello dell'altro. Santi ha sottolineato come anche per i porti toscani si confermano drammaticamente i danni derivanti dalla mancata programmazione strategica e dalla ritardata soluzione di problemi ormai cronicizzati, in primis quello dei dragaggi. Mentre Livorno, nonostante il problema dei dragaggi sia ancora da risolvere in modo definitivo (attraverso regole di manutenzione programmata), per la prima volta sembra comunque guardare con maggiore fiducia alla realizzazione della nuova Darsena Europa, in parallelo a Piombino le banchine hanno pescaggi da 20 metri, ma non vi è ancora una chiara visione di come poterle utilizzare in maniera strutturale; su tutto questo pesano come un macigno le incertezze che incombono sul porto in conseguenza della crisi dell'intera area industriale, che ha sempre rappresentato uno dei punti di forza dello scalo. È venuto il momento ha rimarcato Santi di mettere mano all'intero sistema logistico che insiste su Livorno e Piombino, fra l'altro intervenendo da subito sul tema dell'integrazione di questi porti con le reti Ten-T e auspicabilmente garantire anche al sistema toscano la giusta e necessaria cura del ferro'.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Nuova grana ereditata dal passato per il presidente dell' Authority Musolino

L' amministratore Marcello si dimette: Pas appesa a un filo

«Ho chiesto ripetutamente documenti inerenti l' attività amministrativa della nostra società in house. Ripetutamente, aggiungo, senza aver avuto risposte, se non le dimissioni che, per tempistica e modalità non aggiungono o tolgono nulla a quelle che definisco le responsabilità dai chi amministra». Lo dichiara il presidente dell' **Autorità portuale** Pino Musolino, dopo il rinvio dell' assemblea dei soci per mancanza di una parte della documentazione nel fascicolo degli ordini del giorno e soprattutto all' indomani delle dimissioni dell' amministratore unico della Port Authority Security Raffaele marcello. Non è servita neppure la possibilità concessa allo stesso Marcello di spostare l' assemblea al 31 luglio, così da avere modo di produrre tutta la documentazione richiesta, ma il numero uno della Pas ha preferito la strada delle dimissioni. Si volta pagina. Proprio Musolino, interrogato dai giornalisti riguardo a un' eventuale guida provvisoria della società da parte di Marcello in attesa della nomina del successore, è stato chiaro: «Assolutamente no, le dimissioni che ha presentato sono state accettate senza riserve. Se qualcuno pensa che io sia venuto qui per giocare sbaglia di grosso. Leggo le carte, tutte. E quelle che non ho, pretendo di averle - afferma il numero uno dell' Authority - perché gestiamo soldi pubblici e le responsabilità con l' erario sono enormi. Adesso valuteremo cosa fare nell' immediato tenendo sempre presente che ci sono decine di lavoratori e relative famiglie da tutelare». Parlando di ricapitalizzazione, la somma necessaria non discosta di tanto dalle buonuscite concesse negli ultimi tempi ad amministratori e dirigenti Pas, mentre rimane un grosso dubbio da chiarire: come mai non è stata utilizzata la norma speciale per il Covid, che avrebbe permesso di ripianare le perdite del 2020? Il capitale sociale è sceso di oltre un terzo ma non è andato comunque in negativo. Sta di fatto che l' amministratore della Pas, all' atto di redigere il bilancio 2020, non ha preso neppure in considerazione la norma speciale per il Covid, spianando la strada a una ricapitalizzazione maggiore tanto necessaria sulla carta, quanto non attuabile da parte dell' **Autorità portuale**, che ha già il suo bel da fare per far quadrare i propri conti viste le criticità ereditate dall' attuale presidente. Costi insostenibili quelli della Pas. Oltre alla tariffa degli agenti fuori mercato, è diventata impossibile anche la gestione della società stessa: consulenti, uffici, vestiario, veicoli. Tutti aspetti che non mettono certo l' **Autorità portuale** nelle condizioni di poter mantenere la Pas fino allo scadere della convenzione, previsto per il 2023. Le azioni di responsabilità nei confronti dei vecchi amministratori sono già state predisposte e tra qualche anno sarà presentato il conto a chi negli anni passati ha provocato il dissesto. Raffaele Marcello ormai con Musolino non parla più se non per iscritto, senza tuttavia fornire le risposte che gli vengono chieste. Dopo il grattacapo del bilancio, fortunatamente risolto, al presidente dell' Authority toccherà occuparsi di un' altra patata bollente ereditata dalla precedente gestione. Interesse pubblico da salvaguardare e lavoratori da tutelare. Due aspetti da coniugare per il manager veneziano, in un' altra importante sfida da vincere. @RIPRODUZIONE RISERVATA.



Informazioni Marittime

Napoli

Snav riparte da Napoli per Ponza e Ventotene

Stop over a Ischia. Negli ultimi giorni crescita del 20 per cento del traffico. 13 mila passeggeri previsti trasportati quest' estate

Sabato 3 luglio è ripreso il collegamento veloce tra **Napoli** e le isole dell' arcipelago Pontino servito da Snav, facendo registrare una crescita del 20 per cento fin dalla prima partenza. La stima dell' armatore è che in tutta la stagione verranno trasportati circa 13 mila turisti. Novità di quest' anno è il cambio del molo di partenza da **Napoli**. Infatti ogni venerdì, sabato e domenica, da luglio a settembre, si partirà dal molo Beverello anziché da Mergellina, con stopover a Ischia-Casamicciola. «Le isole di Ponza e Ventotene si affermano come una delle mete più ambite per il divertimento estivo o anche per concedersi una pausa ristoratrice in acque limpidissime e l' ottima risposta del mercato delle prime partenze, ci fa ben sperare in un rapido sold-out anche per i prossimi weekend», afferma Giuseppe Langella, amministratore delegato di Snav. - credito immagine in alto.



Restyling per il Masuccio Salernitano

Negozi e "panchine d' artista". Il Masuccio Salernitano diventa porto-boutique, vetrina e salotto a cielo aperto nel cuore di Salerno. Il punto d' imbarco e approdo per i collegamenti con la costiera amalfitana, sottoposto a un' accurata opera di restyling, svelerà il suo nuovo volto il 9 luglio alle ore 10.00 in una cerimonia alla quale parteciperanno il sindaco Vincenzo Napoli e il vice sindaco Mimmo De Maio , **Andrea Annunziata** , Presidente dell' **Autorità di Sistema portuale Mar Tirreno Centrale**, il Comandante del Porto di Salerno C.V. (CP) Daniele Di Guardo . A far gli onori di casa la società "Salerno Gestioni Portuali srl" concessionaria del punto Masuccio a piazza della Concordia. La nuova offerta, il progetto, le strategie e il futuro saranno illustrati dal presidente Giuseppe Stanzione e dal consulente della società, l' avvocato Orazio De Nigris che è anche l' amministratore delegato di Salerno Stazione Marittima. Accanto ai servizi di biglietteria, al punto d' informazione e ai servizi igienici totalmente rinnovati e in strutture adeguate il nuovo Masuccio ospiterà negozi - souvenir, oggettistica, artigianato, telefonia, bar e punto ristoro - offrendo tavolini e panchine decorate che affacciano sul mare.

Sono le "panchine d' artista", tutte prodotte con materiale riciclato, splendidamente e coloratamente rifinite da una serie di artisti grazie al progetto e all' opera della associazione "Art Experience" di Angelo Lazzano e grazie anche alla sensibilità artistica di alcune scolaresche impegnate nel progetto. Tutta la zona è coperta da teloni che consentiranno ai turisti di trovare riparo alle condizioni climatiche più estreme. "La crisi come risorsa, come punto di svolta, di rinnovamento". È così che la "Salerno Gestioni Portuali srl" rilancia con forza il progetto di Salerno città turistica, candidandosi come crocevia strategico per la città e l' intera provincia. Sono tredici le corse giornaliere dei traghetti (le società sono Travelmar, Alicost e Sant' **Andrea** srl, i tre armatori detengono il 45% delle quote societarie) verso la Costiera facendo scala a Cetara, Minori, Maiori, Amalfi e Positano, una (ore 7.30) verso Capri. L' attività è cominciata a giugno e terminerà il 31 ottobre.

Gam Editori



A Salerno la vera transazione energetica: SCT presenta il progetto per l' elettrificazione di banchine e piazzali

GAM EDITORI

8 luglio 2021 - **Salerno** Container Terminal continua ad investire per porsi in linea con il livello qualitativo dei servizi offerti dai maggiori scali del mondo e per rispondere alle aspettative degli armatori che valutano le performances operative, a prescindere dalla dimensione dello scalo. E', ormai, imminente la prospettiva per il **porto di Salerno** di potere trarre pieno vantaggio dalla lunghezza delle banchine al servizio del traffico contenitori, con due accosti da 380 m. di lunghezza ciascuno, oltre ad uno da 140 m. Completato il dragaggio, che ha portato i fondali prossimi ai 15 metri di profondità, nei mesi dopo l' estate è prevista l' ultimazione dei lavori di allargamento della imboccatura, per consentire l' ingresso a navi di circa 350 m. di lunghezza, in grado di trasportare 13/15.000 teus-containers. Di fronte a questo nuovo e competitivo contesto, **Salerno** Container Terminal, dopo un primo round di nuovi investimenti - pari circa trenta milioni di euro - completati lo scorso anno, si è incamminata in una nuova fase di programmazione che prevede dieci milioni di fondi propri da impiegare in tempi brevissimi. E' stato nei giorni scorsi sottoscritto con la finlandese Konecranes il contratto per la fornitura, entro fine 2021, di sei nuovi semoventi di piazzale (reach stackers), capaci di sollevare 45 tonnellate ed posizionare contenitori fino alla sesta altezza. E' in fase avanzata la trattativa con la società tedesca Liebherr, fornitrice di tutte le maxi gru di Sct, per l' acquisto di un nuovo carroponete di banchina, dedicato ai traffici import, capace di stoccare dieci file di contenitori in larghezza e sei in altezza. Nel mese di gennaio 2021 saranno installati i gate automatici, che consentiranno di ottimizzare la gestione dei camion in ingresso al terminal, con una drastica riduzione dei tempi di attesa e la possibilità di tracciare il posizionamento del contenitore trasportato in tempo reale. Certamente però il progetto più ambizioso, pianificato già un anno fa, riguarda un percorso di vera transizione ecologica ed ambientale, che vede **Salerno** Container Terminal impegnata a realizzare, entro cinque anni, il primo terminal ad emissioni zero. È stato, infatti, consegnato all' Autorità di Sistema Portuale il progetto esecutivo di completa elettrificazione di banchine e piazzali, da realizzare interamente con spese a carico di **Salerno** Container Terminal, per abbandonare l' impiego di gru, mezzi meccanici, di sollevamento, di movimentazione e di trasporto interno, mossi da motori a combustione interna, per passare integralmente a mezzi a motricità elettrica. L' impianto - 10.000 kilowatt - è composto da 1 grande cabina elettrica di trasformazione (6,6x2,5 mt); 11 sottocabine (4x2,5 mt); 10 trasformatori; circa otto chilometri di cavidotti ed oltre dieci chilometri di cavi elettrici, in grado di assicurare l' alimentazione elettrica lungo tutte le banchine ed i piazzali del terminal.



Nuova era per il porto di Brindisi

Redazione

BRINDISI Si apre una nuova era per il porto di Brindisi. Si è appena conclusa, nella sede brindisina dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, una partecipata conferenza stampa nel corso della quale il presidente di AdSp MAM, Ugo Patroni Griffi, il presidente di Aeroporti di Puglia, Tiziano Onesti, il comandante della Capitaneria di Porto di Brindisi, C.V. (CP) Fabrizio Coke, il direttore centrale Vigilanza Tecnica ENAC, Claudio Eminentè, hanno illustrato ad autorità e giornalisti i nuovi limiti di ingombro e le prospettive che, conseguentemente, si aprono per il porto di Brindisi, a seguito dell'innalzamento dell'air-draft, dopo l'esecuzione dei lavori della direttrice pista 13/31, finalizzati alla modifica dell'inclinazione del sentiero di discesa aeroportuale. La soglia pista dell'aeroporto, infatti, è stata avanzata di circa 200 metri, ciò consentirà al porto di Brindisi di operare con limiti di ingombro in altezza delle navi ben diversi da quelli che sino ad oggi hanno costretto lo scalo marittimo ad una operatività fortemente condizionata. Al termine dei lavori, Enav ha condotto uno studio che ha consentito di rivedere, aumentandoli, i limiti di ingombro in porto. Tre le modifiche sostanziali apportate: i limiti di ingombro (air-draft delle navi) all'ormeggio che passano da 36 a 45 metri (fino ad arrivare a 50 metri presso le banchine di Punta delle Terrare e a 62 metri a Punta Riso, Costa Morena Est Testata Nord, Sant'Apollinare, ecc.); il limite air-draft per il transito delle navi senza coordinamento (ossia senza l'emanazione di notam appositi per navi che superavano tale altezza) che passa da 30 metri a 41 metri; infine, la posizione del limite per il transito delle navi senza coordinamento. In sostanza, la posizione della nuova congiungente che determina il limite del transito delle navi, con air-draft 41 metri senza coordinamento, corre, ora, dal fanale verde del canale Pigonati al Castello Alfonsino, pertanto, le navi del tipo Eurocargo, che oggi scalano il porto di Brindisi, saranno esonerate dalla necessità di notam operativo, in quanto, appunto, caratterizzate da un'altezza sul livello medio del mare pari a 41 metri. Per anni, abbiamo lavorato tutti in un'unica direzione commenta il presidente Patroni Griffi- con l'obiettivo di realizzare quello che inizialmente appariva come un progetto utopistico. Da oggi porto e aeroporto non si limiteranno più ma vivranno osmoticamente e simbioticamente. Due eccellenze in grado di potenziare l'offerta turistica con tratti di unicità determinati dalla vicinanza geografica e dalla contiguità dei due scali. Il prodotto che nasce ha potenzialità enormi, che saranno ancor di più sviluppate con la realizzazione dei progetti di infrastrutturazione dello scalo portuale, previsti dai Documenti di Pianificazione e Programmazione dell'Ente. Le ricadute economiche e sociali per tutto il territorio saranno estremamente significative. Per il presidente di Aeroporti di Puglia, Tiziano Onesti, l'Aeroporto del Salento è uno dei pilastri essenziali per lo sviluppo del territorio. Grazie ai lavori sulla pista RWY 13-31, si realizza, a livelli sempre più elevati, l'integrazione tra il porto e l'aeroporto in termini di operatività e sicurezza, con positivi effetti sull'attrattività delle nostre infrastrutture. Le opere effettuate consentono di realizzare una sinergia aria terra che fa di Brindisi un unicum nel nostro sistema dei trasporti. Consentitemi, infine, ha concluso Tiziano Onesti di ringraziare la Direzione Tecnica di Aeroporti di Puglia, incaricata della Direzione lavori, il personale della Società, ENAC, ENAV, gli Enti di Stato, i professionisti incaricati dei servizi di ingegneria e le imprese, tutte pugliesi, esecutrici dei lavori. Grazie al loro impegno è stato possibile raggiungere un risultato

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. At the top, there's a navigation bar with 'MAM' logo and 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICHI DEL MARE ADRIATICO MERIDIONALE'. Below that, a main headline reads 'Nuova era per il porto di Brindisi' with a sub-headline 'Nuovi limiti di ingombro in altezza delle navi'. A photo shows a group of men in suits sitting around a table during a press conference. To the right, there's a newsletter sign-up form and a list of 'ULTIME' news items, including 'Da Naxos a Piancastelli nega l'arrestato sciacolare a Miami' and 'Lazzari riconfermato presidente di Sanilog'.

straordinario, di cui la comunità brindisina e pugliese non possono che essere orgogliose. La sinergia tra gli Enti ha dimostrato, ancora una volta, di essere la chiave giusta per risolvere le problematiche, anche le più complesse commenta il comandante della Capitaneria di Porto-



Messaggero Marittimo

Brindisi

Guardia Costiera di Brindisi, C.V. (CP) Fabrizio Coke. Un importante traguardo per il porto che potrà ora ambire ad attrarre nuovi e importanti volumi di traffico, a beneficio di tutto il territorio e di tutti gli operatori portuali. Il direttore centrale Vigilanza Tecnica dell'Enac, Claudio Eminente, ha evidenziato: L'esperienza di Brindisi dimostra che la sinergia tra Enti è essenziale nel raggiungimento di obiettivi condivisi; in particolare la proficua interlocuzione tra l'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico meridionale, ENAC, Regione Puglia e Aeroporti di Puglia in qualità di gestore ha consentito a seguito di importanti opere di riqualifica funzionali della pista di volo 13/31, senza alcuna penalizzazione operativa per l'aeroporto, di ridurre le penalizzazioni al transito e all'ormeggio delle grandi navi da crociera e porta container favorendo quindi lo sviluppo del turismo e dell'attività di logistica con importanti ricadute sul porto, l'aeroporto e la comunità locale. L'assessore regionale ai Trasporti e Mobilità, Anita Maurodinoia, impossibilitata a partecipare alla conferenza stampa, ha, comunque, voluto inviare il suo pensiero. Dall'incontro di oggi dichiara l'Assessore- emerge che i progetti più ambiziosi e apparentemente proibitivi come quello di Brindisi, si possono realizzare grazie alla concreta sinergia tra enti, che ha di fatto contribuito a realizzare un'opera che porterà notevoli vantaggi economici per lo sviluppo del Turismo in Puglia. Porto e Aeroporto di Brindisi, che fino a ieri si limitavano, ora insieme faranno viaggiare più velocemente e più comodamente l'economia pugliese. Un plauso al lavoro dell'Autorità Portuale, Aeroporti di Puglia, Capitaneria di Porto di Brindisi e dell'Enac.

Brindisi Report

Brindisi

Cono d'atterraggio: superati i vecchi limiti, nuova era per il porto

Con la modifica dell' air draft, entrano in vigore i nuovi limiti di ingombro in altezza delle navi. Eliminata definitivamente la storica interferenza tra le attività di porto e aeroporto

BRINDISI - I limiti di ingombro (ai draft delle navi) all' ormeggio passano da 36 a 45 metri, fino ad arrivare a 50 metri presso le banchine di Punta delle Terrare e a 62 metri a Punta Riso, Costa Morena Est Testata Nord, Sant' Apollinar). Il porto di Brindisi potrà finalmente ospitare grazie ai moderne grazie all' innalzamento dell' air draft, scaturito dall' allungamento della pista dell' Aeroporto del Salento. Una modifica attesa da anni, finalmente si concretizza. Le prospettive che si aprono per lo scalo sono state illustrate nel corso di una conferenza che si è svolta oggi pomeriggio (giovedì 8 luglio) presso la sede dell' Autorità di **sistema portuale** di Brindisi. Sono intervenuti, di fronte a un folto pubblico composto da rappresentanti di istituzioni e associazioni di categoria, il presidente dell' Authority, Ugo Patroni Griffi, il presidente di Aeroporti di Puglia, Tiziano Onesti, il comandante della Capitaneria di Porto di Brindisi, capitano di vascello Fabrizio Coke, il direttore centrale Vigilanza Tecnica Enac, Claudio Eminente. Cosa cambia La soglia pista dell' aeroporto, infatti, è stata avanzata di circa 200 metri, ciò consentirà al porto di Brindisi di operare con limiti di ingombro in altezza delle navi ben diversi da quelli che sino ad oggi hanno costretto lo scalo marittimo ad una operatività fortemente condizionata. Al termine dei lavori, Enav ha condotto uno studio che ha consentito di rivedere, aumentandoli, i limiti di ingombro in porto. Tre le modifiche sostanziali apportate: i limiti di ingombro (air-draft delle navi) all' ormeggio che passano da 36 a 45 metri (fino ad arrivare a 50 metri presso le banchine di Punta delle Terrare e a 62 metri a Punta Riso, Costa Morena Est Testata Nord, Sant' Apollinare, ecc.); il limite air-draft per il transito delle navi senza coordinamento (ossia senza l' emanazione di notam appositi per navi che superavano tale altezza) che passa da 30 metri a 41 metri; infine, la posizione del limite per il transito delle navi senza coordinamento. In sostanza, la posizione della nuova congiungente che determina il limite del transito delle navi, con air-draft 41 metri senza coordinamento, corre, ora, dal fanale verde del canale Pigonati al Castello Alfonsino, pertanto, le navi del tipo Eurocargo, che oggi scalano il porto di Brindisi, saranno esonerate dalla necessità di notam operativo, in quanto, appunto, caratterizzate da un' altezza sul livello medio del **mare** pari a 41 metri. I commenti "Per anni, abbiamo lavorato tutti in un' unica direzione- commenta Ugo Patroni Griffi- con l' obiettivo di realizzare quello che inizialmente appariva come un progetto utopistico. Da oggi porto e aeroporto non si limiteranno più ma vivranno osmoticamente e simbioticamente. Due eccellenze in grado di potenziare l' offerta turistica con tratti di unicità determinati dalla vicinanza geografica e dalla contiguità dei due scali. Il prodotto che nasce ha potenzialità enormi, che saranno ancor di più sviluppate con la realizzazione dei progetti di infrastrutturazione dello scalo **portuale**, previsti dai Documenti di Pianificazione e Programmazione dell' Ente. Le ricadute economiche e sociali per tutto il territorio saranno estremamente significative". Per il presidente di Aeroporti di Puglia, Tiziano Onesti , "l' Aeroporto del Salento è uno dei pilastri essenziali per lo sviluppo del territorio. Grazie ai lavori sulla pista RWY 13-31, si realizza, a livelli sempre più elevati, l' integrazione tra il porto e l' aeroporto in termini di operatività e sicurezza, con positivi effetti sull' attrattività delle nostre infrastrutture. Le opere effettuate consentono di realizzare una sinergia aria - terra che fa di Brindisi un unicum nel nostro **sistema** dei trasporti. Consentitemi, infine,- ha concluso Tiziano Onesti - di ringraziare la Direzione Tecnica di Aeroporti di Puglia, incaricata della Direzione lavori, il personale della Società,





Brindisi Report

Brindisi

e le imprese, tutte pugliesi, esecutrici dei lavori. Grazie al loro impegno è stato possibile raggiungere un risultato straordinario, di cui la comunità brindisina e pugliese non possono che essere orgogliose". "La sinergia tra gli enti ha dimostrato, ancora una volta, di essere la chiave giusta per risolvere le problematiche, anche le più complesse - commenta il comandante Fabrizio Cok e. Un importante traguardo per il porto che potrà ora ambire ad attrarre nuovi e importanti volumi di traffico, a beneficio di tutto il territorio e di tutti gli operatori portuali". Il direttore centrale Vigilanza Tecnica dell' Enac, Claudio Eminente , ha evidenziato: "L' esperienza di Brindisi dimostra che la sinergia tra Enti è essenziale nel raggiungimento di obiettivi condivisi; in particolare la proficua interlocuzione tra l' Autorità di **Sistema portuale** del **mare Adriatico meridionale**, Enac, Regione Puglia e Aeroporti di Puglia in qualità di gestore ha consentito a seguito di importanti opere di riqualifica funzionali della pista di volo 13/31, senza alcuna penalizzazione operativa per l' aeroporto, di ridurre le penalizzazioni al transito e all' ormeggio delle grandi navi da crociera e porta container favorendo quindi lo sviluppo del turismo e dell' attività di logistica con importanti ricadute sul porto, l' aeroporto e la comunità locale". L' assessore regionale ai Trasporti e Mobilità, Anita Maurodinoia , impossibilitata a partecipare alla conferenza stampa, ha, comunque, voluto inviare il suo pensiero. "Dall' incontro di oggi - dichiara l' Assessore - emerge che i progetti più ambiziosi e apparentemente proibitivi come quello di Brindisi, si possono realizzare grazie alla concreta sinergia tra enti, che ha di fatto contribuito a realizzare un' opera che porterà notevoli vantaggi economici per lo sviluppo del Turismo in Puglia. Porto e Aeroporto di Brindisi, che fino a ieri si limitavano, ora insieme faranno "viaggiare" più velocemente e più comodamente l' economia pugliese. Un plauso al lavoro dell' Autorità **Portuale**, Aeroporti di Puglia, Capitaneria di Porto di Brindisi e dell' Enac".

Brindisi Report

Brindisi

Il porto di Brindisi: quand' era un modello da imitare

Nazareno Valente risale allo spirito autentico di un proverbio latino che nel corso dei secoli ha avuto interpretazioni persino grottesche:

Sarà per il fatto che viviamo in una stagione di diffusa deculturazione oppure perché le notizie in odore di fake news hanno un sapore particolare, non saprei proprio dire; di sicuro traspare un ingiustificato gioco al ribasso con cui la cronachistica cittadina racconta le nostre antichità, relegandole di fatto al ruolo di sagra paesana neppure di livello. Un tipico esempio lo si può trarre da un proverbio giunto a noi grazie ad Antonio de Ferrariis - un letterato salentino vissuto tra il XV e XVI secolo, meglio noto come il Galateo - che nel suo "De situ lapygiae" annotava in latino: «tres esse in orbe portus: Lunii, Iulii et Brundusii». Letteralmente: «tre sono i porti al mondo: Giunio, Giulio e **Brindisi**». Di origine sconosciuta, il proverbio gode tuttora di buona salute se è vero che è stato proposto in un recente godibile video satirico del bravissimo duo Tindilo, rintracciabile su YouTube. Alla gustosa scenetta del simpatico duo partecipa anche Cesare Ottaviano Augusto o, per meglio dire, la statua che lo rappresenta in piazza del Popolo, con il compito di spiegare il passo del Galateo: «tre sono i porti al mondo: giugno, luglio e **Brindisi**», ci fa sapere. Perché «giugno e luglio è estate ed i porti vanno bene; **Brindisi** va bene tutto l'anno»; che non è altro se non la versione che riscalda i cuori dei cronisti locali sin dal lontano XVII secolo. Come dire la forza delle tradizioni. L'interpretazione del Moricino Fu infatti il Moricino (XVI-XVII secolo), nella sua opera rimasta manoscritta "Dell' antichità e vicissitudine della città di **Brindisi**", ad ipotizzare per primo che con «Lunii» e «Iulii» il Galateo non voleva indicare dei porti ma dei mesi, appunto giugno e luglio, e che l' adagio intendeva evidenziare in maniera allegorica l' assoluta sicurezza del nostro **porto**: «quasi che a dispetto della natura del mare tale sia quel **Porto** in ogni stagione, quale suol essere in tutto nelle Bonaccie di quei mesi di Giugno e, Luglio». Sulla stessa lunghezza d' onda si allineò il Della Monaca (XVII secolo), antesignano della tradizionale figura di studioso tutto dedito al copia ed incolla indiscriminato, e nessuna - il cielo non voglia mai - consultazione delle fonti, e, in questo solco, altri storici locali succedutisi nel tempo. In definitiva, l' interpretazione ricorrente è che il proverbio non elenchi approdi celebri ma si proponga di confrontare i periodi più favorevoli per navigare con un luogo, appunto il nostro **porto**, dove simili condizioni erano assicurate per tutto l' anno. Peccato, però, che l' esegesi proposta trascuri il mese più propizio per eccellenza, vale a dire agosto, e che, soprattutto, non tenga conto di altri dati inoppugnabili sui metodi di navigazione e di approdo del tempo, che concorrono a renderla improponibile e pure un po' ridicola nella formulazione escogitata. Esamineremo meglio queste questioni in seguito, per adesso occorre premettere che in antichità il **porto** di **Brindisi** era considerato qualcosa di straordinario che andava molto al di là della semplice particolarità di avere acque come «nelle Bonaccie dei mesi di Giugno e, Luglio». E che è quindi in un qualche modo riduttivo il mettere in evidenza quella che era una qualità di rilievo, ma per certi versi secondaria, se si considera che era prerogativa comune a tutte le località annoverate tra i «portus». Di conseguenza di tutte quelle strutture portuali, anche di modesta fama, in grado di concedere un buon ricovero mediante «uno specchio d' acqua chiuso naturalmente o artificialmente, accessibile dal mare, dove le navi possano rimanere sicure in caso di traversia». Quindi una proprietà non tanto eccezionale da far meritare la specifica dedica d' un proverbio. In sintesi, caratterizzare il **porto** di **Brindisi** con una virtù poco più che ordinaria, sarebbe come esaltare un fuoriclasse, non per i suoi colpi ad affetto, ma per quelli





Brindisi Report

Brindisi

di **Brindisi** era senza dubbio degno di ben altra stima, e basterebbe notare come già nel V secolo a.C. Erodoto, il cosiddetto padre della storia, lo adoperasse a livello di semplificazione in una delle sue famose digressioni («parenthéche»), usate nelle agorà per interloquire con chi l'ascoltava declamare le sue "Storie", per comprenderne la sua diffusa notorietà. Ed è proprio in un inciso di Erodoto che la terra salentina fa per la prima volta capolino sui grandi scenari della storiografia, appunto quando lo storico la rappresenta geograficamente come penisola limitata dall'istmo che va «dal **porto** di **Brindisi** a Taranto». Quindi, sebbene entrambe le cittadine avessero un **porto** rinomato, la sola **Brindisi** ne viene con esso individuata, quasi che il **porto** fosse un'entità distinta e ben più importante della stessa città. Questa circostanza fa capire perché, per il mondo antico, quello di **Brindisi** non era un semplice **porto** («limèn») ma un **porto** di grande prestigio («eulimènon»), e, non a caso, i Romani lo attrezzarono di tutto punto facendone la porta privilegiata per l'Oriente. In definitiva un **porto** d'eccellenza sin dal periodo classico e che acquisì ancor più prestigio quando, a seguito della conquista romana nella seconda metà del III secolo a.C., **Brindisi** divenne colonia di diritto latino. Una fama che rivivrà negli scritti successivi pure nelle fasi di declino della città, così come riscontrabile nel "De situ lapygiae" del Galateo. Il Galateo: "**Brindisi** città insigne" Siamo all'inizio del XVI secolo, negli anni in cui l'impero ottomano, pur rivolgendo le sue attenzioni ad oriente, fa comunque sentire la propria nefasta presenza ad occidente, con rapide e feroci scorrerie che mettono in uno stato di continua soggezione le città costiere. In assenza d'un governo forte, per i porti del basso adriatico l'unica difesa possibile è quella di precludere gli accessi alle rade, ed è per questo che il canale di collegamento al **porto** interno di **Brindisi** viene più volte ostruito, tanto che gli storici discutendo tra di loro lo qualificano «volgarmente... ciccato». Eppure il Galateo giudica **Brindisi** città insigne («inclita urbs») ed il suo **porto** famosissimo in tutto il mondo («toto terrarum orbe notissimus») tant'è che dà per coniato il proverbio di cui la cronachistica brindisina fornisce quasi compatta l'estemporanea traduzione di cui parliamo. Ebbene, sarebbe bastato una lontana infarinatura delle consuetudini sulla navigazione - in ogni tempo per forza coerenti con le possibilità tecniche dell'epoca - per sapere che in antichità non si navigava in tutti i mesi dell'anno. Tranne rare eccezioni, si prendeva il mare solo nelle belle stagioni mentre in quelle cattive si trovava un buon approdo dove ricoverare le navi. Le difese naturali o artificiali dell'ormeggio erano infatti essenziali per proteggere i navigli da eventuali mareggiate che potevano avere effetti devastanti su imbarcazioni la cui stazza era contenuta. A scanso di equivoci, esse venivano tirate a secco ed a volte protette pure da palizzate e fossati, per cui la bonaccia o la buona stagione non erano condizioni strettamente essenziali per la loro salvaguardia. Al contrario erano proprio le burrasche dei mesi estivi ad essere potenzialmente pericolose in quanto, sopraggiungendo improvvise e inaspettate, potevano comportare effetti disastrosi sulle galee ferme pure in rade sufficientemente protette. Lo attesta Svetonio (I secolo d.C. - II secolo d.C.) nel narrare come la flotta di Augusto fosse stata distrutta per ben due volte dalla tempesta, e non durante la brutta stagione ma per l'appunto nel bel mezzo dell'estate. In definitiva erano più i mesi - quelli invernali e delle stagioni fredde - in cui le navi riposavano per lo più tirate a secco e protette da ripari di ogni tipo, di quelli in cui esse navigavano. In pratica, salvo non si volesse compiere un'impresa rischiosa, si prendeva il mare nei periodi primaverili ed estivi, ma solo se si presumeva che il vento ed il mare potessero essere favorevoli. In definitiva quando la "bonaccia" era la condizione più probabile. L'ingegnoso collegamento tra mesi dell'anno e porti fornisce perciò una chiave di lettura suggestiva, magari sufficiente a stimolare la fantasia e le approssimative conoscenze di chi si affida esclusivamente a Wikipedia, ma che - come altre bufale - non trova alcun degno conforto, oltre al ristretto ambito della cronachistica locale in genere assuefatta a scontati cliché d'antan. Quasi certamente il Moricino e Della Monaca furono depistati dalla circostanza che ai loro tempi non c'erano strutture portuali i cui nomi ricordassero neppure alla lontana i porti «lunius» e «lulius» citati dal Galateo, né avevano conoscenza che ve ne fossero mai stati di simili in passato. Per questo si videro costretti a ripiegare sui mesi, anche se in realtà, a

differenza di quanto ritenevano, tali porti erano esistiti in antichità. Ed avevano pure goduto d' una notevole fama. Il porto Giulio Il Galateo scrisse il "De situ lapygiae" in un periodo



Brindisi Report

Brindisi

imprecisato tra il 1508 ed il 1511 ma non era più in vita quando il suo manoscritto fu stampato nel 1558, grazie al marchese di Oria, Giovanni Bernardino Bonifacio che se ne accollò le spese. A quell'epoca non c' erano porti con il nome di «lunius» (Giunio) e di «lulius» (Giulio) però, a chi aveva qualche cognizione appena superficiale di antichità romane, quest' ultimo toponimo avrebbe potuto dire qualcosa. Del **porto** Giulio aveva infatti riferito Svetonio (I secolo d.C. - II secolo d.C.), nella parte dedicata a Cesare Ottaviano Augusto della sua "Vita dei Cesari", quando menziona l' inaugurazione presso Baia di un «portum lulium» creato artificialmente facendo penetrare il mare nei laghi Lucrino e Averno («inmisso in Lucrinum et Avernum lacum mari»). La struttura portuale aveva infatti reso comunicanti tra loro i predetti laghi d' Averno e Lucrino, e quest' ultimo lago con il mare, previo taglio del cordone di sabbia che li separava. Voluta da Vipsanio Agrippa, amico e fedele collaboratore di Augusto, per contrastare le scorrerie sul Tirreno della flotta di Sesto Pompeo, il portus lulius (o portus lulii) iniziò ad operare nel 37 a.C. nei pressi del vecchio e rinomato **porto** di Puteoli, situato nell' ampia area dei Campi Flegrei, che venne così soppiantato da questo nuovo doppio bacino portuale. Si ipotizza che inizialmente avesse prevalenti funzioni militari, essendo stato preventivato l' allestimento d' un arsenale e di strutture idonee per addestrare gli schiavi liberati per inquadrarli tra i rematori, ma che in seguito divenne però scalo commerciale d' una certa importanza. In ogni caso, ricoprì un ruolo strategico di rilievo, se Agrippa decise di intitolarlo al futuro Augusto che, come conseguenza dell' adozione da parte di Cesare, aveva appunto modificato il proprio nome da Octavius a lulius, e se altri storici lo citarono diffusamente nei loro scritti. Il **porto** meritò infatti anche una menzione poetica da parte di Virgilio (I secolo a.C.) che l' elenca («lulia... unda») tra le laboriose opere («operumque laborem») compiute dalla mano dell' uomo. Come il **porto** di **Brindisi**, anche quello Giulio visse i suoi anni di gloria in concomitanza con l' impero romano e declinò con esso; solo che non si riprese mai più. Anzi scomparve addirittura dalla faccia della terra, a causa dei fenomeni naturali che investirono la regione flegrea modificandone la struttura morfologica. Dapprima, tra l' VIII ed il X secolo, fenomeni bradisismici fecero sì che il mare sommergesse il Lucrino che poi finì quasi per sparire nel 1538, a seguito dei movimenti tellurici che crearono in quel sito il Monte Nuovo. Al tempo di Moricino e Della Monaca, il **porto** Giulio non esisteva pertanto più, e non ne era rimasta traccia, se non nelle fonti letterarie d' epoca romana. Solo i ritrovamenti archeologici del secolo scorso lo posero nuovamente in luce. In ogni caso, non c' è dubbio alcuno che lo "lulii" del Galateo designi il **porto** Giulio, e non il mese di luglio come ipotizzato dai cronisti brindisini; di conseguenza anche "lunii" non può che essere un **porto**, e non un mese del nostro calendario. Il problema però in questo caso è che non c' è indizio, né possibile accenno nelle fonti, che consentano di individuare una città portuale con un tale nome. Il che appare strano, se esso era così famoso da diventare proverbiale. Il **porto** di Luna Come già detto, il Galateo non era in vita quando il manoscritto del suo "De situ lapygiae" fu dato finalmente alle stampe, per cui non poté seguirne la stesura finale. Tale circostanza ha comportato la presenza nella sua opera di non pochi errori che misero in imbarazzo i curatori delle successive edizioni che infatti manifestavano in maniera esplicita «ai lettori le grandissime difficoltà» incontrate nella traduzione «per la scorrezione dei testi». Lamentela che riguardava pure l' adagio di cui si parla, che, pertanto, si reputa in parte corrotto dando modo di ritenere che «lunii» sia derivato da una scorretta trascrizione del copista che ha male inteso il nome del **porto** effettivamente elencato dal Galateo. L' unico approdo del passato - d' una certa consistenza e che possa avere una qualche assonanza con l' interpretazione data dal copista al termine del Galateo - è verosimilmente l' antico «portus Lunae» (**porto** di Luna) che, tenendosi alla sinistra dell' allora ampia foce del fiume Magra, si affacciava ad est dell' attuale golfo di La Spezia, e che, in antichità aveva goduto di buona fama meritando pure le attenzioni del grande Ennio (III secolo a.C. - II secolo a.C.) che invitava a visitarlo perché ne valeva la pena («Lunai portus, est operae. cognoscite, cives»). Naturale come quello brindisino, il **porto** di Luna fu probabilmente motivo di contesa tra gli Etruschi ed i Liguri, prima di giustificare le mire dei romani che, con questo scalo, intendevano controllare le rotte

dell' alto Tirreno che creavano pure aspre contese con la potente Cartagine. La deduzione nel 177 a.C. d' una colonia di diritto romano («civium romanorum») nella città di Luna fu perciò un passo del tutto



Brindisi Report

Brindisi

conseguente. Tuttavia, il contemporaneo declino della potenza cartaginese creò una situazione di diffusa tranquillità nella zona, che finì per limitare l'importanza della base militare lunense. Solo in periodo augusteo il **porto** riacquistò rinomanza, quando fu potenziato e trasformato a scalo commerciale per sfruttare appieno le potenzialità delle vicine cave di marmo il cui candore affascinava Roma e tutte le città italiane. Ed è proprio di questo periodo la descrizione più particolareggiata che le fonti letterarie ci hanno conservato. Strabone (I secolo a.C. - I secolo d.C.) ci informa infatti che la città di Luna non è grande mentre il **porto** lo è parecchio ed anche assai bello, comprendendo più rade, tutte profonde (« , »), circondate da alte montagne dove ci sono cave di marmo bianco (« ») utilizzato per gli edifici più insigni costruiti a Roma e nelle altre città. Durante la stesura del "De situ lapygiae", il **porto** di Luna era però da secoli scomparso: il graduale interrimento, causato dai frammenti depositati dal Magra, l'avevano infatti reso paludoso e malarico, sino a costringere i suoi abitanti ad abbandonarlo per spostarsi nell'entroterra. Così non c'è da stupirsi troppo se, nella copia del passo implicato, la del tutto sconosciuta «Lunae» possa essere stata sostituita da «lunii», magari proprio perché termine ritenuto più in armonia con «lulii», visto che in entrambi i vocaboli il copista non riconoscevano scali portuali. Lo spirito autentico del proverbio In definitiva, la stesura originale del proverbio doveva essere la seguente: «tres esse in orbe portus: Lunae, lulii et Brundusii» stabilendo in definitiva che i porti di Luna, di Giulio e di **Brindisi** erano gli unici al mondo degni d'essere considerati tali. Questo almeno nella forma; nella sostanza il messaggio che si voleva veicolare era però ben diverso. La citazione del prezioso marmo bianco lunense riportata da Strabone fa infatti venire alla mente il noto passo in cui Svetonio riferisce che Augusto si vantava senza sottintesi d'aver rivestito di pregiato marmo la città di Roma che, prima di lui, era invece stata costruita con umili mattoni («marmoream se relinquere, quam latericiam accepisset»), facendoci così comprendere che la riorganizzazione del **porto** di Luna, e la conseguente notevole attività commerciale che vi era confluita, rientrava a pieno titolo nelle politiche economiche di ampio respiro che il «princeps» andava attuando. Lo stesso può dirsi a maggior ragione per il **porto** Giulio, creato praticamente dal nulla e che, come già riferito, Agrippa gli aveva persino intitolato perché ne rimanesse perenne memoria. Queste due imponenti iniziative rientravano pertanto, a dirla come il già citato verso di Virgilio, tra le «operumque laborem», cioè a dire tra le opere esemplari che Augusto aveva compiuto per creare consenso. Il che fa sorgere la più che fondata ipotesi che il proverbio facesse parte della minuziosa propaganda avviata da Mecenate, una specie di ministro della cultura e dell'informazione del governo augusteo, per valorizzare i progetti portuali avviati in quel periodo. E che sia stato coniato per tale esplicita finalità. In questa ottica anche la presenza nell'adagio del **porto** di **Brindisi** assume un significato speciale e ben più caratterizzante della sua ovvia notorietà. Va infatti ricordato che il «portus Brundusii» rappresentava soprattutto una mirabile dimostrazione di opera compiuta dalla natura, e quindi dotato, senza necessità di ulteriori lavori, di tutte quelle caratteristiche che un **porto** ideale doveva possedere. In sintesi: sicurezza, presenza di isolotti che fungessero da frangiflutti, disponibilità di risorse idriche, varietà di scali. Lo attestavano geografi, come Strabone, ma anche poeti, come Lucano (I secolo d.C.): se quello lo qualifica **porto** naturale di grande pregio e di gran lunga superiore a quello pure rinomato di Taranto (« »); questo lo descrive dotato di tutte quelle caratteristiche genuine che lo rendevano approdo talmente sicuro che le imbarcazioni potevano essere assicurate anche con una semplice tremula fune («ut tremulo starent contentae fune carinae»). In conclusione, nel proverbio, il **porto** brindisino non compare solo in forza della sua fama quanto piuttosto perché rappresentava un modello naturale cui confrontare i porti realizzati dall'uomo. A questo punto sembra evidente che, se nella forma il testo dell'adagio stabiliva una semplice elencazione di porti importanti, nella sostanza intendeva far percepire che le attività promosse da Augusto sugli approdi portuali erano equiparabili alle migliori opere create dalla natura. In pratica, gli interventi compiuti sul **porto** Giulio e su quello di Luna erano confrontati con l'approdo brindisino, perché quest'ultimo era appunto giudicato il termine di paragone più appropriato. Nella realtà, quindi, un

riconoscimento di gran lunga superiore al banale e grottesco accostamento alle «Bonaccie di quei mesi di Giugno e, Luglio», contrabbandato senza nessun respiro della storia da parte dei nostri cronisti. Bibliografia Opere cui si fa riferimento nel testo,



Brindisi Report

Brindisi

elencate in ordine di citazione degli autori: GALATEO, "De Situ Iapygiae", per Petrum Pernam, Basileae, 1558. G. M. MORICINO, "Dell' antichità e vicissitudine della città di **Brindisi**", manoscritto ms_D12, Biblioteca pubblica arcivescovile "A. De Leo", **Brindisi**. A. DELLA MONACA, "Memoria historica dell' antichissima e fedelissima città di **Brindisi**", Pietro Micheli, Lecce, 1674. G. UGGERI, "La terminologia portuale e la documentazione dell' itinerarium Antonini", in Studi Italiani di Filologia Classica, N.S. XL, 1-2, Felice Le Monnier, Firenze, 1968. ERODOTO (V secolo a.C.), "Storie". G. ANTONINI, "La Lucania", Forni Editore, Sala Bolognese, 1984, ristampa dell' edizione Tomberli, 1794. SVETONIO (I secolo d.C. - II secolo d.C.), "Vita dei Cesari - Augusto". VIRGILIO (I secolo a.C.), "Georgiche". (A cura di S. GRANDE), "La Iapigia e vari opuscoli di Antonio de Ferrariis detto il Galateo", Tipografia Garibaldi, Lecce 1867, vol. I. ENNIO (III secolo a.C. - II secolo a.C.), "Annali I", in PERSIO (I secolo d.C.), "Satire". STRABONE (I secolo a.C. - I secolo d.C.), "Geografia". LUCANO (I secolo d.C.), "Farsaglia".

Il Nautilus

Brindisi

Porto di Brindisi: entrano in vigore i nuovi limiti di ingombro in altezza delle navi. Eliminata definitivamente la storica interferenza tra le attività di porto e aeroporto

Si apre una nuova era per il porto di Brindisi -Si è appena conclusa, nella sede di Brindisi dell' Autorità di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Meridionale**, una partecipata conferenza stampa nel corso della quale il presidente di AdSPMAM, **Ugo Patroni Griffi**, il presidente di Aeroporti di Puglia, Tiziano Onesti, il comandante della Capitaneria di Porto di Brindisi, C.V. (CP) Fabrizio Coke, il direttore centrale Vigilanza Tecnica ENAC, Claudio Eminente, hanno illustrato ad autorità e giornalisti i nuovi limiti di ingombro e le prospettive che, conseguentemente, si aprono per il porto di Brindisi, a seguito dell' innalzamento dell' air-draft, dopo l' esecuzione dei lavori della direttrice pista 13/31, finalizzati alla modifica dell' inclinazione del sentiero di discesa aeroportuale. La soglia pista dell' aeroporto, infatti, è stata avanzata di circa 200 metri, ciò consentirà al porto di Brindisi di operare con limiti di ingombro in altezza delle navi ben diversi da quelli che sino ad oggi hanno costretto lo scalo marittimo ad una operatività fortemente condizionata. Al termine dei lavori, ENAV ha condotto uno studio che ha consentito di rivedere, aumentandoli, i limiti di ingombro in porto. Tre le modifiche sostanziali apportate: i limiti di ingombro (air-draft delle navi) all' ormeggio che passano da 36 a 45metri (fino ad arrivare a 50 metri presso le banchine di Punta delle Terrare e a 62metri a Punta Riso, Costa Morena Est Testata Nord, Sant' Apollinare, ecc.); il limite air-draft per il transito delle navi senza coordinamento (ossia senza l' emanazione di notam appositi per navi che superavano tale altezza) che passa da 30 metri a 41 metri; infine, la posizione del limite per il transito delle navi senza coordinamento. In sostanza, la posizione della nuova congiungente che determina il limite del transito delle navi, con air-draft 41 metri senza coordinamento, corre, ora, dal fanale verde del canale Pigonati al Castello Alfonsino , pertanto, le navi del tipo Eurocargo, che oggi scalano il porto di Brindisi, saranno esonerate dalla necessità di notam operativo, in quanto, appunto, caratterizzate da un' altezza sul livello medio del **mare** pari a 41metri. "Per anni, abbiamo lavorato tutti in un' unica direzione- commenta il presidente di AdSP MAM **Ugo Patroni Griffi**- con l' obiettivo di realizzare quello che inizialmente appariva come un progetto utopistico. Da oggi porto e aeroporto non si limiteranno più ma vivranno osmoticamente e simbioticamente. Due eccellenze in grado di potenziare l' offerta turistica con tratti di unicità determinati dalla vicinanza geografica e dalla contiguità dei due scali. Il prodotto che nasce ha potenzialità enormi, che saranno ancor di più sviluppate con la realizzazione dei progetti di infrastrutturazione dello scalo **portuale**, previsti dai Documenti di Pianificazione e Programmazione dell' Ente. Le ricadute economiche e sociali per tutto il territorio saranno estremamente significative". Per il presidente di Aeroporti di Puglia, Tiziano Onesti, "l' Aeroporto del Salento è uno dei pilastri essenziali per lo sviluppo del territorio. Grazie ai lavori sulla pista RWY 13-31, si realizza, a livelli sempre più elevati, l' integrazione tra il porto e l' aeroporto in termini di operatività e sicurezza, con positivi effetti sull' attrattività delle nostre infrastrutture. Le opere effettuate consentono di realizzare una sinergia aria - terra che fa di Brindisi un unicum nel nostro **sistema** dei trasporti. Consentitemi, infine,- ha concluso Tiziano Onesti - di ringraziare la Direzione Tecnica di Aeroporti di Puglia, incaricata della Direzione lavori, il personale della Società, ENAC, ENAV, gli Enti di Stato, i professionisti incaricati dei servizi di ingegneria e le imprese, tutte pugliesi, esecutrici dei lavori. Grazie al loro impegno è stato possibile raggiungere un risultato straordinario, di cui la comunità brindisina e pugliese non possono



NEWS - AMBIENTE - AUTHORITY - COMMERCIALE - CULTURA - EVENTI - NAUTICA - PORTI -
SPORT - TRASPORTI - TURISMO



Il Nautilus

Brindisi

risolvere le problematiche, anche le più complesse- commenta il comandante della Capitaneria di Porto- Guardia Costiera di Brindisi, C.V. (CP) Fabrizio Coke. Un importante traguardo per il porto che potrà ora ambire ad attrarre nuovi e importanti volumi di traffico, a beneficio di tutto il territorio e di tutti gli operatori portuali'. Il direttore centrale Vigilanza Tecnica dell' ENAC, Claudio Eminente, ha evidenziato: "L' esperienza di Brindisi dimostra che la sinergia tra Enti è essenziale nel raggiungimento di obiettivi condivisi; in particolare la proficua interlocuzione tra l' Autorità di **Sistema portuale** del **mare Adriatico meridionale**, ENAC, Regione Puglia e Aeroporti di Puglia in qualità di gestore ha consentito a seguito di importanti opere di riqualifica funzionali della pista di volo 13/31, senza alcuna penalizzazione operativa per l' aeroporto, di ridurre le penalizzazioni al transito e all' ormeggio delle grandi navi da crociera e porta container favorendo quindi lo sviluppo del turismo e dell' attività di logistica con importanti ricadute sul porto, l' aeroporto e la comunità locale". L' assessore regionale ai Trasporti e Mobilità, Anita Maurodinoia, impossibilitata a partecipare alla conferenza stampa, ha, comunque, voluto inviare il suo pensiero. 'Dall' incontro di oggi - dichiara l' Assessore- emerge che i progetti più ambiziosi e apparentemente proibitivi come quello di Brindisi, si possono realizzare grazie alla concreta sinergia tra enti, che ha di fatto contribuito a realizzare un' opera che porterà notevoli vantaggi economici per lo sviluppo del Turismo in Puglia. Porto e Aeroporto di Brindisi, che fino a ieri si limitavano, ora insieme faranno 'viaggiare' più velocemente e più comodamente l' economia pugliese. Un plauso al lavoro dell' Autorità **Portuale**, Aeroporti di Puglia, Capitaneria di Porto di Brindisi e dell' ENAC'. Interviste sulla pagina Facebook.

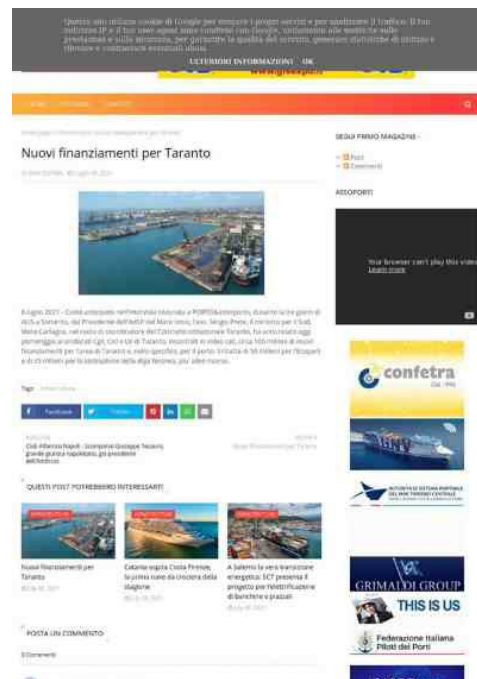
Primo Magazine

Taranto

Nuovi finanziamenti per Taranto

8 luglio 2021 - Come anticipato nell' intervista rilasciata a PORTO&interporto, durante la tre giorni di ALIS a Sorrento, dal Presidente dell' AdSP del Mare Ionio, l' avv. **Sergio Prete**, il ministro per il Sud, Mara Carfagna, nel ruolo di coordinatore del Contratto istituzionale Taranto, ha annunciato oggi pomeriggio ai sindacati Cgil, Cisl e Uil di Taranto, incontrati in video call, circa 100 milioni di nuovi finanziamenti per l' area di Taranto e, nello specifico, per il porto. Si tratta di 50 milioni per l' Ecopark e di 35 milioni per la costruzione della diga foranea, piu' altre risorse.

GAM EDITORI



Gruppo Grimaldi, battesimo per la Eco Catania quinta nave ro-ro ibrida GG5G

08 Jul, 2021 CATANIA - Battesimo nel porto di Catania della nuova nave ro-ro Eco Catania del gruppo Grimaldi. Nave gemella delle 12 navi ibride della classe GG5G (Grimaldi Green 5th Generation) commissionate ai cantieri cinesi Jinling di Nanjing di cui 4 sono già state portate a battesimo e attualmente in servizio. La ro-ro 'Eco Catania' consegnata all' inizio di giugno entra in servizio sulla rotta Sicilia-Livorno-**Genova**, caratterizzata da motore elettrico per manovre in porto e Zero inquinamento nei porti per il trasporto di mezzi pesanti su gomma. Per il rito del taglio del nastro e del lancio della 'bottiglia' madrina Letizia Santonocito, moglie del sindaco di Catania Salvo Pogliese. Eugenio Grimaldi, executive manager della compagnia di navigazione, nel presentare la nave ha detto: "E' una nave di quinta generazione ne abbiamo ordinate dodici. Sono tutte 'gemelle': quattro saranno impiegate in Spagna e due sulla Sicilia, oggi la 'Eco Catania' e la 'Eco Livorno', che sarà spostata sulla Spagna e sarà sostituita dalla 'Eco Malta'. Avremo le prime sei navi 'green' impegnate tra Spagna e Sicilia. Ce ne saranno poi altre nell' Adriatico e in Finlandia". "Dodici navi per un progetto importante per economia di scala che permetterà all' utilizzatore finale di risparmiare sui costi e di potere usufruire dei più grandi traghetti al mondo che possono ospitare oltre 520 camion, da imbarcare in una sola volta. E saranno quelli maggiormente avanzati dal punto di vista tecnologico perché hanno 'zero emissioni' in porto grazie a un sistema brevettato". Ha concluso l' executive manager di Grimaldi - Il 2% dell' inquinamento mondiale è marittimo, e noi stiamo lavorando per ridurlo sempre di più. Con queste navi siamo sette volte meno inquinanti di quando abbiamo iniziato a servire la Sicilia. Siamo avanti rispetto al target di Parigi del 2050. 'Zero emissioni' in porto perché saremo completamente 'elettrici'. E' un investimento importante. Il progetto è tutto nostro. Una volta che è stato definito è stata fatta una gara per farlo realizzare".



Eco Catania: battezzato il quinto gigante green del Gruppo Grimaldi

GAM EDITORI

Eugenio Grimaldi 8 luglio 2021 - Si è tenuta, presso il porto di Catania, la cerimonia di battesimo della Eco Catania, la nuova unità ro-ro (dedicata al trasporto marittimo di merci rotabili) consegnata al Gruppo Grimaldi agli inizi di giugno. Si tratta della quinta di 12 navi ibride della innovativa classe GG5G (Grimaldi Green 5th Generation) ordinate dalla compagnia ai cantieri cinesi Jinling di Nanjing. All'evento hanno partecipato, tra gli altri, rappresentanti delle autorità locali e della comunità portuale di Catania, oltre a una folta rappresentanza dei principali clienti siciliani della compagnia partenopea. La cerimonia è stata aperta dai saluti di Salvo Pogliese, Sindaco di Catania, di Alberto Chiovelli, Commissario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, del Contrammiraglio Giancarlo Russo, Direttore Marittimo della Sicilia Orientale, e di Eugenio Grimaldi, Executive Manager del Gruppo Grimaldi. Come le sue quattro gemelle ibride della classe GG5G già in servizio nel Mediterraneo, la Eco Catania è tra le navi ro-ro per il trasporto di corto raggio più grandi ed ecofriendly al mondo. Questi giganti green dalla capacità di trasporto di oltre 500 semi-rimorchi sono in grado di dimezzare le emissioni di CO2 rispetto alle navi ro-ro della precedente serie operate dal Gruppo Grimaldi, e addirittura di azzerarle mentre sono ferme in porto: durante la sosta in banchina, le navi GG5G possono infatti servirsi dell'energia elettrica immagazzinata da mega batterie al litio dalla potenza totale di 5MWh, le quali si ricaricano durante la navigazione grazie a shaft generator e a 350 m2 di pannelli solari. In più, sono dotate di motori di ultima generazione controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato. La città di Catania ci accoglie da oltre 15 anni, e siamo estremamente orgogliosi di battezzare qui ed oggi la nave ro-ro più grande e più sostenibile al mondo, ha dichiarato Eugenio Grimaldi. Nell'ultimo anno i porti che serviamo, così come le nostre navi ed i nostri lavoratori non si sono mai fermati, e Catania e la Sicilia tutta hanno dimostrato quanto fossero importanti gli scambi commerciali per permettere al Paese di restare in piedi. È per questo che, ancora una volta, rinnovo il mio ringraziamento a tutta la comunità portuale siciliana per il prezioso contributo dei suoi lavoratori che, insieme ai nostri marittimi, si sono distinti in questa sfida senza precedenti. Nei prossimi giorni, la Eco Catania inizierà ad operare regolarmente tra i porti di Genova, Livorno, Catania e Malta, affiancando la Eco Livorno, nave gemella già in servizio sulla stessa linea.



IL Sicilia

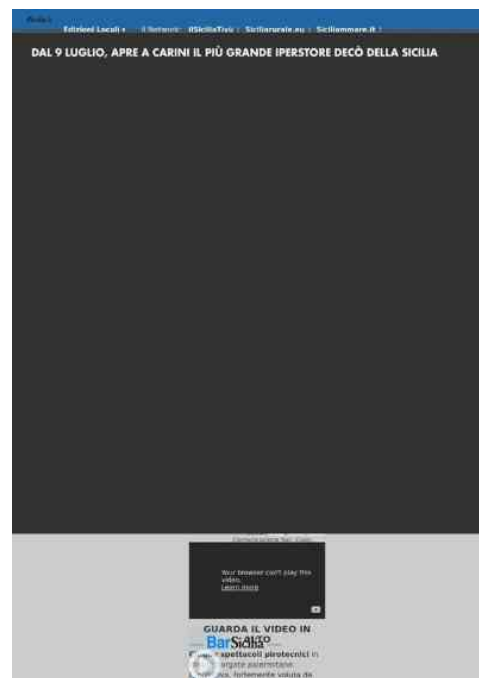
Palermo, Termini Imerese

Festino, l' omaggio dell' Autorità portuale illumina la costa: fuochi d' artificio in 5 borgate | VIDEO

Marianna Grillo

La novità del Festino Festino, l' omaggio dell' Autorità portuale illumina la costa: fuochi d' artificio in 5 borgate | VIDEO di Marianna Grillo 8 Luglio 2021

GUARDA IL VIDEO IN ALTO Cinque spettacoli pirotecnici in cinque borgate palermitane. L' iniziativa, fortemente voluta da **Pasqualino Monti**, Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia Occidentale, è tra le novità assolute della 397^a edizione del Festino di Santa Rosalia. Per venticinque minuti, tutti i palermitani, da qualunque parte della città, potranno assistere ai fuochi d' artificio senza il rischio di assembramenti, a uno dei momenti più attesi del Festino. "Ci fa molto piacere partecipare in maniera concreta alla riuscita del prossimo Festino di Santa Rosalia. Lo spettacolo pirotecnico prevede, anche per evitare la concentrazione di folla al Foro Italico, il coinvolgimento di cinque borgate marinare: Sferracavallo, Mondello, Bandita, l' Acquasanta, l' Arenella e Sant' Erasmo. Nello specifico le ultime tre, ricadono nella giurisdizione dell' Autorità Portuale", ha detto **Monti**. Un' occasione per omaggiare la Santuzza e la Città Tutto-Porto e per avvicinare ancora di più Palermo al mare. "A tutti e tre i rispettivi porti - continua **Monti** - abbiamo dedicato grande attenzione nella nostra programmazione. Un impegno forte che rientra in un quadro di stretta collaborazione con l' amministrazione cittadina di cui abbiamo sempre sentito la vicinanza, e di volontà di promozione dei territori che insistono sulla nostra circoscrizione". L' omaggio, potrebbe ripetersi anche nei prossimi anni. Sarebbe insomma il segno sia di una presenza costante dell' impegno dell' Autorità portuale, sia a un modo per chiedere "scusa" alla cittadinanza stessa rispetto agli inevitabili disagi causati dall' avvio dei lavori di ricostruzione e riqualificazione di questi siti. Due su tre (Sant' Erasmo e Acquasanta), sono stati già restituiti alle borgate mentre, a breve, verranno avviati i lavori per l' Arenella. Il Festino di Santa Rosalia, evento che più rappresenta Palermo e i palermitani, consente così di mostrare tutti i cambiamenti che in questi anni si sono susseguiti e continuano a susseguirsi nell' area portuale. "Abbiamo scelto la notte più attesa dai palermitani, quella da secoli consacrata alla devozione verso santa Rosalia. Da non palermitano, ho sperimentato negli anni scorsi quanto la gente senta questo momento. Quindi anche quest' anno, nonostante le restrizioni causate dal Covid, i fuochi saranno all' altezza delle aspettative, con uno spettacolo esteso lungo tutta la costa palermitana". © Riproduzione Riservata.



Terminal crociere, Assiterminal: "Riduzione canoni in stand by, burocrazia finanziaria miope"

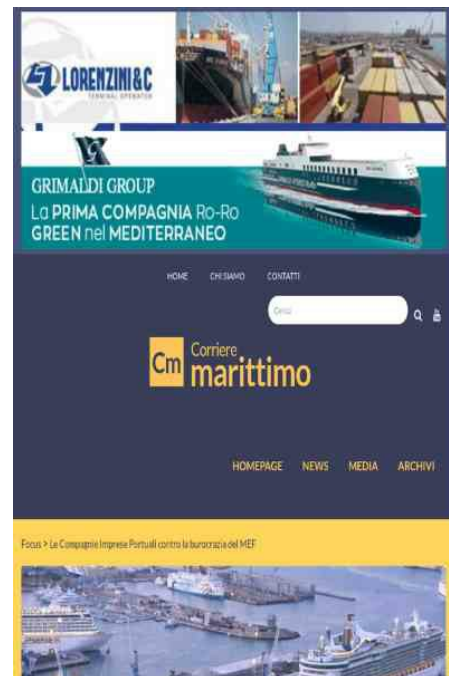
08 Jul, 2021 "Amareggia e stupisce la pervicacia di qualche burocrate che di fatto fa sì che lo Stato chieda il pagamento dei canoni concessori, a fronte di cosa?" - E' la denuncia di Assiterminal per l'immobilità dello Stato nei confronti della crisi dei Terminali traghetti e crociere. ROMA - Assiterminal, Associazione italiana terminalisti portuali, denuncia lo stop burocratico alla proposta normativa per la riduzione dei canoni concessori dei terminali portuali colpiti dalla crisi della pandemia, emendamento che è ancora in stand by al ministero dell' Economia e della Finanza, dice Assiterminal: "Apprendiamo che l' emendamento che avrebbe reso possibile una riduzione dei canoni concessori per quei terminalisti portuali che ancora nel 2021 non hanno potuto riprendere la loro attività operativa a causa del perdurare degli effetti del COVID, è forse ancora in stand by al MEF per non si capisce quale ragione". "La proposta normativa" - continua Assiterminal - "è stata formulata sulla falsa riga di quella del 2020 tenendo conto che le **ADSP**, attraverso il mero utilizzo di una piccola parte dei loro avanzi di amministrazione, avrebbero potuto compensare la situazione evidente e eclatante dei terminali crociere fermi da 18 mesi! Tutti d'

accordo, da **Assoport** al MIMS, alle forze di maggioranza, ai sindacati: tutti, con la chiara consapevolezza della realtà delle cose. I terminali crociere sono senza risorse. Amareggia e stupisce la pervicacia di qualche burocrate che di fatto fa sì che lo Stato chieda il pagamento dei canoni concessori, a fronte di cosa? Ma le **ADSP** hanno davvero autonomia finanziaria come prevede la legge oppure sono di fatto commissariate a favore di altri Enti pubblici su cui girare le risorse in anticipo? E' possibile che la burocrazia finanziaria sia così miope o semplicemente le aziende che tengono vivi i porti non hanno dignità di rilievo al di là di parole di circostanza in qualche convegno che si perde nell' 'immobile insostenibilità'? Non sembrano neanche essere più domande retoriche: la buona volontà della governance del MIMS e il fervore dei parlamentari che dimostrano vicinanza alle aziende e ai lavoratori dei porti si dissolvono davanti ai portoni di Via Venti Settembre a Roma, Conclude l' associazione: "Dobbiamo fermare i porti e quel poco di ripartenza delle crociere per svegliare le coscienze dei palazzi? Forse il fatto di non essersi mai fermati ha fatto passare un messaggio sbagliato forse non si è neppure capito che chi si è dovuto fermare non è ancora ripartito e chiederà probabilmente in Europa di aprire l' ennesimo fascicolo su questo settore, ma nel frattempo dovrà trovare aprire contenziosi in Italia e nei porti per far valere il suo diritto a sopravvivere"



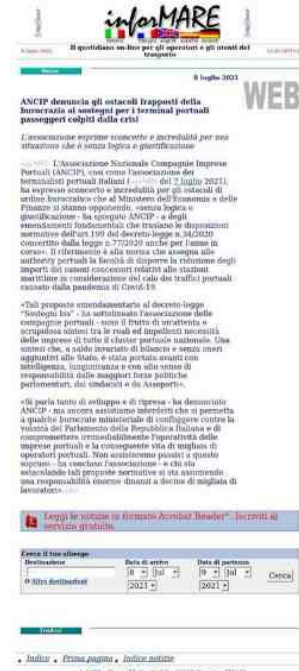
Le Compagnie Imprese Portuali contro la burocrazia del MEF

08 Jul, 2021 La denuncia di ANCIP, Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali, contro la burocrazia del MEF " Abbiamo appreso, sconcertati ed increduli" - scrive ANCIP - "che la burocrazia del MEF si stia opponendo, senza logica e giustificazione, a degli emendamenti fondamentali che traslano le disposizioni normative dell' art.199 del DL n.34/2020 convertito dalla L.n.77/2020 anche per l' anno in corso". "Tali proposte emendamentarie al Decreto Legge 'Sostegni bis' sono il frutto di un' attenta e scrupolosa sintesi tra le reali ed impellenti necessità delle imprese di tutto il cluster portuale nazionale. Una sintesi che, a saldo invariato di Bilancio e senza oneri aggiuntivi allo Stato, è stata portata avanti con intelligenza, lungimiranza e con alto senso di responsabilità dalle maggiori forze politiche parlamentari, dai sindacati e da **Assoporti**. Si parla tanto di sviluppo e di ripresa ma ancora assistiamo interdetti che si permetta a qualche burocrate ministeriale di confliggere contro la volontà del Parlamento della Repubblica Italiana e di compromettere irrimediabilmente l' operatività delle imprese portuali e la conseguente vita di migliaia di operatori portuali". Conclude ANCIP - "Non assisteremo passivi a questo sopruso e chi sta ostacolando tali proposte normative si sta assumendo una responsabilità enorme dinanzi a decine di migliaia di lavoratori."



ANCIP denuncia gli ostacoli frapposti della burocrazia ai sostegni per i terminal portuali passeggeri colpiti dalla crisi

L'associazione esprime sconcerto e incredulità per una situazione che è senza logica e giustificazione L' Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali (ANCIP), così come l' associazione dei terminalisti portuali italiani (del 7 luglio 2021), ha espresso sconcerto e incredulità per gli ostacoli di ordine burocratico che al Ministero dell' Economia e delle Finanze si stanno opponendo, «senza logica e giustificazione - ha spiegato ANCIP - a degli emendamenti fondamentali che traslano le disposizioni normative dell' art.199 del decreto-legge n.34/2020 convertito dalla legge n.77/2020 anche per l' anno in corso». Il riferimento è alla norma che assegna alle authority portuali la facoltà di disporre la riduzione degli importi dei canoni concessori relativi alle stazioni marittime in considerazione del calo dei traffici portuali causato dalla pandemia di Covid-19. «Tali proposte emendamentarie al decreto-legge "Sostegni bis" - ha sottolineato l' associazione delle compagnie portuali - sono il frutto di un' attenta e scrupolosa sintesi tra le reali ed impellenti necessità delle imprese di tutto il cluster portuale nazionale. Una sintesi che, a saldo invariato di bilancio e senza oneri aggiuntivi allo Stato, è stata portata avanti con intelligenza, lungimiranza e con alto senso di responsabilità dalle maggiori forze politiche parlamentari, dai sindacati e da **Assoporti**». «Si parla tanto di sviluppo e di ripresa - ha denunciato ANCIP - ma ancora assistiamo interdetti che si permetta a qualche burocrate ministeriale di configgere contro la volontà del Parlamento della Repubblica Italiana e di compromettere irrimediabilmente l' operatività delle imprese portuali e la conseguente vita di migliaia di operatori portuali. Non assisteremo passivi a questo sopruso - ha concluso l' associazione - e chi sta ostacolando tali proposte normative si sta assumendo una responsabilità enorme dinanzi a decine di migliaia di lavoratori».



Informazioni Marittime

Focus

Sostegni bis ai porti, ancora troppa burocrazia

Le responsabilità si rimpallano tra i vari ministeri e i ristori per le imprese in difficoltà tardano ad arrivare, denuncia la Filt-Cgil

«Forte preoccupazione per l' emendamento sostenuto da tutto il cluster portuale, sindacato compreso, per una riduzione dei canoni concessori per quest' anno e per i conseguenti ristori alle imprese utilizzando i fondi già stanziati nel 2020». Ad affermarlo il segretario nazionale della Filt Cgil, Natale Colombo, sulle misure sulla portualità contenute nel decreto "Sostegni bis", spiegando che «gli eccessi di burocrazia ancora una volta rischiano di appesantire enormemente le già note difficoltà dell' operatività portuale soprattutto ora che il settore sta provando a ripartire». «È inspiegabile - sottolinea Colombo - come si possa bloccare una richiesta che punta al sostegno del lavoro e, quindi, dei lavoratori a fronte degli evidenti effetti derivanti dalla pandemia. Frenare o soffocare la ripresa del lavoro, rimpallando tra i vari ministeri l' ammissibilità del provvedimento emendativo non giova a nessuno, soprattutto al Paese ed al suo già provato tessuto produttivo. Non è possibile accettare l' indisponibilità di ministero delle Infrastrutture e quello dell' Economia nell' aiutare un settore in profonda crisi e nell' accompagnarlo, con una limitata quota parte degli avanzi di amministrazione delle Autorità di Sistema Portuale ad uscire meglio e più velocemente dal tunnel della pandemia. Non resteremo inermi di fronte ad una legittima richiesta di aiuto per il settore ma soprattutto per l' occupazione e l' economia del Paese. Oggi, più che mai, c' è bisogno di una visione prospettica in grado di traguardare una ripresa stabile e che non lasci vittime lungo il percorso. Confidiamo - afferma infine Colombo- nella presa in carico di questi temi da parte dei ministeri competenti». - credito immagine in alto.



I terminal crociere al cappio del Mef?

Assiterminal: emendamento per riduzione canoni ancora in stand by

Redazione

GENOVA I terminal crociere al cappio del Mef? Se lo domanda Assiterminal, l'associazione italiana port e terminal operators per voce del suo direttore Alessandro Ferrari. Apprendiamo -scrive l'associazione in un comunicato- che l'emendamento che avrebbe reso possibile una riduzione dei canoni concessori per quei terminalisti portuali che ancora nel 2021 non hanno potuto riprendere la loro attività operativa a causa del perdurare degli effetti del Covid, è forse ancora in stand by al Mef per non si capisce quale ragione. La proposta normativa è stata formulata sulla falsa riga di quella del 2020 tenendo conto che le **AdSp**, attraverso il mero utilizzo di una piccola parte dei loro avanzi di amministrazione, avrebbero potuto compensare la situazione evidente e eclatante dei terminal crociere fermi da 18 mesi! Tutti d'accordo, da **Assoporti** al Mims, alle forze di maggioranza, ai sindacati: tutti, con la chiara consapevolezza della realtà delle cose. I terminal crociere sono senza risorse. Amareggia e stupisce -prosegue la nota- la pervicacia di qualche burocrate che di fatto fa sì che lo stato chieda il pagamento dei canoni concessori, a fronte di cosa? Ma le **AdSp** hanno davvero autonomia finanziaria come prevede la legge oppure sono di fatto commissariate a favore di altri Enti pubblici su cui girare le risorse in anticipo? È possibile che la burocrazia finanziaria sia così miope o semplicemente le aziende che tengono vivi i porti non hanno dignità di rilievo al di là di parole di circostanza in qualche convegno che si perde nell'immobilità insostenibile? Non sembrano neanche essere più domande retoriche aggiungono da Assiterminal. La buona volontà della governance del Mims e il fervore dei parlamentari che dimostrano vicinanza alle aziende e ai lavoratori dei porti si dissolvono davanti ai portoni di Via Venti Settembre a Roma. Dobbiamo fermare i porti e quel poco di ripartenza delle crociere per svegliare le coscienze dei palazzi? Forse il fatto di non essersi mai fermati ha fatto passare un messaggio sbagliato forse non si è neppure capito che chi si è dovuto fermare non è ancora ripartito e chiederà probabilmente in Europa di aprire l'ennesimo fascicolo su questo settore, ma nel frattempo dovrà trovare aperture contenziosi in Italia e nei porti per far valere il suo diritto a sopravvivere.



La burocrazia che uccide i porti

Ancip: sconcertati ed increduli per la posizione del Mef

ROMA In merito ad una burocrazia che uccide i porti, sembra non avere dubbi l'Ancip Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali, nell'ultimo comunicato diffuso. Come Ancip si legge nella nota abbiamo appreso, sconcertati ed increduli, che la burocrazia del Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) si stia opponendo, senza logica e giustificazione, a degli emendamenti fondamentali che traslano le disposizioni normative dell'art.199 del DL n.34/2020 convertito dalla L.n.77/2020 anche per l'anno in corso. Tali proposte emendamentarie al Decreto Legge Sostegni bis sono il frutto di un'attenta e scrupolosa sintesi tra le reali ed impellenti necessità delle imprese di tutto il cluster portuale nazionale. Una sintesi che, a saldo invariato di Bilancio e senza oneri aggiuntivi allo Stato, è stata portata avanti con intelligenza, lungimiranza e con alto senso di responsabilità dalle maggiori forze politiche parlamentari, dai sindacati e da **Assoport**. Si parla tanto di sviluppo e di ripresa prosegue l'Associazione delle compagnie portuali ma ancora assistiamo interdetti che si permetta a qualche burocrate ministeriale di conffiggere contro la volontà del Parlamento della Repubblica Italiana e di compromettere irrimediabilmente l'operatività delle imprese portuali e la conseguente vita di migliaia di operatori portuali. Non assisteremo passivi a questo sopruso e chi sta ostacolando tali proposte normative si sta assumendo una responsabilità enorme dinanzi a decine di migliaia di lavoratori, assicura, infine, l'Ancip.

Redazione



La Burocrazia che uccide i porti

di Redazione

Abbiamo appreso, sconcertati ed increduli, che la burocrazia del MEF si stia opponendo, senza logica e giustificazione, a degli emendamenti fondamentali che traslano le disposizioni normative dell'art.199 del DL n.34/2020 convertito dalla L.n.77/2020 anche per l'anno in corso. Dopo la presa di posizione di Assiterminal, anche l'Associazione Nazionale delle Compagnie Imprese Portuali attacca il Governo sulla tardata/mancata approvazione delle proposte emendatarie al Decreto Legge Sostegni Bis che, dice, sono il frutto di un'attenta e scrupolosa sintesi tra le reali ed impellenti necessità delle imprese di tutto il cluster portuale nazionale. Una sintesi che, a saldo invariato di Bilancio e senza oneri aggiuntivi allo Stato, è stata portata avanti con intelligenza, lungimiranza e con alto senso di responsabilità dalle maggiori forze politiche parlamentari, dai sindacati e da **Assoport** afferma ANCIP, che sottolinea come oggi si parli tanto di sviluppo e di ripresa ma ancora assistiamo interdetti che si permetta a qualche burocrate ministeriale di conflaggare contro la volontà del Parlamento della Repubblica Italiana e di compromettere irrimediabilmente l'operatività delle imprese portuali e la conseguente vita di migliaia di operatori portuali. L'Associazione avverte: Non assisteremo passivi a questo sopruso e chi sta ostacolando tali proposte normative si sta assumendo una responsabilità enorme dinanzi a decine di migliaia di lavoratori.



Fedespedi, Silvia Moretto alla presentazione del 8° rapporto Italian Maritime Economy di SRM

GLOBAL MINIMUM TAX : riconsiderare l' esenzione dalla global minimum tax per gli armatori o almeno limitarla alle operazioni a mare, escludendo quelle a terra, dove competono direttamente con tutti gli altri attori della supply chain. Occorre garantire concorrenza e pluralità di attori per ridurre il rischio di nuove disruption della supply chain globale EX WORKS : incompatibile con e-commerce e riconfigurazione delle supply chain post pandemia. Abbiamo da recuperare un gap di 50 anni con i Paesi più evoluti sul piano logistico. Con il PNRR Italia può invertire la rotta. Industria colga opportunità di puntare sulla logistica per lo sviluppo di export e Made in Italy Ieri il Presidente di Fedespedi, Silvia Moretto, è intervenuta alla presentazione del 8° rapporto Italian Maritime Economy di SRM, centro di ricerca del quale la Federazione nazionale delle imprese di spedizioni internazionali è partner. Questi i passaggi principali del suo intervento: ' Il Covid-19 ci ha lasciato una lezione da imparare: quando il mercato è controllato da pochi operatori vi sono grandi rischi . I carrier marittimi concentrati in tre grandi alleanze hanno saputo controllare intelligentemente la capacità di stiva disponibile per contenere i costi. Lo hanno potuto fare perché esiste il Consortia Block Exemption Regulation UE che consente alle shipping line di scambiarsi dati commercialmente sensibili al fine di condividere la capacità di carico sulle navi e coordinare la programmazione delle rotte . Si tratta di una deroga alle normative antitrust europee cui sono soggette, tutte le imprese operanti lungo la supply chain marittima. Questa condizione ha portato oggi a noli quintuplicati rispetto al periodo pre Covid sulle principali rotte commerciali (Europa-Far East e Transpacific), a congestione dei porti, penuria di container, affidabilità che è arrivata a toccare il picco negativo del 35%, il tutto con inevitabili ricadute sui prezzi al consumo. Le conseguenze di questa situazione le paghiamo tutti: terminalisti, spedizionieri, caricatori, consumatori finali. Con una eccezione: le compagnie di navigazione, che secondo i dati elaborati da SRM, hanno guadagnato 27 miliardi di dollari nel 2020, numero destinato a triplicarsi nel 2021 arrivando a sfiorare secondo Drewry i 100 miliardi ' . ' In questi giorni è stato raggiunto un primo accordo a livello OCSE sulla Global Minimum Tax, che dovrebbe regolamentare il mondo delle grandi multinazionali' ha aggiunto il Presidente Moretto 'Ebbene, l' unico settore che sembra essere esentato dalla nuova tassazione al 15% è quello armatoriale. L' ITF ha calcolato che attualmente la tassazione media per gli armatori sia al 7%: auspichiamo si possa porre rimedio a questa situazione di chiara distorsione del mercato quantomeno limitando il vantaggio alle sole attività svolte a mare, escludendo quelle a terra, gestite anche dagli attori della supply chain che non godono di alcuna esenzione . In autunno, inoltre, è prevista una ulteriore consultazione promossa dalla Commissione Europea su una revisione del CBER. Speriamo che questa volta la voce di tutti gli attori della supply chain marittima venga ascoltata ' ' A livello italiano' ha concluso il Presidente 'occorre agire su un altro punto debole delle catene globali del valore: l' utilizzo della resa Ex Works da parte del 73% delle aziende. In questo momento si parla molto di nearshoring e accorciamento delle filiere per ridurre i rischi di rotture di stock e difficoltà di approvvigionamento. Strategie di questo tipo funzionano quando le aziende decidono di presidiare la loro logistica, piuttosto che delegarla a soggetti terzi. In Germania solo il 30% delle imprese vende in Ex Works: per questo da anni il Paese è primo nel ranking LPI della Banca Mondiale, per questo la logistica tedesca si è organizzata e sviluppata in maniera efficiente e risponde efficacemente ai bisogni delle imprese. Con le risorse del



PNRR possiamo colmare il gap infrastrutturale del nostro Paese - sia materiale sia digitale - ma occorre anche ragionare su come incentivare le imprese italiane ad abbandonare il franco fabbrica



Sea Reporter

Focus

e riprendere il controllo della loro supply chain. Sarà un percorso importante e obbligato, dati i nuovi trend: l'e-commerce, che cresce ormai costantemente a tassi double digit ed è letteralmente esploso con la pandemia, è incompatibile con l'approccio 'Ex Works'. Per cogliere questa opportunità le imprese italiane devono adeguarsi al cambiamento in atto nelle abitudini di acquisto e consumo. Fedespedi e Confetra stanno lavorando intensamente a fianco delle istituzioni, in particolare il MIMS, per dare attuazione ai progetti del PNRR: Sudoco, E-CRM, laboratori di analisi, riforma della disciplina civilistica sul contratto di spedizione. La sfida per l'Italia è fare sistema tra pubblico e privato, usando il Recovery Fund per colmare un gap di 50 anni e accrescere così la competitività della nostra manifattura, del Made in Italy'.

La rabbia di Ancip: "La burocrazia sta uccidendo i porti"

Redazione

Dopo la denuncia di Assiterminal, l' affondo dell' associazione nazionale compagnie imprese portuali: "Non assisteremo passivi a questo sopruso"

Roma - 'Sconcertati ed increduli, che la burocrazia del MEF si stia opponendo, senza logica e giustificazione, a degli emendamenti fondamentali che traslano le disposizioni normative dell' art.199 del DL n.34/2020 convertito dalla L.n.77/2020 anche per l' anno in corso'. Dopo la denuncia di Assiterminal , arriva anche la forte presa di posizione dell' Ancip , l' associazione nazionale compagnie imprese portuali, che punta l' indice contro il governo , reo di aver rallentato l' iter dei provvedimenti necessari per ridurre i canoni concessori a quei terminalisti portuali, in primis quelli cruise, che ancora nel 2021 non hanno potuto riprendere la loro attività operativa a causa del perdurare degli effetti del Covid . Incertezza che si aggiunge a quella dei ristori . Ancip ricorda al governo che 'le proposte emendative e il decreto legge 'Sostegni bis' sono il frutto di un' attenta e scrupolosa sintesi tra le reali ed impellenti necessità delle imprese di tutto il cluster portuale nazionale '. 'Una sintesi che, a saldo invariato di Bilancio e senza oneri aggiuntivi allo Stato - aggiunge Ancip - è stata portata avanti con intelligenza, lungimiranza e con alto senso di responsabilità dalle maggiori forze politiche parlamentari, dai sindacati e da **Assoport** ". Ancip accusa: 'Si parla tanto di sviluppo e di ripresa ma ancora assistiamo interdetti che si permetta a qualche burocrate ministeriale di confliggere contro la volontà del Parlamento della Repubblica Italiana e di compromettere irrimediabilmente l' operatività delle imprese portuali e la conseguente vita di migliaia di operatori portuali'. Ancip conclude: 'Non assisteremo passivi a questo sopruso e chi sta ostacolando tali proposte normative si sta assumendo una responsabilità enorme dinanzi a decine di migliaia di lavoratori'.



Lavoro e concessioni, la stretta bipartisan costringe il MEF alla retromarcia

Redazione

Dopo 48 ore di dura battaglia - che ShipMag ha seguito riportando le dure reazioni da parte di un ampio, eterogeneo ma unito fronte politico, associazionistico e sindacale - il MEF ha accettato gli emendamenti proposti dal PD (Gariglio primo firmatario) e dalla Lega (Rixi primo firmatario), seppur sintetizzati e riformulati dal MIMS in un unico emendamento. Una proposta che è stata approvata in Commissione bilancio della Camera dei Deputati, in sede di conversione del DL Sostegni bis. Una proposta che ha trovato un ostracismo ingiustificato da parte del MEF: probabilmente non ne era stata compresa la vitale importanza per il lavoro nei porti e i concessionari delle stazioni marittime. Grazie a questa proposta emendamentaria che, ricordiamo, aveva il consenso di forze politiche (PD e Lega), dei sindacati e delle Associazioni di categoria quali **Assoporti**, Ancip e Assiterminal, anche per il 2021 si potranno usufruire dei benefici dell' art.199 del DL 34/2020 convertito dalla Legge n.77/2020. Tra questi, ricordiamo l' innalzamento del limite massimo per i contributi agli art.17 fornitori di manodopera da 2 a 4 milioni e la riduzione dei canoni concessori per i terminal e le stazioni marittime. Inoltre si è traslata anche al 2021 la possibilità, da parte delle **AdSP** che non hanno avanzi di amministrazione ovvero risorse proprie, di usufruire del fondo previsto inizialmente solo per il 2020; gli eventuali residui dello stesso verranno destinati, come sostegno economico, alle imprese art 16 e 18 L.n.84/94 che hanno avuto gravi difficoltà economiche causate dalla pandemia COVID-19.

MENU **ShipMag.** CERCA Q

Crociere Cargo Cantieri&Difesa Yacht Porti Logistica Green&Tech 1F

LAVORO #PRO

Lavoro e concessioni, la stretta bipartisan costringe il MEF alla retromarcia

08 LUGLIO 2021 - Redazione

Shipping Italy

Focus

La bocciatura dell' emendamento portuale irrita anche Ancip e sindacato

Dopo Assiterminal, che ha attaccato frontalmente il Ministero dell' Economia e delle Finanze ritenuto responsabile, anche Ancip e Filt Cgil, hanno stigmatizzato la bocciatura, da parte della Commissione Bilancio della Camera che sta lavorando alla conversione in legge del DL Sostegni bis (data limite 27 luglio), di un emendamento a contenuto portuale-marittimo. Ad essere saltata (almeno per il momento, non è del resto solo la proroga ai primi 7 mesi del 2021 di quanto previsto dal DL Rilancio per il periodo febbraio-dicembre 2020, vale a dire l' abbattimento da parte delle Autorità di Sistema Portuale (finanziariamente in grado di permetterselo) dei canoni dei terminalisti (a fronte della dimostrazione di una riduzione di fatturato superiore al 20% rispetto al gennaio-luglio 2019). L' emendamento, promosso da Partito Democratico e Lega, avrebbe prorogato e ritoccato varie misure del DL Rilancio attraverso più interventi: l' abbattimento dei canoni autorizzativi degli articoli 16 e 17 nonché di stazioni marittime e altri concessionari portuali; lo stanziamento di 4 milioni nel 2021 per il sostegno alle compagnie portuali (rappresentate, associativamente, da Ancip); la possibilità di usare anche in relazione al 2021 i 50 milioni di euro stanziati per coprire (26 milioni) anche le **Adsp** non in grado di autofinanziare l' abbattimento dei canoni e per ristorare (24 milioni) i gruppi degli ormeggiatori (a fronte di riduzione di fatturato); possibilità per le **Adsp** di utilizzare a questi fini anche nel 2021 gli avanzi di amministrazione (fino a 10 milioni di euro complessivi); l' attribuzione ai concessionari dell' eventuale residuo dei suddetti 50 milioni di euro (con decreto ministeriale a stabilire le condizioni di applicazione). Anche Ancip, 'dicendosi sconcertata e incredula', ha ascritto la bocciatura alla 'burocrazia del Mef. 'Si parla tanto di sviluppo e di ripresa ma ancora assistiamo interdetti che si permetta a qualche burocrate ministeriale di configgere contro la volontà del Parlamento della Repubblica Italiana e di compromettere irrimediabilmente l' operatività delle imprese portuali e la conseguente vita di migliaia di operatori portuali'. E anche nel caso di Ancip si conclude con una minaccia, per ora velata: 'Non assisteremo passivi a questo sopruso e chi sta ostacolando tali proposte normative si sta assumendo una responsabilità enorme dinanzi a decine di migliaia di lavoratori'. Sulla stessa linea d' onda - ma coinvolgendo anche il Mims - una nota della Filt Cgil: 'È inspiegabile come si possa bloccare una richiesta che punta al sostegno del lavoro e, quindi, dei lavoratori a fronte degli evidenti effetti derivanti dalla pandemia. Frenare o soffocare la ripresa del lavoro, rimpallando tra i vari ministeri l' ammissibilità del provvedimento emendativo non giova a nessuno, soprattutto al Paese ed al suo già provato tessuto produttivo. Non è possibile accettare l' indisponibilità di Mims e Mef nell' aiutare un settore in profonda crisi e nell' accompagnarlo, con una limitata quota parte degli avanzi di amministrazione delle Autorità di Sistema Portuale ad uscire meglio e più velocemente dal tunnel della pandemia. Non resteremo inermi di fronte ad una legittima richiesta di aiuto per il settore ma soprattutto per l' occupazione e l' economia del Paese'. A.M. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



Moretto (Fedespedit): "Noli quintuplicati e container introvabili. Così guadagnano solo gli armatori"

Helvetius

"Dobbiamo agire su un altro punto debole delle catene globali del valore: l' utilizzo della resa Ex Works da parte del 73% delle aziende" Genova - La presidente di Fedespedit, Silvia Moretto, è intervenuta alla presentazione del 8° rapporto Italian Maritime Economy di SRM, centro di ricerca del quale la Federazione nazionale delle imprese di spedizioni internazionali è partner. 'Il Covid-19 ci ha lasciato una lezione da imparare - ha detto la numero uno degli spedizionieri italiani -: quando il mercato è controllato da pochi operatori vi sono grandi rischi. I carrier marittimi concentrati in tre grandi alleanze hanno saputo controllare intelligentemente la capacità di stiva disponibile per contenere i costi. Lo hanno potuto fare perché esiste il Consortia Block Exemption Regulation UE che consente alle shipping line di scambiarsi dati commercialmente sensibili al fine di condividere la capacità di carico sulle navi e coordinare la programmazione delle rotte. Si tratta di una deroga alle normative antitrust europee cui sono soggette, invece, tutte le imprese operanti lungo la supply chain marittima". "Questa condizione - ha aggiunto - ha portato oggi a noli quintuplicati rispetto al periodo pre Covid sulle principali rotte commerciali (Europa-Far East e Transpacific), a congestione dei porti, penuria di container, affidabilità che è arrivata a toccare il picco negativo del 35%, il tutto con inevitabili ricadute sui prezzi al consumo. Le conseguenze di questa situazione le paghiamo tutti: terminalisti, spedizionieri, caricatori, consumatori finali. Con una eccezione: le compagnie di navigazione, che secondo i dati elaborati da SRM, hanno guadagnato 27 miliardi di dollari nel 2020, numero destinato a triplicarsi nel 2021 arrivando a sfiorare secondo Drewry i 100 miliardi'. 'In questi giorni è stato raggiunto un primo accordo a livello OCSE sulla Global Minimum Tax, che dovrebbe regolamentare il mondo delle grandi multinazionali' ha continuato Moretto. 'Ebbene, l' unico settore che sembra essere esentato dalla nuova tassazione al 15% è quello armatoriale. L' ITF ha calcolato che attualmente la tassazione media per gli armatori sia al 7%: auspichiamo si possa porre rimedio a questa situazione di chiara distorsione del mercato quantomeno limitando il vantaggio alle sole attività svolte a mare, escludendo quelle a terra, gestite anche dagli attori della supply chain che non godono di alcuna esenzione. In autunno, inoltre, è prevista una ulteriore consultazione promossa dalla Commissione Europea su una revisione del CBER. Speriamo che questa volta la voce di tutti gli attori della supply chain marittima venga ascoltata'. 'A livello italiano' ha concluso "occorre agire su un altro punto debole delle catene globali del valore: l' utilizzo della resa Ex Works da parte del 73% delle aziende. In questo momento si parla molto di nearshoring e accorciamento delle filiere per ridurre i rischi di rotture di stock e difficoltà di approvvigionamento. Strategie di questo tipo funzionano quando le aziende decidono di presidiare la loro logistica, piuttosto che delegarla a soggetti terzi. In Germania solo il 30% delle imprese vende in Ex Works: per questo da anni il Paese è primo nel ranking LPI della Banca Mondiale, per questo la logistica tedesca si è organizzata e sviluppata in maniera efficiente e risponde efficacemente ai bisogni delle imprese. Con le risorse del PNRR possiamo colmare il gap infrastrutturale del nostro Paese - sia materiale sia digitale - ma occorre anche ragionare su come incentivare le imprese italiane ad abbandonare il franco fabbrica e riprendere il controllo della loro supply chain. Sarà un percorso importante e obbligato, dati i nuovi trend: l' e-commerce, che cresce ormai costantemente a tassi double digit ed è letteralmente



esploso con la pandemia, è incompatibile con l' approccio 'Ex Works'. Per cogliere questa opportunità le imprese italiane devono adeguarsi al cambiamento in atto nelle abitudini di acquisto e consumo. Fedespedi e Confetra stanno lavorando intensamente a fianco delle istituzioni, in particolare il MIMS, per dare



Ship Mag

Focus

attuazione ai progetti del PNRR: Sudoco, E-CRM, laboratori di analisi, riforma della disciplina civilistica sul contratto di spedizione. La sfida per l'Italia è fare sistema tra pubblico e privato, usando il Recovery Fund per colmare un gap di 50 anni e accrescere così la competitività della nostra manifattura, del Made in Italy'.

Confitarma, rinnovati consiglio e statuto

Roma - Via libera al nuovo statuto di Confitarma. Ad approvarlo l'assemblea della confederazione degli armatori che si è riunita in sessione privata a Roma in video conferenza e presieduta da Mario Mattioli. L'assemblea ha proceduto all'approvazione del bilancio e della relazione annuale sull'anno 2020, quest'anno dedicata ai lavoratori marittimi, categoria fondamentale che con spirito di sacrificio nel corso della pandemia ha assicurato e continua ad assicurare l'approvvigionamento di cibo, energia e medicinali indispensabili per la vita quotidiana di tutte le popolazioni. L'assemblea ha poi proceduto all'approvazione della riforma dello statuto confederale, modificato in linea con quello di Confindustria, rispettando la specificità della base associativa della Confederazione: «L'unanime approvazione del nuovo statuto confederale - ha affermato Mattioli - dimostra la compattezza dei nostri associati e il loro orgoglio di far parte della nostra confederazione». L'assemblea ha quindi eletto i 25 armatori che insieme al presidente, ai past president, ai vicepresidenti e al presidente del gruppo Giovani armatori costituiscono il consiglio generale in carica per il prossimo quadriennio. A seguito delle votazioni il consiglio generale risulta così costituito: presidente Mario Mattioli, past - president Paolo Clerici, Nicola Coccia, Paolo d'Amico, Emanuele Grimaldi, Giovanni Montanari; presidente Giovani Armatori Salvatore d'Amico; consiglieri: Mariella Amoretti, Claudio Baccichetti, Federica Barbaro, Luca Bertani, Gabriele Brullo, Paolo Cagnoni, Carlo Cameli, Francesco D'Alesio, Angelo D'Amato, Cesare d'Amico, Gianni Andrea de Domenico, Andrea Garolla di Bard, Giacomo Gavarone, Alessandra Grimaldi, Guido Grimaldi, Domenico Ievoli, Beniamino Maltese, Lorenzo Maticena, Fabio Montanari, Gianluca Morace, Corrado Neri, Valeria Novella, Alessandro Russo, Barbara Visentini, Luca Vitiello. Ne fanno parte inoltre i vicepresidenti che nominerà il nuovo consiglio, nella prossima riunione di luglio, nominerà i vicepresidenti tra i consiglieri eletti, su proposta del presidente e i presidenti dei gruppi tecnici. Mattioli, a nome della Confederazione, ha ringraziato per la loro attività pluridecennale nell'associazione, Giovanni Delle Piane e Bruno Musso, che hanno deciso di non ricandidarsi come consiglieri confederali. In particolare, Delle Piane è entrato in Confitarma nel 1961, associando il primo gruppo armatoriale di rimorchiatori, dal 1981 ha ricoperto la carica di consigliere, quella di vicepresidente dal 1997 al 2003, membro del comitato esecutivo dal 2007 a oggi, nonché quella di presidente della commissione Relazioni industriali dal 2003 al 2005. Musso, primo armatore in Italia ad operare con navi full container, è stato più volte membro del consiglio confederale nonché presidente della commissione portuale di Confitarma svolgendo un importante ruolo nella elaborazione legislativa del settore scaturita nella riforma della portualità italiana del 1984: «Pur non ricoprendo cariche confederali - ha affermato Mattioli - sono certo che potremo sempre contare su di voi». A nome della confederazione, il presidente si è congratulato con Grimaldi, che la settimana scorsa è stato designato prossimo Chairman dell'Ics-International Chamber of Shipping: «È la prima volta, da quando l'Ics è stata costituita nel 1921, che la presidenza viene assegnata a un armatore italiano - spiega Mattioli -. Questo è un ulteriore esplicito riconoscimento all'operato di Confitarma e al ruolo dello shipping italiano anche in seno all'Intertanko oggi presieduto da Paolo d'Amico, che nonostante la lunga e perdurante crisi economica, sta affrontando le difficoltà dei mercati marittimi con coraggio e determinazione, riuscendo a mantenere posizioni di grande rilievo nel ranking mondiale con una flotta giovane e tecnologicamente avanzata». Nel corso dell'assemblea Mattioli ha illustrato l'attività svolta da Confitarma in relazione alle problematiche del settore sottolineando che nonostante il protrarsi degli





The Medi Telegraph

Focus

del 2020 la flotta mercantile italiana, con circa 15 milioni di tonnellate, mantiene la sua posizione tra le principali flotte mondiali e nei primi mesi del 2021 registra la consegna di nuove costruzioni per quasi 700 mila tonnellate di stazza lorda: «Stiamo intravedendo una ripresa anche se ci sono ancora settori in difficoltà - aggiunge il presidente di Confitarma -. Di sicuro dobbiamo poter contare sulle riforme della pubblica amministrazione e della giustizia, e soprattutto su una burocrazia efficiente capace di dare riscontro alle decisioni del governo e su una governance del settore in grado di ridisegnare le regole del comparto in una visione più dinamica e moderna del mondo in continua evoluzione». Le attività svolte negli ultimi mesi dalle Commissioni confederali sulle materie di competenza sono state illustrate da Carlo Cameli, presidente Navigazione oceanica, Angelo D' Amato, presidente Risorse umane, relazioni industrial e Education, Guido Grimaldi, presidente Navigazione a corto raggio, Beniamino Maltese e Fabrizio Vettosi, rispettivamente presidente e vicepresidente Finanza e diritto d' impresa Lorenzo Maticena, presidente Tecnica navale sicurezza e ambiente, Gianpaolo Polichetti, vicepresidente Porti e infrastrutture. Le attività del gruppo Giovani Armatori sono state illustrate da Giacomo Gavarone, presidente uscente del gruppo, al quale il 15 giugno scorso è subentrato Salvatore d' Amico. Emanuele Grimaldi, ha illustrato le principali problematiche in discussione a livello internazionale riguardanti l' esigenza di vaccinare tutti i lavoratori marittimi, per garantire la continuità dei flussi di merci trasportati via mare, e le attività dello shipping connesse con le normative internazionali ed europee per la decarbonizzazione del settore entro il 2050.

8° Rapporto Italian Maritime Economy di SRM - Moretto (Fedespedi), le conseguenze della pandemia

08 Jul, 2021 NAPOLI - Presentato l' 8° Rapporto Annuale 'Italian Maritime Economy' di SRM in diretta da Napoli presso il Grand Hotel Vesuvio - L' evento si è svolto svolgendo back-to-back con l' Euro Mediterranean Investment Forum organizzato da FeBaf (Federazione delle Banche, Assicurazioni e Finanza). Il Rapporto 2021 analizza i fenomeni emersi con la pandemia e gli accadimenti che stanno impattando sul nostro sistema logistico-marittimo, come il blocco del Canale di Suez, il rialzo dei noli marittimi e del prezzo del petrolio, la Port Congestion, le Blank Sailing. Il volume - che si avvale anche dei contributi internazionali delle Università di Amburgo, Anversa e dello Shanghai International Shipping Institute - guarda inoltre alla ripresa e al futuro post-pandemia, evidenziando le sfide che ci attendono in termini di competitività, sostenibilità e opportunità da cogliere. La valenza geostrategica del Mediterraneo, i fondi europei stanziati con il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza a favore della portualità e della logistica, i Green Port e le nuove frontiere energetiche (come idrogeno e GNL) sono solo alcuni dei punti affrontati nel convegno. 'La ricerca mostra gli impatti della pandemia sul settore marittimo con particolare riferimento al Mediterraneo' - ha dichiarato Massimo Deandreis, direttore generale SRM - "ed evidenzia come si sono modificati gli scenari: aumento dei noli, porti congestionati, oscillazioni del prezzo delle materie prime e forte spinta verso la sostenibilità. Fattori che hanno reso le analisi e lo studio delle dinamiche del mare molto complesse. Emerge come sia in corso un processo di regionalizzazione della globalizzazione e del commercio mondiale in cui il Mediterraneo si trova ad essere il punto di congiunzione tra 4 aree (Asia, Africa, UE e Nafta) sempre più in competizione tra loro. Questo si traduce anche in una spinta all' accorciamento delle catene del valore europee. Tutto questo, se si investe in portualità e logistica, può essere una straordinaria opportunità di crescita per l' Italia e per il Mezzogiorno in particolare. Nel PNRR si trova questa visione e ci sono le risorse. La vera sfida è attuarlo in fretta e bene'. 'Il Covid-19 ci ha lasciato una lezione da imparare: quando il mercato è controllato da pochi operatori vi sono grandi rischi" - ha detto il presidente di Fedespedi, Silvia Moretto, Federazione nazionale delle imprese di spedizioni internazionali e partner di SRM. - "I carrier marittimi concentrati in tre grandi alleanze hanno saputo controllare intelligentemente la capacità di stiva disponibile per contenere i costi. Lo hanno potuto fare perché esiste il Consortia Block Exemption Regulation UE che consente alle shipping line di scambiarsi dati commercialmente sensibili al fine di condividere la capacità di carico sulle navi e coordinare la programmazione delle rotte. Si tratta di una deroga alle normative antitrust europee cui sono soggette, invece, tutte le imprese operanti lungo la supply chain marittima. Questa condizione ha portato oggi a noli quintuplicati rispetto al periodo pre Covid sulle principali rotte commerciali (Europa-Far East e Transpacific), a congestione dei porti, penuria di container, affidabilità che è arrivata a toccare il picco negativo del 35%, il tutto con inevitabili ricadute sui prezzi al consumo. " Le conseguenze di questa situazione le paghiamo tutti : terminalisti, spedizionieri, caricatori, consumatori finali. Con una eccezione: le compagnie di navigazione, che secondo i dati elaborati da SRM, hanno guadagnato 27 miliardi di dollari nel 2020, numero destinato a triplicarsi nel 2021 arrivando a sfiorare secondo Drewry i 100 miliardi'. 'In questi giorni è stato raggiunto un primo accordo a livello OCSE sulla Global Minimum Tax, che dovrebbe regolamentare il mondo delle grandi multinazionali' ha aggiunto il presidente Moretto 'Ebbene, l' unico settore che sembra essere esentato



dalla nuova tassazione al 15% è quello armatoriale. L' ITF ha calcolato che attualmente la tassazione media per gli armatori sia al 7%: auspichiamo si possa porre rimedio a questa situazione di chiara distorsione del mercato



Corriere Marittimo

Focus

quantomeno limitando il vantaggio alle sole attività svolte a mare, escludendo quelle a terra, gestite anche dagli attori della supply chain che non godono di alcuna esenzione. In autunno, inoltre, è prevista una ulteriore consultazione promossa dalla Commissione Europea su una revisione del CBER. Speriamo che questa volta la voce di tutti gli attori della supply chain marittima venga ascoltata' ' A livello italiano ' - ha concluso Moretto- ' occorre agire su un altro punto debole delle catene globali del valore: l' utilizzo della resa Ex Works da parte del 73% delle aziende. In questo momento si parla molto di nearshoring e accorciamento delle filiere per ridurre i rischi di rotture di stock e difficoltà di approvvigionamento. Strategie di questo tipo funzionano quando le aziende decidono di presidiare la loro logistica, piuttosto che delegarla a soggetti terzi. In Germania solo il 30% delle imprese vende in Ex Works: per questo da anni il Paese è primo nel ranking LPI della Banca Mondiale, per questo la logistica tedesca si è organizzata e sviluppata in maniera efficiente e risponde efficacemente ai bisogni delle imprese. Con le risorse del PNRR possiamo colmare il gap infrastrutturale del nostro Paese - sia materiale sia digitale - ma occorre anche ragionare su come incentivare le imprese italiane ad abbandonare il franco fabbrica e riprendere il controllo della loro supply chain . Sarà un percorso importante e obbligato, dati i nuovi trend: l' e-commerce, che cresce ormai costantemente a tassi double digit ed è letteralmente esploso con la pandemia, è incompatibile con l' approccio 'Ex Works'. Per cogliere questa opportunità le imprese italiane devono adeguarsi al cambiamento in atto nelle abitudini di acquisto e consumo. Fedespedi e Confetra stanno lavorando intensamente a fianco delle istituzioni, in particolare il MIMS, per dare attuazione ai progetti del PNRR : Sudoco, E-CRM, laboratori di analisi, riforma della disciplina civilistica sul contratto di spedizione. La sfida per l' Italia è fare sistema tra pubblico e privato, usando il Recovery Fund per colmare un gap di 50 anni e accrescere così la competitività della nostra manifattura, del Made in Italy'.

Andrea Orlando: Logistica, tasso di irregolarità al 71,84 per cento

Andrea Orlando, ministro del Lavoro e delle Politiche sociali. Si è tenuto ieri il tavolo con le parti sociali che hanno firmato il contratto nazionale del settore della logistica convocato dal ministro del Lavoro e delle Politiche sociali, Andrea Orlando: Il settore della logistica e del trasporto merci è costituito da circa 90mila imprese che occupano circa 1,5 milioni di addetti e producono circa 80 miliardi di fatturato (dati 2020), corrispondenti a circa il 9% del Pil del Paese. Le associazioni delle imprese del settore, da molto tempo, sostengono che siano indispensabili una serie di azioni volte ad irrobustire il tessuto imprenditoriale della logistica nazionale, anche per sostenere l'impatto delle due grandi transizioni che la nostra economia e le nostre società stanno vivendo, quella digitale e quella ecologica. L'esperienza ispettiva dell'Ispettorato nazionale del lavoro mostra un'ampia casistica nella quale i meccanismi di decentramento produttivo, e la connessa dissociazione tra titolarità del contratto di lavoro e utilizzazione della prestazione, hanno ingenerato patologie tipiche pregiudizievoli delle tutele dei lavoratori. Nel corso del 2020 l'Ispettorato ha svolto nel settore del trasporto e magazzino e in quello dei servizi di supporto alle imprese (nel quale operano diverse aziende legate alla logistica) un complesso di 8.850 accessi ispettivi riscontrando un tasso di irregolarità del 71,84%, superiore di oltre 6 punti percentuali rispetto a quello riferito al complesso dei settori produttivi (65,71%). Per individuare precocemente e contrastare i comportamenti illegali nel settore della logistica e del trasporto risultano particolarmente utili le sinergie istituzionali e la condivisione delle banche dati tra ministero del Lavoro, ministero dello Sviluppo economico, ministero della Mobilità sostenibile, Inl, Inps, Inail e Agenzia delle Entrate, con focus specifico sulla legalità con il Ministero dell'Interno, la Procura nazionale Antimafia e il Comando Carabinieri per la Tutela del lavoro. La task force potrà favorire e agevolare le sinergie istituzionali nella condivisione di banche dati e fonti informative tra le Amministrazioni, e nella valutazione delle attività di controllo congiunte sulla genuinità delle fattispecie di decentramento produttivo, attraverso un'approfondita analisi dei fenomeni che caratterizzano le esternalizzazioni e la catena degli appalti. La funzione che la task force potrà svolgere sarà, inoltre, quella di mettere a sistema e sviluppare gli strumenti di analisi finalizzati alla valutazione del rischio e alla diagnosi precoce delle patologie aziendali, e di ideare e promuovere strategie per incentivare la compliance spontanea da parte degli operatori del settore nel quadro di uno sviluppo del settore nel quale tutte le imprese, anche grazie ai benefici indotti dagli interventi del Pnrr, fondino la propria ricerca di competitività esclusivamente sull'innovazione, sulla formazione e sulla qualità, rifiutando, per se stesse e per i propri partners, ogni forma di dumping sociale e di evasione o elusione normativa. I lavori della task force dovranno procedere in parallelo con un tavolo di confronto costante con le parti sociali firmatarie del contratto collettivo nazionale della logistica, per condividere maggiormente ogni scelta e responsabilizzare al massimo tutti gli attori della filiera.

