



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
domenica, 29 agosto 2021**



Prime Pagine

29/08/2021	Il Fatto Quotidiano	5
<hr/>		
29/08/2021	Il Giornale	6
<hr/>		
29/08/2021	Il Giorno	7
<hr/>		
29/08/2021	Il Manifesto	8
<hr/>		
29/08/2021	Il Mattino	9
<hr/>		
29/08/2021	Il Messaggero	10
<hr/>		
29/08/2021	Il Resto del Carlino	11
<hr/>		
29/08/2021	Il Secolo XIX	12
<hr/>		
29/08/2021	Il Sole 24 Ore	13
<hr/>		
29/08/2021	Il Tempo	14
<hr/>		
29/08/2021	La Nazione	15
<hr/>		
29/08/2021	La Repubblica	16
<hr/>		
29/08/2021	La Stampa	17
<hr/>		

Trieste

28/08/2021	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	18
<hr/>			
Siot appalta a Ocean i servizi anti inquinamento in mare			

La Spezia

28/08/2021	Ansa		19
<hr/>			
Porti: La Spezia, inaugurato Kaleido Tunnel, 50 anni di Lsct			
28/08/2021	Port Logistic Press	<i>Ufficio stampa</i>	20
<hr/>			
Celebrazioni Contship alla Spezia: "Cinquant' anni di storia di un' azienda che raccontano anche 50 anni di una città".			

Ravenna

27/08/2021	TrasportoEuropa		21
<hr/>			
Alleanza in Emilia-Romagna sulla logistica ferroviaria			

Marina di Carrara

28/08/2021	Port Logistic Press	<i>Ufficio stampa</i>	22
<hr/>			
Marina di Carrara, le chances attese da nautica da diporto, cantiere navale e crociere			

Livorno

28/08/2021	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	23
<hr/>			
Livorno, vaccinati 300 marittimi a bordo della Mein Schiff 2			
08/08/2021	portoeinterporto.blogspot.com		24
<hr/>			
Il Nodo avanzato di Livorno come strumento di governance			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

29/08/2021	corriereadriatico.it		27
<hr/>			
Ancona, per l' Autorità portuale un' altra docente top. Shortlist quasi pronta, da lunedì la selezione degli oltre 50 pretendenti			
29/08/2021	corriereadriatico.it		28
<hr/>			
IL COMMENTO Quanto dobbiamo aspettare per avere un nuovo presidente per l' Autorità di sistema portuale?			
28/08/2021	Ship Mag	<i>Redazione</i>	29
<hr/>			
Porto di Ancona, in corsa per la presidenza anche Chiovelli e Acciaro			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

28/08/2021	CivOnline		30
<hr/>			
Il Nastro rosa tour fa tappa a Civitavecchia			
28/08/2021	Sea Reporter		31
<hr/>			
Regata Marina Militare Nastro Rosa Tour fa tappa al porto di Civitavecchia			

Napoli

08/08/2021	portoeinterporto.blogspot.com		32
<hr/>			
Domenico De Rosa sui fondi del Pnrr per i porti campani			

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

08/08/2021	portoeinterporto.blogspot.com		33
<hr/>			
Riquilificare gli ambiti tra porti e città dello Stretto			

Focus

08/08/2021	portoeinterporto.blogspot.com		34
<hr/>			
In Italia forte contrapposizione tra città e sviluppo dei porti			
08/08/2021	portoeinterporto.blogspot.com		36
<hr/>			
Porto-città, dialogo necessario nel contesto socio-economico			

08/08/2021	portoeinterporto.blogspot.com		38
<hr/>			
28/08/2021	Huffington Post	<i>Claudio Paudice</i>	41
<hr/>			
28/08/2021	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	45
<hr/>			



Il Pd Misiani, sottosegretario al Mef, si lamenta: "Bonomi ci critica, ma in questi due anni alle imprese abbiamo dato 115 miliardi". Il bello è che se ne vanta pure



BIOTON ENERGIA NATURALE Integratori alimentari #perunavitaBuona SELLA

il Fatto Quotidiano NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

BIOTON ENERGIA NATURALE Integratori alimentari #perunavitaBuona SELLA

Domenica 29 agosto 2021 - Anno 13 - n° 237 Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

VICE DI SALVINI AL SUD

Durigon avanza Per il suo posto 2 impresentabili

SALVINI A PAG. 9

PARLA MANFREDI

"Divisi perdiamo, Napoli laboratorio del fronte 5S-Pd"



DE CAROLIS A PAG. 7

L'AZIENDA DI ELKANN

Stellantis sposta lavoro in Polonia: il primo sciopero

ROTUNDO A PAG. 17

L'ULTIMA DI SALVINI

Matteo copia Matteo: "Abolire il Rdc per legge"

PALOMBI A PAG. 14

IL CASO LORENZIN

La Meg Ryan di B. tira la volata a Pd e Gualtieri

Tommaso Rodano

Nuova avventura per Beatrice Lorenzin: sarà la presidente del comitato elettorale di Roberto Gualtieri a Roma. È l'ap- prodo di una carriera tur- bolenta: per tanti anni fu la "Meg Ryan" di Silvio Berlusconi, poi la vice di Angelino Al- fano in Ncd, la ministra della Salute nei governi Letta, Renzi e Gentiloni, la sfortunata leader di una lista "petalosa", ora parlar- mentare di centrosinistra. A PAG. 6-7



Mannelli



sebra che la cosa più vergognosa e indigne sia che l'Afghanistan resti occupato dagli afgani

LUCIO CARACCIULO "Si rischia un'altra 'guerra al terrorismo'"

"Fuoco amico" Usa a Kabul: la Bbc e i talebani accusano

La tv inglese: "Rifugiati all'aeroporto uccisi da americani e turchi". Scatta la vendetta di Biden: i droni eliminano due capi dell'Isis

CANNAVÒ, GRAMAGLIA, GROSSI, IACCARINO E MAURIZI DA PAG. 2 A 5



Pupetto colpisce ancora

Marco Travaglio

È tornato. Pupetto Montmartre di Champs Elysées, al secolo Bernard-Henri Lévy, per gli amici BHL, è tornato con un nuovo vibrante appello ai panciachisti americani e ai malfaccionti francesi perché riempiano di armi il suo amico Massud jr. che a suo dire (di Pupetto, non di Massud) non vede l'ora di scatenare l'ennesima guerra per procura al posto nostro in Afghanistan e metterci l'ennesimo fantoccio dell'Occidente, vista l'ottima riuscita degli ultimi due. Un tempo Pupetto faceva danni contemporaneamente su Le Monde, L'Express e La Stampa, in stereo. Ora deve accontentarsi di Repubblica, perché in Francia ormai lo conoscono. E non solo lì. Avendo sponsorizzato tutte le guerre dell'Occidente (regolarmente perse), la sua fama lo precede ovunque. Infatti non può metter piede fuori dalla Francia senza essere inseguito da folle inferocite. Nel 2011 fu tra gli spingitori di Sarkozy nella geniale Operazione Gheddafi, di cui i libici e noi paghiamo ancora le conseguenze (a ogni esportazione di democrazia segue importazione di profughi). Appena ucciso il tiranno, BHL rivendicò profetico la missione: "La caduta di un dittatore, l'entrata nella democrazia, pur piena di insidie, con passi avanti e indietro, è sempre un evento straordinario. Sono orgoglioso e fiero di esservi associato con il mio Paese". Nel 2020, dopo nove anni di radiosa "democrazia", si recò in Libia per ritirare il meritato premio. E la popolazione glielo tributò volentieri, come raccontò lui in uno straziante reportage su Rep: "Libia, sputi e spari. Così mi han dato la caccia nel deserto". Un trionfo.

Ora pretende il bis in Afghanistan, che peraltro bombardiamo da vent'anni con oltre 240 mila morti. La qual cosa non lo indigna: asconvolgerlo è che abbiamo smesso, "abbandonando un altro Paese amico" che mai ci aveva chiesto di bombardarlo. Idem per il Vietnam: non fu orrenda la guerra, ma l'"infamia" del ritiro Usa nel '75. Di qui il grido di dolore perché "l'Occidente venga in soccorso" di Massud e "la Francia ascolti il suo appello" per una nuova guerra civile, non essendo bastate le altre, per tenere alta "la fiaccola" e "l'immagine delle democrazie liberali", "offuscata ovunque" non dalla guerra, ma dalla loro fine. Purtroppo, a parte Sambuca Molinari, nessuno lo sta più a sentire. Il che fa temere che presto decoli dalla sua terrazza parigina a bordo dei collietti aerospaziali della sua camicia bianca e si paracaduti sul Panshir per unirsi alla resistenza. Seguirà, immancabile, un reportage sulla festosa accoglienza ricevuta: "Afghanistan, sputi e spari. Così mi han dato la caccia nel deserto". Comediceva Totò nei panni di Pupetto Montmartre di Champs Elysées, "il talento va premiato".

MONOCLONALI IL FARMACO PIÙ EFFICACE STENTA A PARTIRE

Covid, la cura c'è Manca tutto il resto



PERCHÉ RESTA AL PALO S'INIETTA INTRAMUSCOLO. LE INFUSIONI FINANZIATE SONO 200MILA, QUELLE FATTE PERÒ SOLO 7.500. IL CTS BOCCIA I SALIVARI

MACKINSON E SPARACIARI A PAG. 10 - 11

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro Parole vuote a pag. 12 • Colombo Biden si è intrappolato a pag. 13 • Mercalli "Ida" va a New Orleans a pag. 13 • De Masi Harakiri a Roma a pag. 19

ALLE PARALIMPIADI

Bebe ritorna con l'oro: "Ero quasi morta"



COEN A PAG. 15

LA LEZIONE DI MARCO DI ALFONSO PECORARO SCANIO IN LIBRERIA UN SAGGIO SULL'EREDITÀ DI MARCO PANNELLA

CLAUDIO AMENDOLA

"Papà sgridava con le voci di Stallone&C"

FERRUCCI A PAG. 20-21

La cattiveria

Ronaldo ringrazia i tifosi della Juve con un "grazie". Il suo insegnante di italiano è Lapo

WWW.FORUM.SPINOZA.IT





il Giornale



DAL 1974 CONTRO IL CORO
DOMENICA 29 AGOSTO 2021 DIRETTO DA AUGUSTO MINZOLINI Anno XLVIII - Numero 205 - 1.50 euro*
www.ilgiornale.it
ISSN 2532-4071 | Giornale (ed. notturna)

ENERGIA PIÙ CARA Altra stangata: bollette salate per le imprese

Cinzia Meoni
La ripresa rischia di essere azzoppata da tasse e costi dell'energia che pesano sulle spalle delle piccole e medie imprese, ovvero sulla principale intelaiatura dell'economia del Paese, molto di più di quanto non facciano sulle grandi multinazionali. Le pmi pagano l'energia elettrica quasi il doppio delle grandi imprese e il 178% in più la bolletta del gas.

a pagina 12

PMI NEL MIRINO QUEI «PICCOLI» REGGONO IL PAESE

di Nicola Porro
Thomas Sowell, nasce poverissimo e solo grazie ad una piccola borsa di studio per i reduci della guerra in Corea, riesce a studiare economia. È appena uscita la biografia di questo fenomenale afroamericano del Bronx, che nel tempo diventerà il più acerrimo nemico teorico del salario minimo. Lui, il ragazzo che non ha mai terminato gli studi liceali e che ha passato l'infanzia in case rifugio dormendo con il coltello sotto il cuscino, con i suoi studi ha spiegato al mondo una massima liberale: l'inferno è lastricato di buone intenzioni: «Ve lo dice uno, che quell'inferno lo conosce bene», dice l'economista.
Sowell c'entra molto con l'economia italiana. Sono decenni che parliamo dei «poveri» del nostro sistema: piccole imprese che però tengono vivo il nostro tessuto imprenditoriale. Quelle piccole imprese che, a parole, la politica, di ogni colore, cerca di aiutare, ma che sono sempre le più bastonate.

Ma quando si passa dalle chiacchiere ai fatti, l'Italia si dimostra un Paese davvero poco riconoscente per la sua imprenditorialità. Ieri la Cgia di Mestre ha messo nero su bianco ciò che da tempo intuivamo: «Le piccole imprese pagano l'energia il doppio e il gas il 178 per cento in più delle grandi». A ciò si aggiunga il confronto internazionale: chiunque si azzardi a fare affari in questo Paese, sa che pagherà l'energia elettrica più dei concorrenti internazionali. Il gasolio in Italia ha il prezzo di produzione più basso d'Europa, e il costo finale, grazie alle tasse, più alto. E per di più inquiniamo meno dei nostri diretti concorrenti: si calcola che l'italiano produca il 30 per cento di CO2 in meno rispetto ai tedeschi, nonostante abbia circa il doppio di tasse ambientali. Quando i politici, quando i «climatisti» si fanno belli delle energie rinnovabili (circa 18 miliardi di oneri impropri in bolletta all'anno), converrebbe pensare a chi li paga.
Sowell magnificamente scriveva: «La prima lezione dell'economia è la scarsità; la prima lezione della politica è dimenticarsi della prima lezione dell'economia». I nostri politici usano i quattrini pubblici come se non ci fossero limiti, dimenticandosi che il prezzo delle loro follie, comprese quelle ambientali, qualcuno alla fine lo paga. E a farlo sono sempre i più deboli, poiché più numerosi. Norme, contratti, regole, autorizzazioni e costi dell'energia sono tutti figli di questa folle idea statale, per cui qualcuno a Roma, ma non solo, sa cosa sia meglio per noi.

Le piccole imprese, in fondo, sono sufficientemente grandi per saper badare a loro stesse.

AFGHANISTAN IN FIAMME MINACCIA JIHADISTA SULL'OCCIDENTE

Allarme degli 007: c'è il rischio di lupi solitari Biden: possibile attentato a Kabul entro 36 ore

I VALORI IN CUI CREDO

La lezione del Cristianesimo: nessuno deve essere abbandonato

di Silvio Berlusconi

a pagina 7



LIBERALE Silvio Berlusconi, leader del centrodestra

**Gian Micalessin
e Valeria Robecco**

Dopo gli attentati di Kabul sale l'allerta in tutto l'Occidente.

alle pagine 2-3
servizi da pagina 2 a pagina 6

MEDICI MINACCIATI Ostruzionismo contro i vaccini

Enza Cusmai

a pagina 15

MANIFESTAZIONI A MILANO Blitz no vax contro il Giornale

Paola Fucilieri

a pagina 14

VOTO, CENTRODESTRA VERSO 3 BALLOTTAGGI Giorgetti lancia Draghi nella corsa al Colle

**Fabrizio Boschi
e Paolo Bracalini**

Il ministro leghista per lo Sviluppo Economico Giancarlo Giorgetti lancia Draghi al

Quirinale: «È lui il più adeguato». Sondaggi positivi per il centrodestra alle amministrative di ottobre.

alle pagine 8 e 10

CONTRO CULTURA

IL ROMANZO DI VITTORIO MACIOCE

Angelica, Orlando e il poema-videogame

di Vittorio Macioce

Un accumulo di gesta, dame, preghiere, sfide, inseguimenti, assalti, amori malandati, castelli e destini incrociati. E poi gioiste, animali fantastici, armi fatate, terre, mappe, guerre, ossessioni, pazzie... Trame, sottotrame, un fiume che è la Storia principale e poi i suoi affluenti, rivoli, canali, anse, bacini, un delta che si ramifica... Si chiama romanzo. S'intitola *Dice Angelica* (Salani) ed è il primo romanzo di Vittorio Macioce, firma del *Giornale* abituata a scrivere pezzi che hanno molti debiti con la narrativa e che ora salta del tutto l'ostacolo e passa alla letteratura.

alle pagine 23 e 24-25

«GLI INSOPPORTABILI»

Fazio, intramontabile in tv La mediocrità di successo

di Luigi Mascheroni

a pagina 19

PARALIMPIADI: UNA STORIA DI CORAGGIO

Bebe Vio, impresa d'oro «Ho rischiato di morire»

Giandomenico Tiseo e Riccardo Signori

a pagina 32

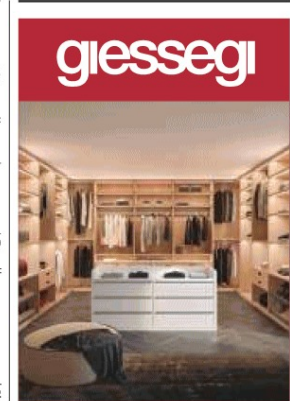
l'intervento

Stop ai deliri del rettore

di Giorgia Meloni

Da qualche giorno, con un crescendo inquietante di dichiarazioni sempre più intrise di odio politico, ci troviamo costretti a leggere gli sproloqui di Tommaso Montanari - «intellettuale» vip della sinistra e prossimo rettore dell'Università per Stranieri di Siena - che propone la cancellazione del Giorno del Ricordo per i martiri delle Foibe. Ossia il 10 febbraio, data solenne sancita da una legge dello Stato (...)

segue a pagina 6



IL GIORNO

DOMENICA 29 agosto 2021
1,50 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it


CRATAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Domani in Lombardia giorno d'esame anche per i trasporti

Al banco 90mila studenti per "riparare" le materie È il test dell'anno che verrà

Dedori in Lombardia



Morto ventenne di Cesano Maderno

Cede il chiodo Volo fatale per l'alpinista

Crisafulli in Lombardia

ristora
INSTANT DRINKS

La guerra dei droni contro l'Isis

Biden colpisce due terroristi dal cielo: «Erano la mente delle bombe di Kabul». Allarme per nuovi attentati: rischio anche in America Rientrati gli italiani. L'ambasciatore Pontecorvo: un'esperienza che mi ha cambiato la vita. I carabinieri: salvati dal console Claudi

Servizi
da pag. 3 a pag. 7

La scuola e i suoi ritardi

Quei problemi rimandati a settembre

Sandro Neri

Con gli esami di riparazione la scuola riapre i battenti. E lo fa con gli alunni in presenza. Un primo test in vista dell'imminente avvio del nuovo anno scolastico. Il primo, stando alle intenzioni e alle indicazioni ministeriali, senza il ricorso alla didattica a distanza che ha contraddistinto gli ultimi due. Come commenta qualche insegnante, non sarà un anno facile. Almeno a giudicare dai problemi della vigilia. Le polemiche e l'alta concentrazione di insegnanti, dirigenti scolastici e funzionari ministeriali sul tema delle verifiche dei green pass hanno relegato in secondo piano i nodi e i problemi cronici. Ma il tempo della prima campanella è vicino e, green pass a parte, le criticità sono le stesse di un anno fa.

Segue a pagina 2

IMMENZA BEBE VIO: ORO NEL FIORETTO ALLE PARALIMPIADI DI TOKYO «È UNA VITTORIA SPECIALE, IN APRILE AVEVO RISCHIATO DI MORIRE»

SE SEMBRA IMPOSSIBILE ALLORA SI PUÒ FARE

Bebe Vio (24 anni) ha bissato il trionfo di Rio de Janeiro

Servizi alle pagine 10 e 11 e nel Qs



DALLE CITTÀ

Choc al parco in via Montegani

Molesta bimba poi ferisce lo zio che la difende Ivoriano in manette

Palma e Giorgi nelle Cronache

La caccia ai contratti migliori

Ogni anno 500 medici in fuga da Milano per Usa o Paesi arabi

Verri nelle Cronache

La storia

Ora c'è un camper che consente ai disabili di andare ovunque

Anastasio nelle Cronache



L'antropologo: i clan pakistani contro le donne Saman e il corpo sparito «Un vero delitto tribale»

Bartolomei e Lecci a pagina 9



Reggio Emilia, una vittima era un amico del pilota Rally, auto sul pubblico Muoiono due spettatori

Bonafini e Belardetti alle pagine 12 e 13

CORRADO FABBRI

"LORD KELLY"
Il ladro d'informazioni
ROMANZO NUMERICO

Considerato uno degli hacker e ingegneri sociali più temuti degli ultimi decenni.

L'Arsenio Lupin delle truffe informatiche, si racconta in un coraggioso libro autobiografico che svela i segreti del Social Engineering.

Arriva nelle librerie l'esplosivo romanzo autobiografico di Corrado Fabbri, "Lord Kelly - Il ladro di informazioni" che abbina il racconto coraggioso e avvincente di una vita avventurosamente vissuta oltre i confini della legalità alle sorprendenti rivelazioni sui metodi e sulle raffinate tecniche utilizzate in prima persona per violare i sistemi informatici più inaccessibili.

www.booksprintedizioni.it



Alias Domenica

DEDALUS Umberto Eco aderì presto all'avventura del «manifesto». I suoi corsivi sotto pseudonimo, in un inserto speciale di 20 pagine



Culture

FONDALIBITATI Gli alteri abissi della fantascienza. Da Jules Verne alla climate fiction della crisi globale Guido Caldiron pagina 10



Visioni

MUSICA Quel che resta del plagio, tra inconsapevolezza, creatività e memoria delle note altrui Francesco Brusco pagina 12

il manifesto 50

DOMENICA 29 AGOSTO 2021 - ANNO LI - N° 205

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

IL LESSICO DELLA GUERRA CHE RIMANE TOMMASO DI FRANCESCO

Vale la pena riflettere sul lessico usato per la disfatta occidentale in Afghanistan. L'attenzione va ad alcune parole apodittiche: vendetta, tradimento, disastro e caos. Perché ogni narrazione sta semplicemente rimuovendo la guerra e l'occupazione militare. Mentre Bbc e New York Times raccontano: «Molte vittime all'aeroporto perché i soldati Usa hanno aperto il fuoco», ricordiamo che per 20 anni abbiamo assistito ogni settimana ad una litania di «effetti collaterali», le stragi di civili dei quali non solo i media non si sono occupati ma hanno rilanciato la versione-embedded: scusate ma era necessario per colpire il terrorismo. Con un terrore peggiore guidato dalle forze Usa e Nato dall'alto dei cieli, cacciabombardieri o più moderni droni, nel mucchio contro la popolazione civile per fare terra bruciata al nemico. Ma è accaduto il contrario: le vittime civili, la rabbia popolare è stata gestita dai talebani. Mentre qualche titolo sporadico appariva perché magari, come in Germania, il massacro di 146 civili a Kunduz provocò nel 2009 una crisi di governo. Così ieri, a guerra «finita» è scattato dopo la strage dell'aeroporto ad opera dell'Isis-K, la vendetta di Biden con l'uccisione «delle due menti» jihadiste. Con lo stesso termine usato per giustificare la guerra del 2001: era per «vendicare» l'abbattimento delle Twin Towers, che fu opera di terroristi di Al Qaeda in massima parte sauditi. — segue a pagina 4 —



Biden risponde all'Isis con un drone che avrebbe ucciso le menti della strage all'aeroporto. E «altri raid seguiranno». Ma la Bbc rivela: alcune delle 192 vittime colpite dai soldati Usa. Il Pentagono non smentisce. Navi da guerra Usa a Taiwan, scoppia il caso pagine 2-4

Effetti collaterali

Un soldato statunitense di fronte all'aeroporto di Kabul foto Ap

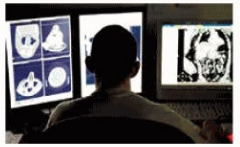
Usa Un drone per illudere l'opinione pubblica MARINA CATUCCI PAGINA 2
Khorasan La galassia jihadista sotterranea EMANUELE GIORDANA PAGINA 3
Reportage Dove sventolano le bandiere nere dell'Isis GIULIANO BATTISTON PAGINA 4
Fronte africano Terrorismo e mal di Francia nel Sahel PIERO SUNZINI PAGINA 5

L'ARRIVO A LAMPEDUSA In 539 su un barcone «Li hanno torturati»



Sulla maggiore delle Pelagie arriva una grande imbarcazione partita da Zuara strarica di migranti. I medici di Msf trovano segni di violenze e torture sui corpi. Il procuratore di Agrigento Patronaggio apre un'inchiesta. Sull'isola altri dieci piccoli sbarchi. MERLI A PAGINA 7

NEUROARMI Gli eserciti bionici all'assalto delle menti



Il cervello diventerà un campo di battaglia militare. La possibilità di avere eserciti formati da soldati bionici, con intelligenza artificiale integrata, capaci di compromettere le facoltà cognitive del nemico sembra non appartenere a un futuro troppo lontano. FABRIZIA CANDIDO A PAGINA 9

all'interno

Bologna Fuori i dissidenti Liste Pd a misura di Lepore

GIOVANNI STINCO PAGINA 6

Green pass Petizioni e diffide: «No a universitari di serie B»

ADRIANA POLLICE PAGINA 7

Etiopia Il conflitto nel Tigray diventa scontro totale

FABRIZIO FLORIS PAGINA 8

SALVINI La stella leghista che non brilla più

Voleva salvare Durigon e ha fallito, anche a causa del fuoco amico dentro la Lega. Vuole la testa della ministra Lamorgese e non l'avrà. Giorgetti e Zaia vorrebbero spostarlo al centro, ma lui soffre la concorrenza a destra di Giorgia Meloni. Un altro agosto da dimenticare per Matteo Salvini, isolato nel governo e nel partito. Lui medita vendetta con una campagna a tappeto contro Letta nel collegio di Siena: «Un cervello in fuga, lo respriamo a Parigi». CARUGATI A PAGINA 6

Lele Corvi



10829 9 770235 213000





€ 1,20 ANNO CIVICO - N° 237 ITALIA

Fondato nel 1892



Domenica 29 Agosto 2021

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

Il food
Fiere, si riparte con "Cibus" il made in Italy vale 50 miliardi
Roberta Amoroso a pag. 13



Dal 3 settembre
Casa di carta, riecco la serie dei record «Set giganteschi»
Ilaria Ravarino a pag. 46



Mille e una notte
Se a quei testardi dei terrapiattisti non bastano 46 secoli di scienza
Massimo Capaccioli a pag. 47



Attentati, è allerta negli Usa

►Un drone statunitense uccide due capi dell'Isis-K ma adesso si teme la risposta jihadista Sciiti e sunniti alleati dei talebani. La scommessa di Draghi: il G20 entro metà settembre

Il centenario
Mimi Rea l'intellettuale che parlava delle due Napoli

Lo scenario
PIÙ EUROPA PER RAFFORZARE LA NATO IN CRISI

Romano Prodi
S e la tragedia afghana, interpretata correttamente, non può mettere in discussione l'esistenza e l'importanza della Nato, nello stesso tempo ci obbliga ad una seria riflessione sul suo funzionamento. Non solo le decisioni sulle quali tanto si discute sono state prese in solitudine dal governo americano, ma esso non si è nemmeno peritato di informare gli alleati europei. *Continua a pag. 47*

L'analisi
I RISCHI DEL DISORDINE MONDIALE

Francesco Barbagallo
Il drammatico ritiro degli Stati Uniti e dei Paesi della Nato dall'Afghanistan segna un altro momento decisivo di questo turbolento XXI secolo, giunto ormai al terzo decennio. Vent'anni fa esplose l'attacco alle Torri Gemelle dell'organizzazione terroristica al-Qaeda guidata da Osama bin Laden dalle montagne dell'Afghanistan, governato dai talebani. *Continua a pag. 47*

Risposta degli Usa all'attentato all'aeroporto di Kabul: un drone ha ucciso due capi dell'Isis-K, uno è ritenuto anche tra gli organizzatori di prossimi attacchi. Il raid è stato approvato da Biden e ordinato dal ministro Austin. L'ambasciata Usa ha di nuovo chiesto ai suoi cittadini di allontanarsi «immediatamente» dall'aeroporto di Kabul, per «minacce alla sicurezza». Intanto, sciiti e sunniti si alleano ai talebani. La scommessa di Draghi: il G20 entro metà settembre.
Gualta, Khoury
servizi da pag. 2 a 4

Napoli, l'ansia dei rifugiati
«Da Kabul notizie di disordini ammazzeranno i nostri cari»
Valentino Di Giacomo a pag. 6



Il personaggio
Claudi, dalle scuole afghane a console "salva bambini"
Di Giacomo a pag. 5



Era un poliziotto
«Il comico "Khasha" morto deridendo i suoi aguzzini» Falso, ma diventa notizia
Marco Ciriello

Alla fine una mancata risata c'ha seppellito. Tutti si sono convinti che Nazar Mohammad, poliziotto e comico o comico poliziotto, avesse detto la sua ultima battuta in faccia ai due talebanetti che sono andati a prenderlo per giustizzarlo. *Continua a pag. 46*

A Domenico Rea (Napoli, 8 settembre 1921 - Napoli, 26 gennaio 1994), consacrato ormai, a giusta ragione, come un classico della letteratura novecentesca, ma lontano dal dibattito, e, spesso, dalle letterarie, saranno dedicati nei prossimi mesi, in occasione del centenario della nascita, convegni e scritti critici.
Marrone, Picone e Saccone
alle pag. 18 e 19

Paralimpiadi, bissata a Tokyo l'impresa di Rio 2016



Bebe Vio: la vittoria più bella dopo aver visto la morte
Giacomo Rossetti a pag. 23

«Regole più rigide il Green pass solo ai vaccinati»

►Intervista Ricciardi: «Si anche ai guariti ma il tampone non basta per il certificato»

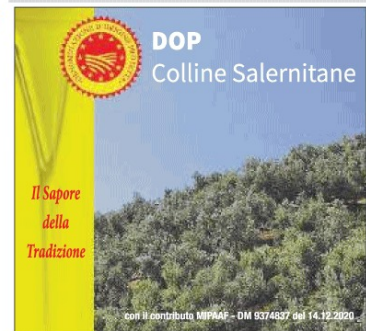
«Il green pass non andrebbe dato più a chi fa il tampone, ma dovrebbe essere una certificazione rilasciata soltanto a chi si è vaccinato o è guarito. Sarebbe un altro modo per spingere ancora di più alla profilassi», spinge per regole più rigide Walter Ricciardi, consigliere del ministro della Salute Roberto Speranza e ordinario di Igiene generale e applicata all'Università Cattolica di Roma. E avverte sulla necessità di vaccinare tutta la popolazione mondiale.
Melina e Piovani a pag.

Il rischio contagi
Università, i quiz per l'accesso quasi tutti on line
Mercoledì iniziano i test per entrare in tutte le facoltà a numero chiuso: saranno quasi tutti on line. Ma in presenza i candidati dovranno presentarsi muniti di green pass o di tampone.
Capone a pag. 11

Nei video si narrano le gesta dei capo clan Camorra, l'ultimo schiaffo i boss celebrati su TikTok

«I boss che hanno fatto la storia di Napoli». Si intitolano così una serie di video pubblicati online. Stavolta però non si tratta di un documentario che si propone di raccontare accuratamente le vicende di camorra, non c'è nessuna motivazione storica o saggistica, bensì parliamo di una serie di clip a puntate pubblicate su TikTok per magnificare le gesta dei camorristi. Si va dal capoclan di Secondigliano Paolo Di Lauro a «Lady Camorra» Maria Licciardi, arrestata solo poche settimane fa. Ma sono i ragazzini le vere star del web, a prescindere dal proprio calibro criminale, più sono giovani e più ottengono consenso collezionando like: figli e nipoti di boss che si atteggiavano a duri e si esibiscono mentre girano in moto o in qualche festa con bottiglie di costosissimo champagne. E per Emanuele Sibillo, nonostante sia stato ammazzato ormai 6 anni fa, si è messo in moto un vero e proprio culto.
Di Giacomo in Cronaca

DOP
Colline Salernitane



Il Sapore della Tradizione
con il contributo MIPAAF - DM 9374837 del 14.12.2020

In campo contro il Genoa senza Osimhen Spalletti sprona la squadra «Noi, tra le big da scudetto»

Pino Taormina
Oggi il Napoli a Marassi - si gioca alle 18,30 - contro il Genoa. Spalletti dà la carica: «Siamo tra le sette big e dovremo avere sempre grande forza mentale». Il mister non può accettare scherzi dal suo Napoli, per decimato da infortuni e dalla squalifica di uno dei suoi assi: «Siamo solo all'inizio di un percorso per fare cose importanti per noi stessi e per una città che chiede questo».
A pag. 20

La formazione
Lozano prima punta ma poi vuole tornare a giocare sulla fascia
Non c'è Mertens e non c'è neppure Osimhen. Dice Spalletti: «Chi gioca là davanti? È l'unico dubbio che c'è. Lasciatemelo». Spalletti sceglie Lozano che lancia la sfida: prima punta, poi il posto sulla fascia.
Taormina a pag. 21





Il Messaggero



24h € 1,40* ANNO 143-N° 237 ITALIA

NAZIONALE



Domenica 29 Agosto 2021 • Martirio S. Giovanni B.

IL GIORNALE DELL'ITALIA

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](#)

21 VACCINI GIORNO PER GIORNO

Dosi somministrate ieri: **285.453**

Dosi somministrate in totale: **77.002.859**

Rapporto dosi quotidiane rispetto al giorno precedente: **+25,9%**

Rapporto alla settimana precedente: **+21,1%**

Olimpico in festa: 6-1 Lazio, è Sarri-show: sei gol allo Spezia e Immobile ne fa 3

Nello Sport



Perez vice Zaniolo La Roma a Salerno Mou: «Crediamoci» La Juve senza Cr7 perde con l'Empoli

Nello Sport

Nuovi equilibri Ripensare la Nato: la lezione afghana

Romano Prodi

Se la tragedia afghana, interpretata correttamente, non può mettere in discussione l'esistenza e l'importanza della Nato, nello stesso tempo ci obbliga ad una seria riflessione sul suo funzionamento.

Non solo le decisioni sulle quali tanto si discute sono state prese in solitudine dal governo americano, ma esso non si è nemmeno peritato di informare gli alleati europei.

Con singolare arroganza, per chi ha condotto l'alleanza a perdere la sua prima guerra, il Segretario Generale della Nato, Jan Stoltenberg si è addirittura affrettato a sottolineare come l'irrelevanza dei Paesi dell'Unione Europea nella Nato sia in qualche modo certificata dal fatto che essi contribuiscono solo al 20% delle spese dell'Alleanza Atlantica. E ha anche aggiunto che la loro importanza viene ad essere ulteriormente diminuita dal fatto che essi sono protetti, oltre che dagli Stati Uniti, da Paesi non membri dell'Unione: la Gran Bretagna e il Canada a Ovest, la Turchia a sud e la Norvegia (di cui Stoltenberg è cittadino) a Nord. E con questo ha dimenticato che la protezione è quantomeno reciproca.

A parte la necessità di precisare il significato concreto di queste affermazioni, tenendo ad esempio conto che il soldato americano costa il doppio di quello europeo, il messaggio di Stoltenberg è perlomeno chiarissimo: i Paesi dell'Unione Europea pagano poco e, perciò, non contano nulla.

Continua a pag. 16

«Green pass solo ai vaccinati»

► **L'intervista Ricciardi, consulente della Salute: «Serve più rigidità, il tampone non basta»**
Lo studio: con la variante Delta raddoppiano i ricoveri. Aumentano i contagi tra gli over 60

Paralimpiadi, la Vio vince e rivela: «Ad aprire ho rischiato»



Bebe più forte di tutto «Oro, ma potevo morire»

Bebe Vio dopo l'ultima stoccata che le è valsa l'oro nel fioretto alle Paralimpiadi Rossetti e un'analisi di Piero Mei nello Sport

ROMA «Un tampone non può bastare, il Green pass solo ai vaccinati». Così il consulente del ministero della Salute Walter Ricciardi in una intervista a *Il Messaggero*: «Va protetto il 95% della popolazione, bambini inclusi. Ci vuole più rigidità: la certificazione va data a chi è guarito o immunizzato». Con la variante Delta ricoveri raddoppiati. Secondo l'Iss nell'ultima settimana i positivi sono aumentati fra gli over 60.

Malfetano, Melina Piovani e Pirone alle pag. 6 e 7

Scuola, l'allarme dei presidi

La fuga dei prof No vax «Chiedono tutti il congedo»

ROMA Potrebbero mancare all'appello molti docenti, il 1° settembre, alla riapertura della scuola. Chi non è in regola con il Green pass sarà sospeso e resterà senza stipendio: così molti stanno provando a mettersi in aspettativa o a chiedere il congedo.

Loiacono a pag. 8

Risposta Usa alle bombe uccisi due capi dell'Isis-K

► **In azione i droni americani. Biden: «Noi bersaglio»**
Morta la marine che salvava i bambini all'aeroporto

ROMA Rappresaglia di Biden: uccisi 2 capi dell'Isis-K in Afghanistan. Un drone Reaper colpisce due delle menti della strage del 26 agosto nella Capitale. Intanto gli Stati Uniti lanciano l'allarme: rischio bombe in patria e minacce imminenti sullo scalo di Kabul. Morta la marine che salvava i bambini all'aeroporto. Arrivato l'ultimo C130 italiano. I carabinieri: «Evitato l'attentato grazie al console Claudio».

Guaita, Errante, Mozzetti e Pierini da pag. 2 a pag. 5

Il sostegno ai Talebani

Quell'alleanza «informale» per colpire il nuovo Daesh

Marco Ventura

«Si chiama realpolitik, bellezza». Potrebbe essere questo il motore che nelle cancellerie occidentali e non solo a Washington prende corpo.

A pag. 3

In attesa della rottamazione, si parte con gli atti notificati nel marzo 2020

Cartelle, un milione di lettere al mese

Andrea Bassi

Cartelle, ripartenza lenta: un milione di atti al mese dopo 18 mesi di stop per la pandemia. Mercoledì riprende la notifica degli atti: più di 20 milioni le "lettere" arretrate, entro l'anno ne partiranno però solo 4 milioni. Il recapito sarà in ordine cronologico, si partirà dai ruoli affidati a marzo 2020 per la riscossione. Ripartono le cartelle ma in vista della riforma del sistema sul tavolo del governo c'è l'ipotesi di una nuova rottamazione.

A pag. 9

A Canossa gara sospesa. «Inspiegabile»

Rally tragico: l'auto vola fuori strada il pilota uccide due amici tra il pubblico

Claudia Guasco

Tragedia alla gara di rally, l'auto fuori controllo uccide gli amici del pilota. L'incidente a Canossa, sull'Appennino emiliano: morti due giovani spettatori (nella foto una delle vittime, Cristian Poggjoli, 35 anni). Il sindaco: «Nessuna barriera».

A pag. 10



BILANCIA VERSO NUOVE SFIDE

IL GRUPPO BRANNO

Buona domenica, Bilancia! Una domanda di matrimonio sotto questo cielo, illuminato da Venere e Giove, porta a un matrimonio felice e duraturo. Fino all'ultimo giorno della nostra vita, si dice nelle promesse. Il cielo astrale è caratterizzato da influssi giovani, che rendono soprattutto voi un po' più avanti negli anni intraprendenti nel lavoro e in affari, pronti a lanciare nuove sfide. La grande corsa al successo inizia domani all'alba, vi sveglierete con Mercurio nel segno... Aarguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA L'oroscopo all'interno

GRUPPO :BIOS

LE VOSTRE ESIGENZE AL CENTRO DEL NOSTRO IMPEGNO ANCHE NEL MESE DI AGOSTO

06 809641
gruppobios.it | bios-pediatrico.it
info@bios-euclide.it

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport Stadio € 1,40; nel Molise, Il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport Stadio € 1,50; 11 Giorni di Roma - vol. 2* € 4,80 (solo Lazio e provincia di Grosseto)



il Resto del Carlino

DOMENICA 29 agosto 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it


CRATAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

In Riviera non si trova gente che lavora

«**Alzatevi dal divano**»
Capa di Federalberghi
striglia i giovani

Gradara e commento di Barnabè in Regionale



Biologa di San Benedetto

Dalle Marche
all'America
«Studio il mare»

Grossi nel Fascicolo Regionale

ristora
INSTANT DRINKS

La guerra dei droni contro l'Isis

Biden colpisce due terroristi dal cielo: «Erano la mente delle bombe di Kabul». Allarme per nuovi attentati: rischio anche in America
Rientrati gli italiani. L'ambasciatore Pontecorvo: un'esperienza che mi ha cambiato la vita. I carabinieri: salvati dal console Claudi

Servizi
da p. 3 a p. 7

La fine delle vacanze

Meno male
che domani
è lunedì

Michele Brambilla

Sarà, domani, lunedì: il giorno più detestato della settimana, il più aborrito soprattutto dai lavoratori dipendenti, quelli del cartellino da timbrare. «Maledetto lunedì», canta Achille Lauro, «da sempre solo un gran casino», con «le persone tutte quante lì a far finta di star bene a casa».

Di tutti i lunedì dell'anno, quello di domani è poi il più esecrato perché segna - per la maggior parte degli italiani - la fine delle vacanze. Si è infatti consumato ieri, e in buona parte si consumerà anche oggi, il tradizionale rito del controsesso, con le sue code in autostrada, i suoi bollini neri, i suoi servizi al tg con le interviste alla polizia stradale, eccetera.

Continua a pagina 2

IMMENZA BEBE VIO: ORO NEL FIORETTO ALLE PARALIMPIADI DI TOKYO
«È UNA VITTORIA SPECIALE, IN APRILE AVEVO RISCHIATO DI MORIRE»

SE SEMBRA
IMPOSSIBILE
ALLORA
SI PUÒ FARE

Bebe Vio (24 anni)
ha bissato
il trionfo
di Rio de Janeiro

Servizi alle pagine 10 e 11 e nel Qs



DALLE CITTÀ

Bologna, verso il voto

Pd, la prof di Zaki
è capolista
Aitini escluso:
«Scelta miope»

Carbutti a pagina 14 e in Cronaca

Bologna, allarme criminalità

Via Moline, residenti
e commercianti
sul piede di guerra

Zuppiroli in Cronaca

Calcio, Sinisa soddisfatto

Il Bologna stoppa
l'Atalanta: pari
d'oro a Bergamo

Nel Qs



L'antropologo: i clan pakistani
contro le donne
Saman e il corpo sparito
«Un vero delitto tribale»

Bartolomei e Lecci a pagina 9



Reggio Emilia, una vittima era un amico del pilota
Rally, auto sul pubblico
Muiono due spettatori

Bonafini e Belardetti alle pagine 12 e 13

CORRADO FABBRI
«LORD KELLY»
Il ladro d'informazioni
ROMANZO ZUMBERGROCCO

L'Arsenio Lupin delle truffe informatiche, si racconta in un coraggioso libro autobiografico che svela i segreti del Social Engineering.

Arriva nelle librerie l'esplosivo romanzo autobiografico di Corrado Fabbri, «Lord Kelly - Il ladro di informazioni» che abbina il racconto coraggioso e avvincente di una vita avventurosamente vissuta oltre i confini della legalità alle sorprendenti rivelazioni sui metodi e sulle raffinate tecniche utilizzate in prima persona per violare i sistemi informatici più inaccessibili.

Considerato uno degli hacker e ingegneri sociali più temuti degli ultimi decenni.

SPRINT
www.booksprintedizioni.it



DOMENICA 29 AGOSTO 2021

IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886

2,00€ con "SPECCHIO" - Anno CXXXV - NUMERO 205, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

MONSIGNOR MARINI, CERIMONIERE DEL VATICANO
Il genovese che sussurra ai papi nominato vescovo di Tortona

VIANI / PAGINA 10



IL COMMISSARIO CONVOCA LE IMPRESE
Terzo valico a rischio paralisi
Vertice sulla cassa integrazione

MARGIOCCO / PAGINA 18



INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 12
Commenti	Pagina 13
Economia-Marketing	Pagina 17
Genova	Pagina 20
Programmi-Tv	Pagina 37
Xite	Pagina 38
Sport	Pagina 42

PARLA L'EX ANALISTA DELLA CIA VOLKER: L'AFGHANISTAN RISCHIA DI TORNARE A ESSERE LA CAPITALE DEL TERRORISMO

Gli Usa al contrattacco Uccisi gli organizzatori dell'attentato a Kabul

I raid con i droni non si fermeranno. Si teme l'alleanza tra talebani e Isis-K

LA DOMENICA



MAURIZIO MAGGIANI

Quel viaggio
interrotto
verso il Paese
delle riforme

Ecco qua un bell'indovinello per i lettori, una cosuccia da quiz televisivo, ma, vi prego, non fregate, non andate avanti a guardare la risposta. Dunque, si tratta di indovinare quale è il Paese, la nazione, dove: è stato attuato un programma di governo socialista che prevede una riforma agraria che redistribuisce le terre dei latifondisti a 200.000 famiglie contadine ed è stata abrogata la decima dovuta ai latifondisti dai braccianti.

È stata inoltre abrogata l'usura, i prezzi dei beni primari sono stati calmierati, i servizi sociali statalizzati e garantiti a tutti e i sindacati legalizzati. Si è svecchiata tutta la legislazione col divieto dei matrimoni forzati, la sostituzione delle leggi tradizionali e religiose con altre laiche e la messa al bando dei tribunali tribali.

SEQUE / PAGINA 13

Joe Biden mantiene l'impegno e, a meno di quarant'ore dagli attentati di Kabul in cui sono rimasti uccisi tredici militari americani e almeno 170 civili afgani, elimina le presunte menti degli attacchi con un raid aereo con i droni. Ma l'ex analista della Cia Kurt Volker non esclude che l'Afghanistan torni a essere un rifugio per i terroristi islamici.

GLI ARTICOLI / PAGINE 2-5

L'ANALISI

DOMENICO QUIRICO

I NUOVI CAPI ISLAMISTI
PRONTI A FLIRTARE
CON TERRORISTE USA

Apparentemente a Kabul dopo l'attentato firmato dalla laboriosità omicida dell'Isis nulla è cambiato. Invece impercettibilmente tutto si è messo in moto, gli ingranaggi silenziosi di uno scenario nuovo si incastrano e se ne colgono già i primi segni prodighi di inaspettate rivelazioni. È vero: gli uomini del califato sono nemici dei talebani. Eppure il kamikaze dell'aeroporto è stato sanguinosamente utile soprattutto ai turbanti neri, gente che sa fare i suoi calcoli con l'impersonalità di una società di assicurazioni. Perché ha messo in campo, con un singolo gesto omicida, un nuovo nemico, anzi il Nemico, Isis.

L'ARTICOLO / PAGINA 13

ROLLI



IN LIGURIA 317 MILA PERSONE NON SONO ANCORA STATE VACCINATE

No-vax, l'ultima minaccia «Bloccheremo i treni»

Scesi di nuovo in piazza ieri in molte città, tra le quali Genova, per protestare contro il Green pass, i no-vax annunciano l'intenzione di alzare il livello dello scontro. Mercoledì proveranno a bloccare i treni su cui loro non possono più salire, visto che dal

1° settembre entra in vigore l'obbligo del certificato Covid per viaggiare su aerei, navi e treni a lunga percorrenza. In Liguria, intanto, slitta a fine settembre l'obiettivo dell'80% di vaccinati a causa dei 317 mila ancora senza alcuna dose.

GLI ARTICOLI / PAGINE 9 E 9

Bebe Vio, fioretto d'oro e lacrime
«Ad aprile ho rischiato di morire»



Vio, nuovo oro paralimpico nel fioretto dopo 5 anni DOLFIN E ZONCA / PAGINA 45

OGGI GENOVA-NAPOLI E SASSUOLO-SAMPDORIA



Paolo Ardito / INVIATO A ROMA

Lo Spezia si illude,
la Lazio lo travolge
Juve ko con l'Empoli

L'ARTICOLO / PAGINA 46

DA KHASHOGGI AI FILM DI 007 A TRUMP, OGGI SI CHIAMA KINGDOM 5K3 E SARÀ RESTAURATO A GENOVA

Nabila, la nuova vita della fenice dei mari

MATTEO DELL'ANTICO

La quarta vita del maxi yacht Kingdom 5KR, 86 metri di lusso, comincerà a Genova, con un restauro che sarà profondo ma non cancellerà la leggenda del Nabila. Lo fece costruire Khashoggi, il miliardario saudita. Fu il set di un film di 007 ("Mai dire mai"), entrò in una canzone dei Queen, fu comprato e poi rivenduto da Trump.



L'ARTICOLO / PAGINA 11

L'ALTRA LIGURIA

Valentina Bocchino

Il mare visto dai monti:
Cogoleto rilancia
gli antichi sentieri

L'ARTICOLO / PAGINA 38

NUOVO **BANCO METALLI**

AFFIDATI AI PROFESSIONISTI DELL'ORO

VIA CORNICLIANO 36/R 010 6501501
APERTI DA LUNEDÌ AL SABATO 9:00-19:00
WWW.BANCO-METALLI.COM

NUOVO **BANCO METALLI**

AFFIDATI AI PROFESSIONISTI DELL'ORO

VIA CORNICLIANO 36/R 010 6501501
APERTI DA LUNEDÌ AL SABATO 9:00-19:00
WWW.BANCO-METALLI.COM





Il Sole 24 ORE

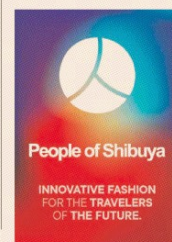
Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

La vita e la fotografia.
Letizia Battaglia



A tavola con **Letizia Battaglia**
La fotografa che ha visto il Male ma ha conservato gli occhi di una bambina

di Paolo Bracco
— a pagina 12



Domenica

«HISTOIRE D'O»
TORNA IL LIBRO CHE FECE SCANDALO

di Elisabetta Rasy
— a pagina 1



PSEUDOSCIENZA
OCCHIO A CERTE TEORIE

Gilberto Corbellini — a pag. VII

VENEZIA '78
UN'ARTE IMMORTALE

Roberto Andò — a pag. XII

Viaggi 24

Nuovi musei
Quando l'arte è a cielo aperto

di Mariateresa Montaruli
— a pagina 17



Lunedì

Pensioni
Le ultime scelte prima di fine anno

— Con Il Sole domani in edicola

Debito record, bond al 75% del Pil mondiale

Mercati globali

Il valore delle obbligazioni in circolazione è pari a 70mila miliardi di dollari

Boom di acquisti di titoli di Stato anche se corrono i prezzi al consumo

L'eredità della pandemia, dei lockdown e dei piani pubblici per il rilancio dell'economia, è un mare di debito pubblico lasciato in eredità alle prossime generazioni. La capitalizzazione dei bond globali è arrivata a sfiorare i 70mila miliardi di dollari. Pari a circa tre quarti del Pil globale, la ricchezza prodotta nel mondo che nel 2020 è stato di 84,4mila miliardi. L'incongruità dell'inflazione pesa sull'aumento degli interessi sul debito. Una mina innescata dalle banche centrali. **Vito Lops** — a pag. 3

Contratto di espansione, il tetto scende a 50 addetti

Riforma ammortizzatori

Per le microimprese 13 settimane di sussidi, ma resta il nodo dei costi

L'estensione degli ammortizzatori sociali (13 settimane) anche ai lavoratori delle piccole imprese; la messa a regime dell'«iscro», l'indennità per i circa 300mila iscritti alla gestione separata Inps; estensione del contratto di espansione alle impre-

se con almeno 50 addetti (oggi il limite è 100) e potenziamento del contratto di solidarietà e della Naspi. Il cantiere di riforma in cui è impegnato il ministro Orlando è complesso e le ultime bozze del progetto disegnano un restyling piuttosto ampio di sussidi e strumenti di ricollocazione. Bozze che saranno oggetto di nuove discussioni con le Regioni il 2 settembre e con le parti sociali (fronte ammortizzatori e sussidi) la seconda decade di settembre. L'impegno economico oscilla tra i 5 e gli 8 miliardi e la partita sui fondi non è chiusa. **Tucci e Rogari** — a pag. 4

L'EQUILIBRISMO NON HA PAGATO

Responsabilità di governo e iperbolici social: per Salvini è il momento delle scelte

di Roberto D'Alimonte — a pagina 13

Afghanistan

«I NOSTRI STUDENTI, VOCI CHE PIANO PIANO SI SPENGO»



di Marco Niada
— a pagina 7

L'inchiesta

MAGISTRATI E GIUSTIZIA: IL CORTO CIRCUITO SULLASSE ROMA-MILANO



di Alessandro Galimberti
— pagine 8 e 9

I SETTORI CHE TRAINANO LA CRESCITA



Livelli pre-Covid. La crescita % del fatturato nei primi 5 mesi rispetto a gennaio-maggio 2019, secondo Intesa Sanpaolo

Manifattura +5% rispetto al pre Covid

Le previsioni 2021

Elettrodomestici, metallurgia, mobili, ma anche materiali per l'edilizia: ci sono settori dell'economia italiana il cui fatturato nei primi cinque mesi del 2021, secondo Intesa Sanpaolo, ha già superato i livelli pre-Covid del 2019. **Giovanna Mancini** — a pag. 2

20-25
MILIONI

Il numero di cartelle che si sono accumulate nei cassetti dell'agenzia delle Entrate-Riscossione nei 18 mesi di blocco della riscossione che sono stati dovuti alla pandemia

RISCOSSIONE

Ripresa graduale per le cartelle: 4 milioni al via entro fine 2021

Gianni Trovati — a pag. 4

IL RAPPORTO CON GLI USA

L'EUROPA PARASSITA E L'AUTONOMIA STRATEGICA

di Sergio Fabbrini

Il dramma di Kabul sta umiliando gli americani così come gli europei. Gli americani pagano per scelte che hanno fatto, noi per scelte che non abbiamo avuto il coraggio di fare. Soffriamo le conseguenze del fallimento della politica estera americana, anche perché ci siamo accodati ad essa, non avendone una nostra. Chiamiamo le cose con il loro nome: siamo dei parassiti. Come tutti i parassiti, dipendiamo dal corpo che ci ospita. Se quest'ultimo sta bene, allora anche noi ne beneficiamo. Se quest'ultimo sta male, anche noi ne avvertiamo le conseguenze. È un destino inevitabile essere i parassiti degli americani? Non credo proprio.

Esattamente 67 anni fa, il 30 agosto del 1954, il parlamento francese, attraverso un accoglimento procedurale, votò contro l'istituzione di una Comunità europea della difesa (Ced). La Ced prevedeva la formazione (tra le altre cose) di un esercito europeo, attraverso il quale sarebbe stato possibile avviare un riarmo (limitato) della Germania. **— Continua a pag. 13**

FINANZA E SOSTENIBILITÀ

INVESTIMENTI VERDI: CRESCITA E NUOVI RISCHI

di Marcello Minenna

Dopo un breve arresto all'inizio della crisi pandemica, il mercato degli investimenti verdi è letteralmente esploso: solo nei primi 6 mesi del 2021 sono stati emessi dal settore privato e dai governi oltre 800 miliardi di dollari di debito "sostenibile" (altrimenti detto ESG: Environmental, Social, Governance); la stessa quantità collocata nell'intero 2020. Per il 2021 le stime più aggiornate puntano ad un controvalore emesso a livello globale di circa 1.200 miliardi di dollari. Per capire cosa succede, è necessario distinguere le varie tipologie di strumenti finanziari negoziati sul mercato. **— Continua a pagina 12**

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
2 mesi a solo 9,90 €. Per info:
ilsol24ore.com/abbonamenti
Servizio Clienti 02.30.300.600

People of Shibuya

+ 500 PUNTI VENDITA IN ITALIA
DESIGN TECNICO E FUNZIONALE
FINITURE AD ALTA TECNOLOGIA

modello HANEDA

SOPRI LE NUOVE COLLEZIONI
PEOPLEOFSHIBUYA.COM



CONFEDILIZIA
 l'organizzazione storica
 della proprietà immobiliare
www.confedilizia.it

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

CONFEDILIZIA
 dal 1883, a difesa
 del proprietario di casa
www.confedilizia.it

Domenica 29 agosto 2021
 Anno LXXVII - Numero 237 - € 1,20
 Passione di San Giovanni Battista

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

Nel suo piano infrastrutture per la capitale la metà dei fondi dati a Milano e un terzo di quelli per Napoli

Draghi si beffa di Roma



La giovane marine (23 anni) fra le vittime dell'attentato di Kabul
Addio Nicole che salvavi i bimbi
Portata in cielo dalle bombe Isis



Bincher a pagina 4

DI FRANCO BECHIS

Il documento è stato pubblicato alla chetichella dal ministero dell'Economia e delle Finanze nel cuore del mese di agosto, ed è stato subito un pugno nello stomaco per chiunque abbia a cuore le sorti della capitale. Dall'allegato al Def sul programma per le infrastrutture sdoganato solo dopo avere scritto il Pnr Roma riesce quasi umiliata dal governo guidato da Mario Draghi, che mette la prima firma sotto le 206 pagine di programmi e tabelle del piano decennale «per cambiare l'Italia». Basta scorrere le tabelle sugli investimenti nelle 14 città metropolitane. (...)

Segue a pagina 3

I rilevamenti a un mese dal voto
Michetti vola nei sondaggi
Conte invece cola a picco

Grimaldi a pagina 7

Il disastro Afghanistan
Biden pronto a lasciare
Inadeguato lui e il suo staff

Bisignani a pagina 4

Il presidente del Friuli: subito accolti donne e bambini ma bisogna controllare gli uomini
Fedriga: «Terroristi fra i profughi»

Mineo a pagina 5

STASERA SALERNITANA-ROMA
Tutto facile per la Lazio
all'Olimpico con lo Spezia
Tripletta di Immobile



Austini, Pieretti, Rocca e Salomone da pagina 20 a 22

la S TORCIATA
 Presto un saggio sui politici che scrivono libri e sui rettori che fanno comizi

FARMACIE dei SANTI
 Le tue farmacie di fiducia

OFFERTA SUI SOLARI DI TUTTE LE MARCHE PRENDI 2 E PAGHI 1!

FARMACI SOP E OTC - BAMBINI E NEONATI
 IGIENE E BENESSERE - COSMESI E BELLEZZA - NATURALI

PREPARAZIONI GALENICHE

SCOPRI I NOSTRI PRODOTTI DI COSMETICA E DERMOCOSMETICA

FARMACIA SAN NICOLA VIA CROCELLA 13 - ROMA - TEL. 06.70306477
 FARMACIA SANT'ANTONIO VIALE FONIO 351/353 - ROMA - TEL. 06.87189621
 FARMACIA SANT'ANDREA VIA CINCIA 9/10/4/5 - ROMA - TEL. 06.90272085

APERTE GIORNO E NOTTE SERVIZIO NOTTURNO GRATUITO

FARMACIA SAN GABRIELE VIA MOMENTANA 544 - ROMA - TEL. 06.8807304/06.8805642
 FARMACIA SAN STANISLAO VIALE LIBRIA 251 - ROMA - TEL. 06.8801720

FARMACIE dei SANTI

Siamo un gruppo di farmacie presenti sul territorio nazionale, ai nostri clienti assicuriamo un servizio accurato e un'offerta di prodotti delle migliori marche, garantiti e di alta qualità.

Il diario
 di Maurizio Costanzo

Leggio e mi stupisco. In un ristorante di New York si possono assaggiare patatine fritte che costano 200 dollari a piatto. Tutti vogliono assaggiare queste patatine. Ma in Giappone ci sono anche ciliegie vendute 226 euro l'una. Il tutto esige spiegazioni. Io sono convinto che un gruppo di persone in tutto il mondo è disposto a pagare molto di più se i consumatori di patatine e di ciliegie riferiscono di cosa sanno. Siamo sicuri che la cosa sia vera?

LA NAZIONE

DOMENICA 29 agosto 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

La missione da Pisa a Kabul

«Aquila» Annamaria E' la pilota coraggio del volo salva vite

Baroni nel Fascicolo Regionale



Fiorentina

Viola, che festa Gonzalez show Battuto il Toro

Servizi nel Qs

ristora
INSTANT DRINKS

La guerra dei droni contro l'Isis

Biden colpisce due terroristi dal cielo: «Erano la mente delle bombe di Kabul». Allarme per nuovi attentati: rischio anche in America Rientrati gli italiani. L'ambasciatore Pontecorvo: un'esperienza che mi ha cambiato la vita. I carabinieri: salvati dal console Claudi

Servizi da p. 3 a p. 7

Da Tokyo a Kabul

La passione e il coraggio dell'Italia più bella

Agnese Pini

Potrei scrivere, adesso, che quella appena trascorsa è stata una settimana tra le più difficili e drammatiche del 2021. È stata la settimana della disfatta afgana, dei 170 morti per l'attentato firmato dall'Isis all'aeroporto di Kabul, delle lacrime penose e impotenti di Biden, dei difficili tentativi - in vista del G20 - di far sedere allo stesso tavolo Paesi tra loro incapaci di dialogare, ma strategici per gestire la crisi internazionale in corso. Potrei scrivere dei contagi Covid in aumento, della Sicilia in zona gialla, del sempiterno caos per il ritorno a scuola, tra prof No-Green-Pass e burocrazia impossibile.

Continua a Pagina 2

IMMENZA BEBE VIO: ORO NEL FIORETTO ALLE PARALIMPIADI DI TOKYO «È UNA VITTORIA SPECIALE, IN APRILE AVEVO RISCHIATO DI MORIRE»

SE SEMBRA IMPOSSIBILE ALLORA SI PUÒ FARE

Bebe Vio (24 anni) ha bissato il trionfo di Rio de Janeiro

Servizi alle pagine 10 e 11 e nel Qs



DALLE CITTÀ

Firenze

Green pass allargato Idee e polemiche

Servizi in Cronaca

Firenze

Ipotesi Coverciano per le calciatrici in fuga da Herat

Servizio in Cronaca

La recherche

All'interno il racconto di Marco Vichi



L'antropologo: i clan pakistani contro le donne Saman e il corpo sparito «Un vero delitto tribale»

Bartolomei e Lecci a pagina 9



Reggio Emilia, una vittima era un amico del pilota Rally, auto sul pubblico Muoiono due spettatori

Bonafini e Belardetti alle pagine 12 e 13

CORRADO FABBRI
"LORD KELLY"
Il ladro d'informazioni
ROMANZO NUMERICO

L'Arsenio Lupin delle truffe informatiche, si racconta in un coraggioso libro autobiografico che svela i segreti del Social Engineering.

Arriva nelle librerie l'esplosivo romanzo autobiografico di Corrado Fabbri, "Lord Kelly - Il ladro d'informazioni" che abbina il racconto coraggioso e avvincente di una vita avventurosamente vissuta oltre i confini della legalità alle sorprendenti rivelazioni sui metodi e sulle raffinate tecniche utilizzate in prima persona per violare i sistemi informatici più inaccessibili.

Considerato uno degli hacker e ingegneri sociali più temuti degli ultimi decenni.

SPRINT
www.booksprintedizioni.it





la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari



Direttore Maurizio Molinari

Anno 46 - N° 205

Domenica 29 agosto 2021



Oggi con L'Espresso e in regalo la Repubblica Enigmistica In Italia € 2,50

LA TRAGEDIA DELL'AFGHANISTAN

100mila bloccati a Kabul

Cominciata la fase finale del ritiro, partono i marines. Le stime sui collaboratori afgani che non sono riusciti a scappare. Restano nel Paese anche centinaia di cittadini statunitensi. La Casa Bianca: dialogo con le nuove autorità per farli uscire

Raid Usa contro l'Isis-K. Biden: "Imminente un altro attentato"

L'editoriale

L'impatto globale dei talebani

di Maurizio Molinari

L'Afghanistan tornato nelle mani dei talebani apre scenari inediti su cinque fronti cruciali per la sicurezza globale: la faida jihadista per il controllo di Kabul; il rafforzamento di Qatar, Pakistan e Turchia nel mondo musulmano; la necessità per l'America di Biden di riguadagnare in fretta prestigio e autorità; l'opportunità per Cina e Russia di modificare a proprio favore gli equilibri di potere in Asia; l'urgenza per l'Europa di fronteggiare profughi e terrorismo, aumentando il proprio profilo strategico. La faida jihadista per il controllo di Kabul fra i talebani di Abdul Ghani Baradar e l'Isis del Khorasan contrappone due progetti rivali per l'Afghanistan. I talebani con la riedizione del loro Emirato Islamico puntano a diventare l'esempio più rigido di Stato fondamentalista.

continua a pagina 27

Niente più voli per i civili, adesso partono solo i marines. Ma secondo le stime sono rimasti bloccati a Kabul almeno 100 mila collaboratori afgani che non sono riusciti a lasciare il Paese. Raid Usa contro l'Isis-K e Biden avverte: «Imminente un altro attentato».

di Cairo, Foschini, Lombardi Marceca, Rampini Schiavulli e Ziniti

da pagina 2 a pagina 8

Le frontiere dei profughi

Tagikistan, in fuga sulla via dei sovietici | In Pakistan c'è pure l'esodo al contrario

dal nostro inviato Pietro Del Re

a pagina 6

dal nostro inviato Fabio Tonacci

a pagina 7

L'intervista



A Herat La visita di Emma Bonino in Afghanistan nel 2005

Bonino: tradita la speranza di quelle donne

di Giovanna Casadio

a pagina 8

La rivelazione dopo l'oro alle Paralimpiadi



Tokyo Bebe Vio, 24 anni, esulta dopo il successo nel fioretto

La doppia vittoria di Bebe Vio "Ad aprile ho rischiato di morire"

di Maria Novella De Luca

Poi arriva lei, Bebe Vio, a ricordarci che l'eroismo della volontà esiste, ed è un canto di speranza che travolge ogni barriera, fisica, mentale, spirituale. Se si può vincere una paralimpiade a quattro mesi da una diagnosi fatale, allora si che dobbiamo sorridere tutti.

a pagina 26 con un servizio di Cosimo Cito a pagina 37

La politica

Gelmini: "Lamorgese non si tocca Freniamo le liti"

di Emanuele Lauria

Non è la stagione delle bandierine e degli interessi di bottega». Mariastella Gelmini lancia un messaggio agli alleati di governo.

a pagina 10

Miss, comici e vip La carica dei candidati

di Conchita Sannino

Multicolor, più civico, e tardivamente sensibile ai profili delle donne. Eccolo, l'esercito dei candidati consiglieri.

alle pagine 12 e 13

La lezione di Libero Grassi trent'anni dopo

di Gianni Riotta

È difficile, trenta anni dopo il martirio di Libero Grassi, ricordare quanto la notizia, allora, impressionasse l'opinione pubblica internazionale.

a pagina 26

Sara Simeoni

"Con i miei salti ho tolto il podio agli uomini"



di Dario Cresto-Dina

a pagina 21

Prima dei Florio... Florence

Stefania Auci Florence

Romanzo

Baldini+Castoldi

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

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

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

NZ



Pink Floyd La mobilitazione di Cambridge per salvare il pub dei giganti del rock

ALESSANDRA RIZZO - P.17



Serie A Senza CR7 la Juve perde con l'Empoli
Verdi non basta, il Toro cade anche a Firenze

BARILLA, BUCCHERI, GARANZINI E ODDENINO - PP.30-33



NOBIS
ASSICURAZIONI

LA STAMPA

DOMENICA 29 AGOSTO 2021

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (1,50 € QUOTIDIANO + 0,50 € SPECCHIO ABBINAMENTO OBBLIGATORIO) | ANNO 155 | N. 237 | IN ITALIA | SPEDIZIONE ABB. POSTALE | D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) | ART. 1 COMMA 1, DCG-TO | www.lastampa.it | GNN

L'EDITORIALE

IL CALIFFATO CHE MINACCIA L'OCCIDENTE

MASSIMO GIANNINI

Joe Biden l'aveva promesso, dopo la strage di Kabul, nella conferenza stampa più drammatica della sua avventura politica: «We will not forget, we will not forgive». Non dimenticheremo, non perdoneremo. Asciugate le lacrime, la Casa Bianca comunica che un drone ha colpito «la mente» degli attentati nella capitale afghana. Non sappiamo il nome. Non conosciamo il luogo preciso. Non esistono immagini del blitz. Ignoriamo se ci siano stati i soliti «danni collaterali», cioè vittime civili, militarmente irrilevanti ma umanamente devastanti. Dobbiamo fidarci della propaganda, come succede nelle guerre da un secolo al mondo. Di nuovo, come all'indomani dell'attacco alle Torri Gemelle, gli Stati Uniti hanno bisogno di mostrare i muscoli, anche se non sono più allenati per farlo. Quei tredici body bag neri, che anche stavolta riportano in patria i corpi dei «caduti per servire la nazione», esigono vendetta.

L'immagine-simbolo di quei giovani «eroi», rilanciata dal *New York Times*, è quella di Rylee McCollum: era un bambino l'11 settembre, quando il terrorismo islamista di Al Qaeda lanciò la sua sfida mortale all'Occidente, è l'ultimo soldato ucciso il 26 agosto, quando l'attacco jihadista di Isis Khorasan ha spazzato via 170 vite all'aeroporto. L'immagine-simbolo della dolorosa disfatta occidentale, scelta dall'*Economist*, è invece racchiusa in due foto giustapposte. Nella prima, scattata vent'anni fa, c'è un Hercules fermo sulla pista, dal quale scendono centinaia di marines in missione di guerra. Nella seconda, scattata oggi, c'è lo stesso Hercules, fermo sulla stessa pista, sul quale salgono centinaia di afghani in fuga dalla stessa guerra. Così si chiude, idealmente e rovinosamente, l'operazione «Enduring Freedom».

CONTINUA A PAGINA 23

PRIMA REAZIONE AMERICANA ALL'ATTENTATO DELL'AEROPORTO: UCCISI CON UN DRONE DUE DEI CAPI DEL COMMANDO

L'ira di Biden: i raid non si fermano

Intervista a Volker: «Kabul torna il paradiso dei terroristi». Di Maio: Italia prima per evacuati nella UE

ATLANTE OCCIDENTALE

TRA TALEBANE E ISIS-K
ATTRAZIONE FATALE

DOMENICO QUIRICO

Talebani, alqaidista, califfale, aqamita, Boko Haram o Shebab l'integralismo multiforme ma mono-teologico fa mentalmente e praticamente tutt'uno. - P.5

IL PERSONAGGIO

MI CHIAMO CLAUDI
E ACCHIAPPO VITE

VIOLA ARDONE

«È solo il mio lavoro», dice. Per questo è salito su quel muro, con il giubbotto antiproiettile, con l'elmetto sulla testa, e si è messo a tirar su bambini. - P.9

FRANCESCO SEMPRINI

Joe Biden mantiene l'impegno preso dinanzi alla nazione e, a meno di quarant'ore dagli attentati di Kabul in cui sono rimasti uccisi tredici militari americani e 170 civili afghani, elimina le presunte menti degli attacchi con un raid aereo nella provincia di Nangarhar. Il bilancio è di due morti e un ferito grave, tutti membri dell'Isis-K. - P.2

SERVIZI - PP.2-9

L'EMERGENZA COVID

Abbrignani (Cts)
«Obbligo vaccinale»
Ma Conte dice no

NICCOLO CARRATELLI



- P.12 MATTIOLI - P.13

NO VAX, CAGLIARI
SE NE LAVANO LE MANI

MICHELA MURGIA

Il Comune non c'entra, i manifesti sono in carico al concessionario. Così si è giustificato il sindaco di Cagliari quando gli è stato chiesto chi abbia autorizzato i manifesti no-vax che impastano la città. - P.23

L'ECONOMIA

Riparte il Fisco
4 milioni di cartelle

LUCA MONTICELLI

Riparte il fisco. Il 31 agosto scade lo stop alle cartelle esattoriali previsto dai decreti anti-Covid. Quindi, da mercoledì 1° settembre, cominceranno ad arrivare ai contribuenti le cartelle di pagamento sospese dall'8 marzo 2020. Le cartelle ripartiranno in modo graduale. - P.21

Bebe, l'ultimo miracolo: dalla paura di morire al bis d'oro



REUTERS/HOLLYDAHL/NOTION

Quel corpo estremo
che stende i pronostici

GIULIA ZONCA

Via la maschera, via la protesi e via pure il fioretto. Per un'istante Bebe Vio toglie tutto, butta armi, ansie e paure e tiene solo l'oro e quello che è servito per arrivare:

una passione più forte della vita. Ogni tanto le dicono che potrebbe morire e lei non lo fa, opporsi al destino è talento di pochissimi e non è certo virtù da atleti. - P.33

OGGI SU SPECCHIO

Clerici: «Mi manca Frizzi
con l'amore batto il tempo»

ALBERTO INFELISE

Fuori si sente il rumore del bosco, due cani che giocano abbaiaandosi di rimando, la voce di Maelle che gioca con un'amica. «Sto guardando lontano, vedo il prato selvaggio, una distesa verde lasciata così com'è, e poi là in fondo l'Appennino ligure che mi avvolge e protegge». Antonella Clerici vive in questa casa nel bosco, tra Piemonte e Liguria, da tre anni.



IL RIENTRO DALLE VACANZE

Messner, i leoni da spiaggia
e la rivincita di chi sta a casa

MAURIZIO COSTANZO

Stiamo assistendo alla rivincita di chi non ha fatto vacanze. I primi giorni al rientro dal mare, i vacanzieri si pavoneggiano per il colore, ma poi, come tutto nella vita, anche il colore sbiadisce e si torna normali. Quindi, si nota meno la differenza. Ma non basta. Ci sono i discorsi mirabolanti fatti all'indomani del rientro che, col tempo, si ridimensionano. - P.23



NOBIS
ASSICURAZIONI

L'ASSICURAZIONE
CHE RISPONDE
SEMPRE!

www.nobis.it

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

Barolo | Brunate
Barbaresco
Whisky
Macallan | Samaroli
Champagne

349 499 84 89
enotecadnauro@yaho.it

Siot appalta a Ocean i servizi anti inquinamento in mare

GAM EDITORI

28 agosto 2021 - SIOT, la società italiana del Gruppo TAL che gestisce il Terminale Marino, il Parco Serbatoi e il tratto italiano dell' Oleodotto Transalpino, rende noto di aver affidato ad Ocean srl, al termine di una gara d' appalto, i servizi di prevenzione, monitoraggio e antinquinamento per lo specchio d' acqua pertinente al proprio terminal portuale. Si tratta di un servizio strategico per la SIOT, che si compone di tutte le attività di prevenzione inquinamento, garantendo il controllo continuativo del mare nell' area di attracco delle petroliere e il pronto intervento in caso di necessità, con la stesura delle "panne" - i dispositivi galleggianti che imbrigliano gli sversamenti in caso di evento - e altre azioni tecniche che consentono di tutelare l' ambiente marino. Il servizio alla Ocean è stato appaltato per i prossimi 5 anni: "Questo appalto - ha dichiarato Alessio Lilli, Presidente della SIOT - è uno dei più rilevanti in termini economici per la società ed anche uno dei più importanti in termini di sicurezza. Abbiamo confermato la scelta della Ocean al termine di una gara che ha evidenziato come la società, che ha sede a **Trieste**, possieda tutti i requisiti per svolgere questo importante servizio. La lunga durata dell' appalto è motivata dalla necessità di lavorare in squadra, con mezzi e dispositivi altamente tecnologici, garantendo un servizio 24 ore su 24. Siamo orgogliosi del fatto che una simile professionalità sia presente nel **Porto di Trieste** e che il nostro impegno si traduca nel supporto dell' economia del territorio e in posti di lavoro specializzati". "Per Ocean la partnership con SIOT è un punto di orgoglio - ha dichiarato Michela Cattaruzza, CEO di Ocean - gli elevati standard richiesti sono per noi spunto di continuo miglioramento e incremento della qualità che offriamo con i nostri servizi".



Porti: La Spezia, inaugurato Kaleido Tunnel, 50 anni di Lsct

Sindaco, è storia città. Scalisi, profondo legame Contship-Spezia

(ANSA) - GENOVA, 28 AGO - E' stato inaugurato alla Spezia dal sindaco Pierluigi Peracchini e il ceo di Lsct Alfredo Scalisi il Kaleido Tunnel nell' ambito delle celebrazioni per il cinquantesimo del primo operatore terminalista privato in Italia che fa parte del gruppo Contship Italia. Il tunnel di specchi caleidoscopici che riflettono e replicano le suggestive immagini dell' archivio storico di La Spezia Container Terminal (Lsct) e del Comune della Spezia, è collocato all' interno della passeggiata Morin. La galleria riflessa nel tunnel è composta dalle fotografie dei protagonisti, dei luoghi iconici e della loro trasformazione durante i primi 50 anni dell' azienda che è parte integrante della città. "Celebrare i 50 anni di Contship alla Spezia - ha detto Peracchini - significa ricordare le generazioni di lavoratori e famiglie che grazie al porto hanno potuto trovare risposte ai loro progetti di vita e mantenere l' impegno di tenere sempre un equilibrio nella convivenza fra la città e il porto". "Siamo fieri di quanto fatto dall' azienda in questi 50 anni di storia - ha detto Scalisi -. Le bellissime immagini di archivio che si possono ammirare nel tunnel testimoniano il rapporto profondo tra Contship Italia e la Città della Spezia. Di recente abbiamo raggiunto un accordo con l' **Autorità Portuale** della Spezia che prevede, a partire dal mese di gennaio 2022, la "restituzione" alla città di cinquemila metri quadrati di Calata Paita". Nei prossimi giorni al Kaleido Tunnel verranno organizzate visite guidate grazie all' impegno volontario del personale Lsct che già svolge un' attività di tutoring all' interno del progetto Porto Lab verso gli studenti. (ANSA).



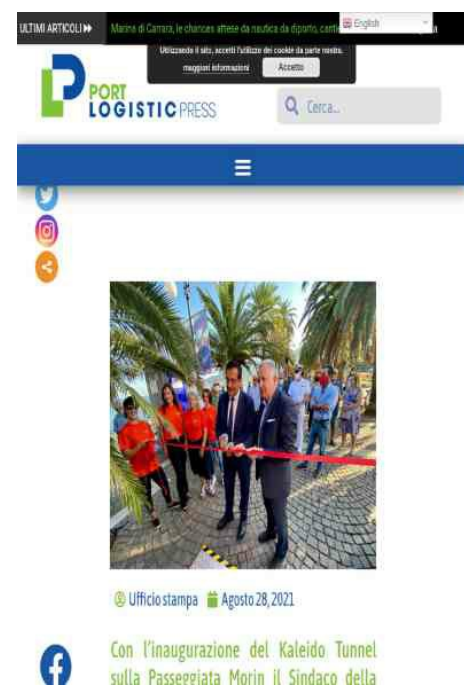
Port Logistic Press

La Spezia

Celebrazioni Contship alla Spezia: "Cinquant' anni di storia di un' azienda che raccontano anche 50 anni di una città".

Ufficio stampa

Con l' inaugurazione del Kaleido Tunnel sulla Passeggiata Morin il Sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini e l' amministratore delegato di LSCT Alfredo Scalisi, hanno dato seguito alle celebrazioni per il cinquantesimo del primo operatore terminalista privato in Italia del gruppo Contship Italia. Il tunnel di specchi caleidoscopici che riflettono e replicano le immagini dell' archivio storico del La Spezia Container Terminal (LSCT) e del Comune della Spezia, è posizionato sulla Morin scelta come luogo simbolico di unione tra la città e il porto. La galleria riflessa nel tunnel è composta dalle fotografie dei protagonisti, dei luoghi iconici e della loro trasformazione durante i primi 50 anni dell' azienda, che è parte integrante della città. Grazie al gioco di riflessi, le immagini sono proiettate lungo il tunnel, in una posizione per scatti o selfie dei visitatori. L' installazion è stata realizzata da Prodea Group e sarà visitabile fino al 18 settembre. All' inaugurazione sono intervenuti il sindaco Pierluigi Peracchini, il Ceo di Lsct Alfredo Scalisi, il Comandante della Capitaneria di Porto Giovanni Stella, l' assessore Maria Grazia Frjia, il il direttore di Confindustria La Spezia Paolo Faconti, il presidente dell' Associazione spedizionieri del Porto della Spezia Andrea Fontana, il presidente della sezione Logistica di Confindustria Salvatore Avena, 'Celebrare i 50 anni di Contship alla Spezia significa da un lato ricordare le generazioni di lavoratori e famiglie che grazie al porto hanno potuto trovare risposte ai loro progetti di vita, dall' altro mantenere l' impegno di tenere sempre un equilibrio nella convivenza fra la città e il porto, affrontando tutti i problemi per migliorare insieme - ha dichiarato il Sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini - Contship è un' importante elemento di sviluppo del nostro territorio e apprezziamo la nuova sensibilità manifestata con la decisione di restituire alle funzioni urbane una porzione di 5mila metri quadrati di Calata Paita: un accordo storico, frutto di una volontà reciproca di crescita e sviluppo. Auguriamo ai lavoratori, a tutta la dirigenza e alla proprietà di Contship le migliori fortune per un futuro ancora migliore nella nostra Città'. 'Siamo fieri di quanto fatto dall' azienda in questi 50 anni di storia - ha commentato Alfredo Scalisi CEO di LSCT. Le bellissime immagini di archivio che si possono ammirare nel tunnel testimoniano il rapporto profondo tra Contship Italia e la Città della Spezia. Di recente abbiamo raggiunto un accordo con l' **Autorità Portuale** della Spezia che prevede, a partire da gennaio 2022, la 'restituzione' alla città di 5mila metri quadrati di Calata Paita. Questo passaggio avviene nell' anno in cui festeggiamo i primi 50 anni di attività e ci accingiamo a scrivere la storia dei prossimi 50, che ci vedranno sempre protagonisti accanto alla Spezia. L' evento di oggi si inserisce nel calendario di iniziative che stiamo organizzando in città. Nei prossimi giorni al Kaleido Tunnel verranno organizzate visite guidate per i cittadini grazie all' impegno volontario del personale LSCT che già svolge un' attività di tutoring all' interno del progetto Porto Lab verso gli studenti'.



Alleanza in Emilia-Romagna sulla logistica ferroviaria

Parte dall'Emilia Romagna un'iniziativa ad ampio respiro per favorire il trasporto delle merci su ferrovia . Il progetto coinvolge direttamente la Regione e le imprese sul territorio ed è stato messo nero su bianco a luglio 2021 con la costituzione dell'Alleanza regionale per il trasporto ferroviario delle merci. Obiettivo è trovare soluzioni innovative, sviluppare accordi tra enti pubblici e società di logistica, condividere buone pratiche per sviluppare il trasporto su rotaia in modo sempre più efficiente e competitivo. Protagonista di primo piano in questo progetto è l'Istituto sui Trasporti e la Logistica (ITL), una fondazione a partecipazione pubblica costituita nel 2003 con lo scopo di contribuire allo sviluppo di logistica e trasporti nell'ambito regionale attraverso attività di ricerca, consulenza e formazione. L'iniziativa si inserisce anche nell'attività promossa da Emilia Romagna Intermodal Cluster, il gruppo creato nel 2018 dalla Regione e dalle principali piattaforme di trasporto, logistica e servizi intermodali presenti sul territorio. Del Cluster fanno parte Cepim (interporto di Parma), Dinazzano Po, Interporto Bologna, Lotras, Terminali Italia (gruppo Fs), Terminal Rubiera, Terminal Piacenza Intermodale, Sapir e l'Autorità di Sistema Portuale Mare Adriatico Centro Settentrionale. Questo progetto fa riferimento anche al programma comunitario Regional infrastructure for railway freight transport revitalised inserito nella programmazione Interreg promossa dall'Europa comunitaria. L'Alleanza regionale appena avviata quindi affonda le sue radici su un terreno fertile costituito dalla collaborazione ormai consolidata tra enti e imprese . Nel febbraio 2021 il protocollo d'intesa che sta alla base del Cluster è stato rinnovato fino al 2025 con l'obiettivo di sviluppare e favorire la collaborazione del sistema delle piattaforme intermodali presenti in Emilia-Romagna con uno sguardo a livello nazionale e internazionale. Ora si tratta di aspettare i frutti. Ma i numeri offrono già la migliore cartina di tornasole di questa esperienza. Il volume del traffico ferroviario del sistema intermodale che si può ricondurre direttamente alle società che si riconoscono nel Cluster rappresenta circa il 90% del totale di quello movimentato nella regione: nel 2019 (prima della pandemia) ha superato i 17,9 milioni di tonnellate rispetto a 18,5 milioni di tonnellate nel loro complesso. Piermario Curti Sacchi © TrasportoEuropa - Riproduzione riservata



Port Logistic Press

Marina di Carrara

Marina di Carrara, le chances attese da nautica da diporto, cantiere navale e crociere

Ufficio stampa

La relazione al Piano Operativo Triennale dell' **Autorità** di **Sistema** del Mar Ligure Orientale, esaminati l' andamento dei traffici e i progetti di sviluppo del Porto di Marina di Carrara propone una sintesi sulla nautica da diporto, cantiere navale e crociere. di Mario Sommariva Passando al settore manifatturiero della nautica da diporto, caratterizzato da un tessuto di piccole e medie imprese di produzione di yacht dislocate sul territorio, si aggiunge all' interno del bacino portuale lo stabilimento in concessione alla Società Nuovi Cantieri Apuania SpA. Nel dicembre 2012 la Nuovi Cantieri Apuania S.p.A. è stata rilevata dal gruppo Admiral Tecnomar - The Italian Sea Group (TISG), che opera direttamente in porto nel settore della costruzione di mega yacht e del refitting. TISG ha avviato, interamente a proprio carico, gli interventi per la riorganizzazione e la razionalizzazione degli spazi in concessione, in modo tale da migliorare in maniera significativa la fruibilità degli spazi stessi, al fine di consentire la costruzione e l' allestimento di imbarcazioni da diporto (superyacht) fino a 120 m di lunghezza per poter soddisfare le continue richieste che arrivano dal mercato, sia per quanto riguarda le nuove costruzioni che le attività di refitting. Ad oggi sono in corso i lavori di realizzazione di un secondo bacino di carenaggio di circa 48 m di larghezza e di circa 144 m di lunghezza, in testa all' attuale Banchina TISG di Ponente e alla banchina Chiesa e delimitato da una barcaporta. Inoltre, è in corso la realizzazione del nuovo assetto delle aree a terra mediante la realizzazione di un nuovo capannone e l' ampliamento di un capannone esistente. Anche il settore croceristico rappresenta un' occasione di crescita e, soprattutto, di diversificazione delle attività per il porto di Marina di Carrara; può anche produrre effetti positivi sul tessuto sociale ed economico della città. In particolare, si sta verificando concretamente l' interesse di alcuni principali operatori del settore per l' implementazione del traffico. Si riportano qui di seguito i traffici registrati nel periodo 2018 - 2021 (al 30/05/2021) con una proiezione dei traffici per il 2021 (al 31/12/2021) dei più importanti Concessionari (in base all' ex art. 16 e 18 della Legge 84/94) che operano nel porto di Marina di Carrara. La proiezione mostra un incremento considerevole sull' anno 2021, che attesterebbe il traffico complessivo a 3.486.350 tonnellate a fronte di un parziale reale, fino al 31/5/2021, di 1.285.979 tonnellate. Tale considerevole incremento dipende dal fatto che è previsto, proprio nel periodo della proiezione, l' avvio del nuovo ed ulteriore traffico di scaglie di MDC Terminal di cui si è detto sopra, la cui quota parte per il 2021 inciderebbe, perciò, più che proporzionalmente sul totale del movimentato per il 2021. (17 - continua)



Livorno, vaccinati 300 marittimi a bordo della Mein Schiff 2

GAM EDITORI

28 agosto 2021 - Livorno fa il bis. Dopo il successo della prima campagna vaccinale a bordo nave inaugurata all' inizio della settimana sulla MS Europa 2, del gruppo Hapag-Lloyd, in porto è attraccata ieri un' altra nave da crociera per la vaccinazione di 300 marittimi. Si tratta della Mein Schiff 2, gestita dal gruppo TUI Cruises. La nave è attraccata al Molo Italia lato nord, dove è stata allestita un' area operativa di sicurezza per la gestione delle vaccinazioni. "La scelta del gruppo TUI Cruises di destinare la Mein Schiff 2 a Livorno per assicurare la copertura vaccinale del proprio personale di bordo non è casuale ma è una presa d' atto dell' ottimo lavoro di squadra che istituzioni ed operatori hanno saputo mettere in campo nei giorni scorsi". Lo ha dichiarato il presidente dell' Adsp, **Luciano Guerrieri**, che si è detto orgoglioso del risultato e dal livello di efficienza raggiunto nel porto: "Siamo contenti di poter contribuire alla progressiva messa in sicurezza di tutta la comunità navigante". Ancora una volta, la collaborazione ha funzionato perfettamente. Le operazioni si sono svolte in perfetta sinergia tra Regione, USL, USMAF, Polmare, Capitaneria e Port Authority. Come per la MS Europa 2, fondamentale è stato l' apporto dell' Usmaf, il cui personale si è occupato del rilascio della certificazione internazionale dell' OMS.



Livorno, vaccinati 300 marittimi a bordo della Mein Schiff 2

GAM EDITORI | 28 Agosto 2021



Il Nodo avanzato di Livorno come strumento di governance

Il destino dei porti è inscindibile da quello delle città e dei territori in cui sono collocati. Per comprendere quanto la buona relazione fra città e porti sia rilevante nelle dinamiche di sviluppo urbano e portuale è necessario riconoscere che una delle specificità dei porti italiani sta proprio nel loro posizionarsi all'interno dei contesti urbani; peculiarità che incide in maniera rilevante, sia sui processi pianificatori, aumentando i fattori di complessità legati alla difficile integrazione fra spazi portuali e urbani, sia sulle dinamiche di sviluppo connesse con la gestione, da parte dei porti, di questioni di carattere economico, sociale e ambientale rilevanti per le città. Mai come oggi città e porti sono chiamati ad affrontare sfide comuni, il cui esito dipenderà in gran parte dalla volontà di intraprendere programmi ed azioni orientate su obiettivi condivisi di competitività e coesione sociale, vale a dire dalla capacità di riconoscersi e agire come unica comunità. Economia circolare, resilienza, urbanizzazione, digitalizzazione e innovazione sono fronti aperti della portualità del presente e del prossimo futuro che investono i contesti urbani e i territori di riferimento in modo sinergico e strategico. Sfide queste che necessitano di essere affrontate, con strumenti e modalità di gestione innovativi orientati su modelli di governance allargata, capaci di favorire una più proficua relazione operativa tra le parti. Ciò si rende sempre più necessario anche tenendo conto del fatto che oggi, la competitività dei porti non si misura più solo sui fattori di tipo operativo che pur rimangono determinanti per lo sviluppo, ma anche dalla capacità di promuovere processi innovativi in ambito ambientale e digitale, oltre che favorire inclusione sociale. Fra le sfide di carattere sociale assumono rilevanza centrale la capacità di tutelare e promuovere occupazione a fronte delle innovazioni in campo tecnologico che investono i porti (processi di automazione) e le politiche orientate alla sostenibilità ambientale e all'efficientamento energetico, anche alla luce delle opportunità introdotte dal programma Next Generation Europe. L'importanza dei fattori sociali nella gestione dei porti è entrato a far parte del dibattito pubblico, grazie anche alla pubblicazione del recente Codice di buone pratiche per l'integrazione sociale dei porti, edito dall'European Sea Port Organization (ESPO) che ha evidenziato come tali fattori siano in grado di influire sull'immagine dei porti e sulla loro licenza ad operare, in un contesto caratterizzato da maggiori livelli di complessità, in cui i diversi interessi in gioco richiedono per essere affrontati adeguate strategie di tipo problem solving. In questo quadro, il Comune di Livorno, grazie alla nascita del neo Assessorato porto e integrazione porto-città ha inteso attivare un programma di azioni volto a rafforzare la relazione fra città e porto su tutti gli ambiti di interesse comune. Per far questo, presso l'Assessorato porto si è costituito lo strumento del Nodo avanzato di Livorno, ideato da RETE (Associazione internazionale per la relazione fra porti e città), con l'obiettivo principale di favorire la collaborazione tra vari attori pubblici e privati, per una migliore integrazione del porto nel contesto urbano e territoriale e uno sviluppo condiviso della città porto. Il Nodo avanzato costituisce un centro operativo permanente di confronto fra città, istituzioni portuali, cluster marittimo, organizzazioni sindacali, con l'ausilio di università e centri di ricerca focalizzato su questioni di interesse urbano e portuale. Nell'ambito del Nodo avanzato sono stati costituiti quattro tavoli istituzionali tematici su cui chiamare la comunità portuale ad un dialogo proficuo per definire strategie finalizzate su obiettivi comuni: ambiente, economia e lavoro, turismo del mare e identità marittima come motore di sviluppo urbano. Il Livorno Blue Agreement Il porto di Livorno è uno scalo polivalente, adiacente al tessuto urbano cittadino, in cui le navi si trovano ad





inquinanti in atmosfera. Il primo dei tavoli istituzionali attivati, nell'ambito del Nodo Avanzato di Livorno ha avuto come focus l'ambiente con lo scopo di attivare una collaborazione proficua fra città e comunità portuale finalizzata alla definizione di strategie di medio-lungo periodo volte alla mitigazione degli effetti inquinanti emessi nell'atmosfera dalle navi in transito e sosta nel porto di Livorno, oltre che a supportare politiche orientate all'economia circolare e alle tecnologie pulite; ciò anche alla luce degli obblighi introdotti dalla normativa internazionale Marpol entrata in vigore lo scorso 1 gennaio 2020. Il primo risultato del tavolo è arrivato il 20 gennaio 2020 con la firma dell'accordo volontario Livorno Blue Agreement siglato dall'Amministrazione comunale, dalla Capitaneria di porto di Livorno e dalle compagnie armatoriali (Grimaldi, Moby, Forship, Cin Toremar). Il Livorno Blue Agreement è un protocollo d'intesa aperto, con il quale le compagnie armatoriali firmatarie si impegnano ad utilizzare buone prassi per quanto attiene la manutenzione delle macchine e dei motori. Tale accordo è l'esempio tangibile della collaborazione fra Comune di Livorno, Capitaneria di Porto e gruppi armatoriali per la gestione delle problematiche ambientali che investono le città di porto. Negli scorsi mesi, l'Accordo è stato rinnovato con l'ingresso come firmataria dell'Adsp del Mar Tirreno Settentrionale e il supporto di Arpat. L'importanza della governance ai tempi del Covid-19: la cabina di regia città-porto a Livorno Fra gli strumenti di governance allargata attivati dal Comune di Livorno vi è la Cabina di regia città-porto nata con lo scopo di gestire in modo condiviso gli effetti dell'emergenza sanitaria mondiale causata dal contagio da virus Covid-19 che ha colpito in modo significativo il settore della logistica e del trasporto merci, riducendo i volumi di traffico portuale e mettendo a rischio l'operatività dei porti. La situazione d'emergenza che si è venuta a creare ha contribuito a rafforzare la relazione fra città e porto favorendo modelli di collaborazione finalizzati alla gestione della crisi, in cui città, istituzioni portuali, associazioni datoriali e organizzazioni sindacali si sono uniti in modo coeso e costruttivo. La Cabina di regia città-porto costituisce uno strumento di supporto alla gestione dell'emergenza sanitaria da covid-19 in ambito portuale per quanto concerne gli effetti economici e sociali generati sulla città, sui lavoratori e sul mondo della logistica. Si tratta di un consesso operativo a sostegno delle imprese e dei lavoratori portuali e logistici, in cui tutti i soggetti sono chiamati ad offrire il proprio contributo per monitorare gli effetti generati dalla pandemia sul trasporto marittimo, sui traffici portuali, sul comparto dei trasporti e della logistica, sulla tutela occupazionale, oltre che a definire strategie comuni finalizzate al contenimento degli effetti della crisi. Uno degli scopi principali della cabina di regia città-porto è difendere la continuità dell'operatività portuale a sostegno della tenuta economica e sociale della città. Il dialogo sociale e la promozione di lavoro di qualità per il futuro: la firma del Patto per il lavoro, la competitività e la coesione sociale del sistema città-porto di Livorno. L'impatto occupazionale dei porti nelle comunità di riferimento è nota a tutti. A Livorno, molti cittadini sono impiegati nelle imprese portuali o afferenti alla catena logistica integrata. La tutela e la promozione del lavoro sono di fondamentale importanza per la tenuta sociale della città. Per questo, a fronte degli effetti generati dalla crisi pandemica da covid-19 sul lavoro e sulle imprese e tenendo conto anche delle sfide future del lavoro connesse all'introduzione delle nuove tecnologie in ambito portuale e logistico, l'Assessorato porto ha chiamato la comunità portuale ad un confronto collaborativo e proficuo da cui è nato il Patto per il lavoro, la competitività e la coesione sociale del sistema città porto di Livorno. Tale strumento, promosso dal Comune di Livorno e siglato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno settentrionale, dalle associazioni datoriali e organizzazioni sindacali, è nato al fine di avviare e sostenere un percorso di collaborazione fra Comune di Livorno e comunità portuale che guardi al futuro economico e sociale del porto e della città di Livorno, in un clima costruttivo di comunità e leale collaborazione, per favorire la competitività dell'intero sistema portuale e della catena logistica integrata, a favore della città, delle imprese e dei lavoratori. Il Patto ha inteso avviare una collaborazione di comunità sul futuro del porto legato all'introduzione dell'innovazione tecnologica (automazione-digitalizzazione), anche alla luce delle future infrastrutture portuali (Darsena Europa). I processi di innovazione

tecnologica incidono sulla forza lavoro e sull'organizzazione del lavoro e rendono necessarie nuove professionalità, oltre che la qualificazione e ri-qualificazione di lavoratori operanti in mansioni che diventeranno obsolete.



La sfida è quella di anticipare e governare i cambiamenti in atto favorendo la capacità di mantenere e creare posti di lavoro di qualità. L'unione di comunità su obiettivi condivisi oggi si rende necessaria, non solo per gestire l'emergenza contingente sul fronte economico e sociale, ma anche al fine di cogliere le opportunità di rilancio, guardando al futuro. Barbara Bonciani Assessora Comune di Livorno con deleghe porto, integrazione porto città, cooperazione e pace , innovazione - università, relazioni internazionali

Ancona, per l' Autorità portuale un' altra docente top. Shortlist quasi pronta, da lunedì la selezione degli oltre 50 pretendenti

ANCONA -A questo punto ci dovremmo quasi essere. Con l' ultima mandata di candidati per l' **Autorità** di **Sistema Portuale** Adriatico Centrale si scoprono tutte le carte (o quasi) dei candidati che hanno presentato il loro curriculum per Ancona . Secondo quanto trapelato nei giorni scorsi da villa Patrizi la selezione dei profili adeguati sarebbe entrata nei giorni decisivi. E qualcosa di più potrebbe filtrare la prossima settimana. Tra gli ultimi da presentare, solo per ordine di lista, ci sono diverse figure piuttosto interessanti. Le due figure nuove E due potrebbero entrare nella short list che il ministro Giovannini dovrà girare poi ai governatori di Marche e Abruzzo. Il primo profilo è quello della professoressa Greta Tellarini, ordinario di Diritto della navigazione e dei trasporti all' Università di Bologna. Ma soprattutto direttore del Master in Diritto marittimo, **portuale** e della logistica dell' Università di Bologna al campus di Ravenna. Tellarini ha lavorato per molte **Autorità** di **sistema portuale** come presidente di commissione ma anche come analista per studi su logistica e riqualificazioni portuali. Piccolo giallo sul nome di Carlo Russo che nella portualità nazionale corrisponde a due figure omonime. Il primo è un ufficiale della guardia costiera, contrammiraglio e direttore marittimo della Basilicata Tirrenica e della Calabria (equivalente del collega ufficiale Moretti per le Marche), il secondo è l' amministratore delegato della compagnia **portuale** di Monfalcone dopo aver lavorato per Msc a Napoli ed Evergreen a Taranto con diversi incarichi ad alto livello per Assologistica. Gli altri nomi nel taccuino Molto verosimilmente dovrebbe trattarsi del primo Carlo Russo ma dalle voci trapelate a Roma per ora non ci sono ulteriori chiarimenti. Avanti con gli altri nomi rimasti nel taccuino della superlista: Antonio Belloi è il direttore della Protezione civile della Regione Sardegna, Massimo Montevecchi è un ingegnere specializzato in costruzioni offshore per il quale è stato anche relatore in eventi dell' Ordine degli Ingegneri di Ancona. Attenzione anche a Donato Caiulo, esperto del consiglio superiore dei lavori pubblici già consulente tecnico per la portualità del ministero delle Infrastrutture nella struttura tecnica di missione. È stato candidato nel 2014 per l' **Autorità Portuale** di Brindisi, ente per la quale è stato dirigente dell' area tecnica fino al 2007. Da domani saranno nomi che verranno posti all' attenzione dei governatori delle Marche e dell' Abruzzo nella speranza che si arrivi a definire la migliore figura possibile nel minor tempo utile. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

The screenshot shows the website interface for CorriereAdriatico.it. At the top, there is a search bar and a navigation menu. The main headline reads: "Ancona, per l'Autorità portuale un'altra docente top. Shortlist quasi pronta, da lunedì la selezione degli oltre 50 pretendenti". Below the headline is a sub-headline: "ANCONA - A questo punto ci dovremmo quasi essere. Con l'ultima mandata di candidati per l'Autorità di Sistema Portuale Adriatico Centrale si scoprono tutte le carte (o quasi) dei candidati che hanno presentato il loro curriculum per Ancona". The article is dated "Domenica 29 Agosto 2021 di Andrea Taffi". There is a large image of a harbor with several boats. To the right, there is a sidebar with various news snippets, including "IL COM... aspetta...", "Covid-19...", and "L'infett...".

IL COMMENTO Quanto dobbiamo aspettare per avere un nuovo presidente per l' Autorità di sistema portuale?

Quanto dobbiamo aspettare per avere un nuovo presidente per l' **Autorità** di **sistema** portuale? Al 29 agosto lo chiediamo con una certa urgenza: a Molo Santa Maria manca una guida stabile da dicembre e con la tregenda del Covid avere la prima azienda della regione con le ruote a terra e senza motore (manca anche il segretario, se qualcuno avesse dimenticato) è un disastro e una vergogna, economicamente parlando. Lo chiediamo, nell' ordine: al ministro Giovannini che ad aprile ha lasciato un curriculum extralight come quello di Africano; alle Marche (intese come Regione) e quindi al governatore Acquaroli che in nome della discontinuità ha preteso candidati di livello ma ora rischia di tirare troppo la corda; alle Marche (intese come **sistema**) che non si sono rese conto del ginepraio nel quale siamo terminati, a metà tra la lotteria Italia e l' elenco del telefono. Qualche concetto andrà brutalmente approfondito. Primo: con oltre 50 candidati in lizza, di cui almeno otto di livello massimo (come documentato dal Corriere Adriatico), è evidente a tutti che la scelta sarà una carambola politica in cui la Regione avrà una golden share piccola piccola, peraltro da condividere con l' Abruzzo. Secondo: sarà un candidato con relativo dialogo sul territorio con tutte le canee e le perdite di tempo del caso. Terzo: non si può sbagliare il colpo dunque pressione altissima. Quarto: tenere fermi due giganti come Fincantieri e Msc, tanto per fare i primi due nomi, con decine di milioni da investire è ormai un rischio che da ponderato sta diventando sconsiderato. Messaggio ai naviganti: sveglia, le vacanze sono terminate. Illuminateci con le vostre celebri intuizioni. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

The screenshot shows the website interface for CorriereAdriatico.it. At the top, there is a search bar and the date 'Domenica 29 Agosto 2021 di Andrea Tuffi'. A prominent red banner reads 'MARCHE'. The main article title is 'IL COMMENTO Quanto dobbiamo aspettare per avere un nuovo presidente per l'Autorità di sistema portuale?'. Below the title is a large image of a port scene with a ship docked. The sidebar on the right contains several news snippets with small images and titles, such as 'Ancona: un'altra protesta, oltre 80', 'Covid: a vacanze Regione doppia', and 'L'infett... Marche quattro internat regioni'.

Porto di Ancona, in corsa per la presidenza anche Chiovevoli e Acciaro

Redazione

Nella lista degli oltre 50 aspiranti spuntano i nomi del commissario dell' AdSP Sicilia Orientale e il professore associato alla prestigiosa KLU di Amburgo. Ancona - Non solo: **Francesco** Messineo , segretario generale del porto di Napoli e Salerno; **Francesco** Di **Sarcina** , segretario generale del porto della Spezia; Vincenzo Garofalo , ex presidente del porto di Messina: Matteo Gasparato , presidente dell' Interporto di Verona ed Enrico Musso , professore di Economia dei Trasporti in Uinge. Più passano i giorni, più la lista degli oltre 50 aspiranti per la carica di presidente dell' Autorità di Sistema Portuale Adriatico Centrale , cioè del porto di Ancona , si anima di altri nomi. E il casting prosegue, non senza sorprese. Adesso, come riporta il Corriere Adriatico, tra i big in corsa per la poltrona di Molo Santa Maria spuntano anche i nomi di Alberto Chiovevoli , commissario dell' Autorità di Sistema portuale Sicilia Orientale, e di Michele Acciaro , professore associato alla prestigiosa KLU, la Khune Logistics University di Amburgo. Se la lista dei candidati 'forestieri' in lizza per il porto di Ancona è lunga, "non lo è da meno quella dei marchigiani, di origine o acquisiti", segnala ancora il Corriere Adriatico. A livello locale, tra i nomi più importanti ci sono: il commercialista Marco Carpinelli , presidente dell' Interporto Marche; Nerio Capanna , direttore commerciale di Renco; Raimondo Mondaini , ex assessore al Comune di Falconara; il contrammiraglio Enrico Moretti , attuale direttore marittimi delle Marche della Capitaneria; il presidente di Anconaambiente Gitto , l' ingegnere consulente del ministero dell' Ambiente Falappa, il presidente di Confcooperative Marche Stronati e l' architetto navale Doglioni .



The screenshot shows the top part of a web article. At the top right, it says 'Redazione'. Below that is the 'ShipMag' logo with the tagline 'SHIPPING MAGAZINE'. To the right of the logo is a search bar labeled 'CERCA Q'. Below the logo is a navigation menu with items: 'Crociere', 'Cargo', 'Cantieri&Difesa', 'Yacht', 'Porti', 'Logistica', 'Green&Tech', and '11'. Below the menu are two buttons: 'NOME' and 'PORTI'. The main headline of the article is 'Porto di Ancona, in corsa per la presidenza anche Chiovevoli e Acciaro'. Below the headline, it says '28 AGOSTO 2021 - Redazione'.

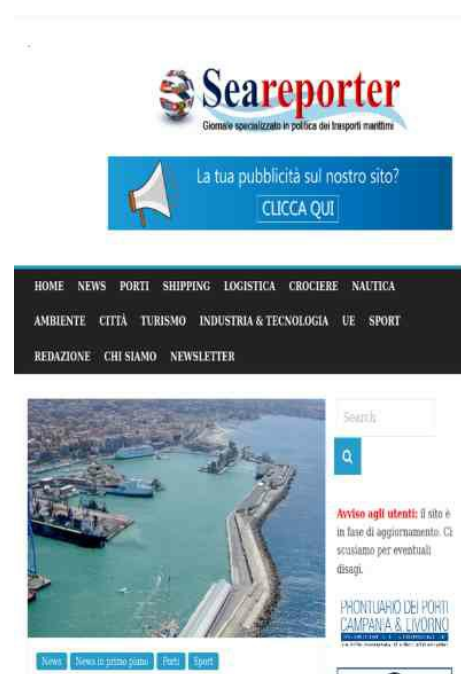
Il Nastro rosa tour fa tappa a Civitavecchia

Musolino: "Un evento prestigioso che valorizza l'immagine del porto e della città" Condividi CIVITAVECCHIA - Da lunedì a mercoledì farà tappa nel porto di Civitavecchia il primo 'Nastro Rosa Tour', evento organizzato dalla Marina Militare Italiana per promuovere i propri valori fondativi e celebrare le bellezze dei nostri mari. L' **Adsp** ha collaborato con l'organizzazione della manifestazione mettendo a disposizione buona parte del porto storico e del futuro Marina Yachting, dove saranno ormeggiate le venti imbarcazioni che parteciperanno alle regate, e la Amerigo Vespucci, che attraccherà alla banchina 8 dove sarà allestito anche il 'quartier generale' dell'iniziativa. "Siamo lieti - commenta il presidente dell' **Adsp** del Mar Tirreno Centro Settentrionale Pino Musolino - di offrire in termini logistici e organizzativi il nostro contributo alla riuscita di questo prestigioso evento, che dopo Civitavecchia toccherà anche il porto di Gaeta. Iniziative come questa valorizzano l'immagine del porto e della città, su cui per tre giorni saranno accesi i riflettori della nautica nazionale e internazionale e dove arriveranno tante persone che usufruiranno dei servizi di accoglienza cittadini". Si tratta di un giro d'Italia a vela - patrocinato dal Coni e con il supporto di Federazione Italiana Vela e Gazzetta dello Sport e ideato da Difesa Servizi in partnership con la SSI Events - che unirà simbolicamente tutti i mari della Penisola, dal Tirreno all'Adriatico. Partito da Genova il 26 agosto, dopo Civitavecchia farà tappa a Gaeta (2-3 settembre), Napoli, Brindisi, Bari, Marina di Ravenna, per concludersi all'Arsenale di Venezia dal 24 al 26 settembre. In ogni tappa si sfideranno team italiani e internazionali nelle tre discipline veliche, Offshore, Inshore e Boards. La tappa civitavecchiese avrà la presenza in porto della nave scuola Amerigo Vespucci, il veliero della Marina Militare, uno dei più 'anziani' al mondo, simbolo delle nostre virtù marinare. Le regate si svolgeranno nelle acque antistanti il porto e la Marina, mentre gli stand saranno ospitati all'interno del Summer Village. Il Nastro Rosa Tour sostiene attività e progetti benefici ed ecologici, tra cui 'Weaving Meadow', una fondazione che ha come obiettivo la salvaguardia della Posidonia, una pianta acquatica che rappresenta una vera e propria fonte d'ossigeno per il mare.



Regata Marina Militare Nastro Rosa Tour fa tappa al porto di Civitavecchia

Musolino: 'Un evento prestigioso che valorizza l'immagine del porto e della città' Civitavecchia, 28 agosto - Da lunedì a mercoledì farà tappa nel porto di Civitavecchia il primo 'Nastro Rosa Tour', evento organizzato dalla Marina Militare Italiana per promuovere i propri valori fondativi e celebrare le bellezze dei nostri mari. Pino Musolino Presidente AdSP MTCS L' Adsp ha collaborato con l'organizzazione della manifestazione mettendo a disposizione buona parte del porto storico e del futuro Marina Yachting, dove saranno ormeggiate le venti imbarcazioni che parteciperanno alle regate, e la Amerigo Vespucci, che attraccherà alla banchina 8 dove sarà allestito anche il 'quartier generale' dell' iniziativa. 'Siamo lieti - commenta il presidente dell' Adsp del Mar Tirreno Centro Settentrionale Pino Musolino - di offrire in termini logistici e organizzativi il nostro contributo alla riuscita di questo prestigioso evento, che dopo Civitavecchia toccherà anche il porto di Gaeta. Iniziative come questa valorizzano l'immagine del porto e della città, su cui per tre giorni saranno accesi i riflettori della nautica nazionale e internazionale e dove arriveranno tante persone che usufruiranno dei servizi di accoglienza cittadini'. Si tratta di un giro d' Italia a vela - patrocinato dal Coni e con il supporto di Federazione Italiana Vela e Gazzetta dello Sport e ideato da Difesa Servizi in partnership con la SSI Events - che unirà simbolicamente tutti i mari della Penisola, dal Tirreno all' Adriatico. Partito da Genova il 26 agosto, dopo Civitavecchia farà tappa a Gaeta (2-3 settembre), Napoli, Brindisi, Bari, Marina di Ravenna, per concludersi all' Arsenale di Venezia dal 24 al 26 settembre. In ogni tappa si sfideranno team italiani e internazionali nelle tre discipline veliche, Offshore, Inshore e Boards. La tappa civitavecchiese avrà la presenza in porto della nave scuola Amerigo Vespucci, il veliero della Marina Militare, uno dei più 'anziani' al mondo, simbolo delle nostre virtù marinare. Le regate si svolgeranno nelle acque antistanti il porto e la Marina.



Domenico De Rosa sui fondi del Pnrr per i porti campani

A prendiamo con soddisfazione che il Pnrr stanziava 380 milioni di euro da destinare ai porti di Napoli e Salerno. L'obiettivo strategico è quello di migliorare la qualità dei servizi portuali: siamo certi che il finanziamento delle opere già in corso darà un forte impulso al trasporto intermodale, consentendo l'attracco a navi di dimensioni sempre maggiori, quali le nuove unità da 500 trailer del Gruppo Grimaldi. Bene quindi gli investimenti sugli scali portuali, ma non dimentichiamo che l'ammodernamento della rete infrastrutturale è la vera priorità del paese. A commentare la notizia che riguarda i porti campani è Domenico De Rosa, CEO del Gruppo SMET, l'operatore logistico intermodale leader a livello europeo, e Presidente della Commissione Autostrade del Mare di ALIS, l'Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile presieduta da Guido Grimaldi. Tra le opere più urgenti individuate dal Pnrr ci sono il prolungamento della diga foranea a Napoli, i dragaggi a Salerno e l'elettificazione delle banchine in entrambi i porti. Ma Domenico De Rosa guarda oltre e richiama l'attenzione sullo stato di degrado in cui versano le infrastrutture italiane. Un porto efficiente deve essere collegato al resto del paese da una rete infrastrutturale moderna e altrettanto efficiente - commenta il CEO di SMET - L'attuale situazione delle autostrade italiane è sotto gli occhi di tutti: ad oggi in Italia non abbiamo neanche un tratto autostradale libero da lavori e cantieri fantasma, con gravi limitazioni per la circolazione delle persone e delle merci. Non dobbiamo dimenticare che l'ammodernamento delle infrastrutture è la vera priorità del paese. E a questo proposito conclude: Auspichiamo la sospensione immediata del pedaggio autostradale, fino a quando la libera circolazione di persone e merci sarà complicata dalla costante presenza dei cantieri. Sarebbe un gesto di grande responsabilità da parte dei gestori.



Riquilificare gli ambiti tra porti e città dello Stretto

Anche in un sistema portuale complesso come quello dello Stretto il rapporto tra città e scali marittimi risulta di difficile composizione. «Negli anni i porti hanno subito una serie di trasformazioni e oggi la pressione delle città diventa sempre maggiore: le recinzioni e le misure da adottare in conformità alle normative di security sono poco gradite. L'approccio che sta perseguendo l'ente portuale è quello di individuare gli spazi strettamente necessari alle attività operative che rappresentano il cuore pulsante dell'economia marittima e di aprire un ragionamento condiviso per quelle aree che non sono condizionate da stringenti misure». Mario Mega , presidente dell' **AdSP** dello Stretto , spiega a Porto & Interporto la strategia e le iniziative intraprese per la risoluzione di un tema così delicato. Come riuscire a far coincidere ambiti così divergenti? Fermo restando gli ambiti operativi su cui è impossibile ragionare in termini di waterfront, si tratta, innanzitutto, di individuare le aree dove il confine demaniale può essere ripensato sotto forma di zona-filtro. Le difficoltà di rapporto in città come Messina e Reggio Calabria vanno sanate attraverso la riquilificazione degli ambiti, penso al diporto, dove la funzione portuale può convivere con le attività urbane in un'ottica di città che si affaccia sul suo mare. È il discorso portato avanti con il masterplan di Messina? In quel caso il lavoro è facilitato dalle previsioni del PRP del 2019 che separa l'area portuale operativa dal waterfront a nord e sud della città. Quando sarà pronto Tremestieri, con il trasferimento delle attività di traghettamento con la Calabria, il settore nord del waterfront cambierà destinazione d'uso. Parliamo di tratto di ambito portuale lungo 1,5 chilometri destinato al diporto su cui con il Comune stiamo ragionando con l'obiettivo di creare un affaccio sullo Stretto che attualmente manca alla città. L'idea è quella di arrivare ad un concorso di progettazione nei primi mesi del 2022 che consenta di arrivare ad una organizzazione urbanistica e architettonica che preveda aree verdi, spazi pubblici e di condivisione. A fine estate far partire un ampio percorso di approfondimento con enti e organizzazioni di rappresentanza cittadina da cui scaturirà l'elaborazione di un capitolato per il bando. In che modo la transizione ecologica e digitale impatteranno sul rapporto città-porti? Una delle iniziative che siamo riusciti a far finanziare in ambito PNRR è l'elettrificazione delle banchine. Riuscire a far spegnere i motori a traghetti e navi da crociera, così come favorire, attraverso il nostro progetto di un deposito costiero di GNL, l'uso di unità che sfruttano carburanti più green, è un modo concreto di migliorare, soprattutto in realtà come Messina e Villa San Giovanni, l'impatto delle attività portuali sulla qualità della vita cittadina. Stesso discorso per la rivoluzione digitale. Applicare soluzioni in grado di razionalizzare il traffico, migliorando tempi di attesa, code e congestione è la miglior risposta alle pressioni cui sono sottoposti i nostri scali. Sono processi che possono giocare un ruolo decisivo. Quanto sono adeguati gli strumenti amministrativi per la risoluzione di questi problemi? Poco. Le procedure di approvazione dei piani regolatori, le modifiche a questi ultimi, i cambi di destinazione e uso delle banchine sono estremamente complessi e coinvolgono troppi livelli amministrativi, spesso con inutili sovrapposizioni di competenze. È per questo che in ambito di conferenza nazionale delle **AdSP Assoport** ha avanzato una proposta di revisione normativa al ministro Giovannini incentrata sulla semplificazione dei momenti di confronto. L'obiettivo è semplice: chiusa la fase di programmazione condivisa con il territorio bisognerebbe passare a procedure di attuazione ristrette all'interno di un processo che coinvolga solo enti portuali e ministero. Oggi, invece, si rischia di ripartire continuamente da zero. Giovanni Grande



In Italia forte contrapposizione tra città e sviluppo dei porti

La grande Cina serve quasi un miliardo e mezzo di persone attraverso 14.000 chilometri di costa, l'Italia con soli 60 milioni di abitanti ha una coast line di oltre 8.000 chilometri e la complicata orografia del nostro bellissimo territorio ha fatto nascere le città italiane quasi tutte sul mare ed in prossimità dei porti: le uniche grandi città non portuali sono Milano, Torino e Bologna ma collocate nella pianura padana, quindi senza montagne troppo vicine ad ostacolarne i commerci e lo sviluppo. Il Professore Enrico Musso ha svolto tempo fa un interessante studio sulla desiderabilità del porto relativamente al rapporto Porto-Città e questa ricerca rappresenta plasticamente un problema tuttora irrisolto. Forse proprio Genova è la città che meglio convive con il suo porto, i genovesi lo accettano perché storicamente, culturalmente e socialmente il porto è stato sempre parte della Città. Quasi tutti gli altri grandi porti italiani (tranne Gioia Tauro e Ravenna) costeggiano le città storiche ed il dibattito tra le esigenze della Città e lo sviluppo dei porti è un grande problema che non siamo ancora riusciti ad affrontare in modo positivo. Negli ultimi anni però ho visto crescere l'attenzione delle Città ai propri porti e si sono sempre più abbattute quelle barriere fisiche e psicologiche che in passato vedevano una contrapposizione anche forte tra il Porto (che non voleva cedere nessuna area, anche quelle non utilizzate) e la Città che spesso vedeva nel porto non già le opportunità legate al commercio e ai traffici marittimi ma un ostacolo per l'accesso al mare. Credo che lo spartiacque di un nuovo modo di ragionare tra Città e Porto possiamo trovarlo nel primo porto italiano, Genova, che quasi 30 anni fa, sfruttando anche la grande occasioni delle Colombiadi, ha rivoluzionato parte del proprio waterfront: vado a Genova da 40 anni e ricordo lo stato di abbandono di quella parte del porto che oggi è invece il centro pulsante di attività del tempo libero, di alberghi e ristoranti, di marine con grandi yacht, di grandi attrattori turistici come l'Acquario ed il Museo del Mare. Quanto fatto a Genova trent'anni fa potrebbe costituire anche un esempio positivo per altre Città-Porto. Vengo direttamente alla Città dove vivo, la bellissima Napoli, invece ancora in ritardo sulla realizzazione di un waterfront adeguato: tante le cause, ma non dobbiamo arrenderci. Agli inizi degli anni 2000, Presidente del Porto Francesco Nerli, viene lanciato un grande concorso per la realizzazione di un progetto di waterfront nella parte occidentale del porto, quasi 4 km di banchine tra la settecentesca Vecchia (edificio da cui partivano gli emigranti a inizio 900) ed il Faro sul Molo San Vincenzo: partecipano alla gara numerosi studi di architettura nazionali ed internazionali, se lo aggiudica lo studio di architettura guidato dal francese Michel Euvé con un progetto molto moderno che coniuga le esigenze dei traffici passeggeri esistenti in questa area con la necessità di aprire questi grandi spazi del porto alla Città. Purtroppo anche a Napoli, come spesso accade nel nostro paese, per svariate ragioni (ricorsi di altri architetti, commissariamenti continui del Porto, ritardi vari) il progetto inizia a veder la luce solo negli ultimi anni quando il Presidente Spirito avvia finalmente, d'accordo con il Comune di Napoli, i lavori di completo rifacimento della Stazione Marittima del Molo Beverello dove si movimentano in condizioni caotiche oltre 3 milioni di passeggeri sui mezzi veloci con le isole del Golfo di Napoli. Negli ultimi anni si è però sviluppato a Napoli, così come anche in altre Città Porto, un rapporto positivo tra le associazioni culturali del porto ed il mondo della ricerca e dell'Università: mondi apparentemente lontani si sono avvicinati, hanno parlato tra loro ed hanno costruito insieme idee e progetti per una felice convivenza tra Città e Porto. Il Propeller costituisce un elemento fondamentale di questa discussione in molti porti italiani e le interrelazioni con istituti di ricerca come il CNR e le Università sono in costante,



positiva crescita:



contribuiscono a questo sia convegni come quelli delle Shipping Weeks che azioni comuni promosse localmente. Proprio tornando a Napoli una battaglia comune del Propeller, allargata al CNR, alle Università e poi a tante altre associazioni (siamo ora in totale più di 10) è quella per la restituzione del Molo San Vincenzo alla fruizione del Porto che vi prevede l'attracco dei mega yacht e della Città. Si tratta della parte occidentale finale del nostro porto, sconosciuta alla maggior parte della popolazione perché interclusa dalla base della Marina Militare in radice alla darsena Acton: è un posto storico spettacolare, alla cui estremità corrispondente all'ingresso delle navi in porto è collocata la antica statua di San Gennaro. Dopo tanti anni di discussioni, di passi avanti e passi indietro siamo forse al momento decisivo: il Comune di Napoli e l'Autorità di Sistema Portuale hanno dato mandato a CDP Immobiliare di presentare un progetto per l'utilizzo del Molo San Vincenzo, progetto che sarà presentato in autunno e che terrà ovviamente conto anche delle esigenze della Marina Militare. Altro progetto di cui il Propeller Napoli, insieme ad altre 30 associazioni e società, si è fatto promotore è la realizzazione di un grande Museo del Mare e delle Migrazioni: Napoli e la sua provincia sono la patria dello shipping nazionale, innumerevoli sono le collezioni ed i reperti navali sparsi sul territorio, da ultimo le navi romane ritrovate negli scavi della metropolitana a Piazza Municipio. La casa naturale del Museo può essere l'enorme edificio abbandonato degli ex Magazzini Generali collocato al centro del waterfront di Napoli. La tempistica potrà favorire una accelerazione di questi importanti progetti perché proprio ad ottobre si insedierà a Palazzo San Giacomo il Sindaco eletto dai napoletani: il Propeller si batterà perché i candidati Sindaci prendano l'impegno concreto di considerare il Molo San Vincenzo ed il Museo del Mare e delle Migrazioni una priorità per la Città di Napoli. Umberto Masucci

Porto-città, dialogo necessario nel contesto socio-economico

L'Italia, rispetto ad altri Paesi occidentali, è molto indietro nei processi d'integrazione tra porto e città e, di conseguenza, nei progetti di rigenerazione urbana delle aree portuali a vantaggio della città. Nelle aree portuali e retroportuali delle nostre città di mare troviamo aree ed edifici sottoutilizzati, inutilizzati, abbandonati al degrado, in attesa di piani e progetti che siano sostenibili e fattibili, fondati sulla collaborazione costruttiva tra cittadini e istituzioni portuali e comunali. Genova fu la prima ad avviare il recupero del waterfront portuale urbano, per le Colombiadi a inizio anni Novanta, con la realizzazione del Porto antico, l'Acquario ancora oggi visitatissimo, il Galata museo del mare, le aree portuali dismesse rigenerate e rese parte integrante della città vissuta. Quel positivo recupero fu frutto di un evento straordinario che non riuscì ad evolvere in processo strutturale e strutturato, nonostante altre positive iniziative sia dell'Autorità Portuale sia del Comune di Genova. A Napoli, sono tanti gli interessanti progetti e i vivaci dibattiti sull'area del porto storico che va dal Molo San Vincenzo all'Immacolatella Vecchia ma poco di concreto si è fatto, probabilmente, per mancanza di dialogo tra i soggetti interessati, pubblici e privati. Nell'area orientale, si assiste a prove di dialogo tra la comunità portuale e la comunità urbana per uno sviluppo delle attività logistiche che sia compatibile con il recupero del rapporto con il mare del quartiere San Giovanni a Teduccio. A Trieste, l'immensa area del Porto Vecchio ha visto molti progetti e poche realizzazioni nonostante gli sforzi generosi di istituzioni e comunità locali, probabilmente, perché la scala è tale da richiedere un respiro dimensionale delle ipotesi progettuali e una visione internazionale per le destinazioni d'uso future che, fino ad oggi, sono mancate. A Livorno, storica città d'acqua con i suoi canali medicei, i progetti di rigenerazione urbana in corso possono avere un forte impulso dal dialogo tra la comunità urbana e la comunità marittima. Per favorire il dialogo porto-città, alcuni sindaci hanno voluto assessori con specifiche deleghe al porto e/o al mare, alle attività portuali e all'integrazione porto città. In Italia, il Comune di Livorno ha fatto la scelta politica di una specifica delega al porto e all'integrazione porto città mentre, nelle altre città di mare, il porto è condiviso dall'urbanistica e dalle attività produttive. A Genova c'è l'Assessore allo Sviluppo Economico Portuale e Logistico, a Napoli la delega per il porto è al Vicesindaco unitamente all'urbanistica e ad altre importanti deleghe, a Trieste il Sindaco ha tenuto per sé la delega al Porto Vecchio in quanto progetto strategico per la città. Per comprendere le sfide attuali della relazione porto-città, dobbiamo considerare la profonda trasformazione legata all'evoluzione dei traffici marittimi, alla complessificazione della catena logistica, alla globalizzazione delle dinamiche geopolitiche. Dopo la Seconda guerra mondiale, le società occidentali hanno vissuto una stagione di sviluppo economico e sociale in cui la crescita del trasporto marittimo è stata, contemporaneamente, conseguenza e strumento. L'intensificarsi delle attività marittime ha favorito l'innovazione tecnologica e organizzativa della movimentazione delle merci e il maggior impatto è stata indotto dalla containerizzazione. A partire dagli anni Sessanta, i traffici marittimi hanno vissuto una specializzazione sempre più spinta che, progressivamente, ha separato i porti dalle città rompendo quell'equilibrio millenario per cui città e porto erano un unicum fortemente identitario a cui partecipava tutta la comunità urbana e non solo quella propriamente marittima. La divisione porto città ha avuto declinazioni ed intensità differenti nei vari scenari geopolitici e nei vari mari del mondo, talvolta con soluzioni radicali di delocalizzazione dello scalo marittimo che è stato allontanato dal centro urbano, in particolare, nel Nord Europa e nel Nord America. In Italia, non si sono avute



La divisione porto città ha avuto declinazioni ed intensità differenti nei vari scenari geopolitici e nei vari mari del mondo, talvolta con soluzioni radicali di delocalizzazione dello scalo marittimo che è stato allontanato dal centro urbano, in particolare, nel Nord Europa e nel Nord America. In Italia, non si sono avute



se non parziali - e i porti sono rimasti nella città storica per cui la separazione risulta ancora più marcata e fortemente subita dalla popolazione delle città di mare. Negli ultimi venti anni, si sono avute prove di dialogo, non solo a Genova, con differente determinazione ed efficacia d'azione. La ritrovata centralità del Mediterraneo nelle rotte commerciali tra Oriente e Occidente se, da un lato, offre un'opportunità da non perdere per il cluster marittimo, dall'altro lato pone con forza il tema del dialogo porto città come obiettivo ineludibile delle città portuali italiane, nell'interesse sia delle comunità marittime sia delle comunità urbane. Città e porto devono dialogare per produrre ricchezza, per far crescere le attività economiche legate al mare e al porto, per creare nuovi posti di lavoro e benessere sociale. Allo stesso tempo, città e porto devono dialogare per migliorare la qualità della vita urbana, valorizzando l'identità marittima sia come patrimonio immateriale delle città di mare sia, attraverso processi collaborativi di rigenerazione urbano-marittima. Se l'obiettivo è abbastanza definito e condivisibile, è necessario concentrarsi sulla messa a punto delle strategie da adottare, scegliere le azioni da intraprendere e i modelli di governance da adottare, in generale e negli specifici contesti delle nostre città portuali. La strategia più appropriata non può che fondarsi sul dialogo tra le comunità, facendo conoscere l'importanza dell'economia del mare a tutti i cittadini e favorendo l'incontro tra il cluster marittimo e tutti gli altri cittadini che non hanno un rapporto diretto con l'economia del mare. Il primo necessario passaggio è l'approfondimento reciproco di conoscenza tra la comunità marittima con la sua particolare identità trans-regionale propria delle città di mare e la comunità urbana che ha una identità con più marcata connotazione locale anche se storicamente e potenzialmente aperta verso altre culture grazie alla presenza del porto. La conoscenza, per individuare le funzioni di mare e di terra, ha quale strumento il confronto, ai vari livelli, tra gli attori del porto e della città: istituzioni del territorio e del mare, associazioni di categoria, terzo settore, imprese del manifatturiero, della logistica, dello shipping, delle costruzioni e dei servizi e così via. La conoscenza reciproca della comunità marittima e della comunità urbana troverà il suo naturale campo di azione congiunta su quelle aree che - per ubicazione e, soprattutto, per destinazione d'uso - sono d'interesse comune sia del porto sia della città, definite anche dalla legge 84/94 e successive riforme come aree d'interazione porto-città. Queste aree dovranno essere individuate, classificate e analizzate affinché sia possibile mettere in atto dei processi collaborativi di rigenerazione urbano-marittima che siano governati, a livello istituzionale, dalle Autorità di Sistema Portuale e dai Comuni ma che si svolgano attraverso l'ampio coinvolgimento delle comunità marittime e urbane in tutte le loro articolazioni. L'apertura fisica del porto alla città è possibile per le aree dedicate al traffico passeggeri e le stazioni marittime possono diventare parte integrante delle città in cui i cittadini e i croceristi si conoscano e riconoscano, così come accade per le stazioni ferroviarie. Il porto merci, invece, deve aprirsi virtualmente attraverso creazione di poli informativi multimediali che raccontino le attività del porto e dei marittimi a tutti i cittadini con particolare attenzione alle scuole e alle nuove generazioni. Per quanto riguarda la governance, rimanendo nel quadro legislativo vigente, si tratta di utilizzare al meglio gli strumenti di pianificazione previsti per le aree d'interazione porto-città e, più in generale, per l'interazione tra il porto, la città e il territorio. In particolare, il Documento di Pianificazione Strategica del Sistema Portuale e i successivi Piani Regolatori Portuali dovranno fondarsi su processi collaborativi tra la comunità urbana e la comunità marittima coinvolgendo oltre ai soggetti istituzionali anche gli altri soggetti pubblici e privati - urbani e marittimi - del territorio. La rotta è tracciata, tenere la barra dritta è compito della Politica. Massimo Clemente Direttore CNR IRISS e Direttore scientifico RETE Association for Collaboration between Ports and Cities

Crociéristica, lettura del nuovo scenario e dei nuovi equilibri

Difficile, se non quasi impossibile, elaborare una previsione su quando realisticamente alcune attività torneranno ai livelli pre-pandemici. L'Associazione dei Porti Italiani, che in questi ultimi mesi si sta concentrando su temi estremamente rilevanti come la semplificazione delle procedure, la sostenibilità ambientale e la programmazione territoriale, ha voluto far elaborare anche uno studio sulle crociere, uno dei settori più colpiti dagli effetti dell'emergenza sanitaria. **Assoport**, con la partecipazione attiva di tutte le Autorità di Sistema Portuale, ha scelto di riflettere su quali saranno le priorità da gestire quando ragionevolmente l'emergenza pandemica sarà alle spalle. Ciò per far sì che la crocieristica torni ad essere un fenomeno in grado di dare valore ai sistemi portuali e a tutto il territorio nazionale con importanti ricadute sulle economie locali. L'auspicio è quello che migliori, se possibile, nel suo equilibrio tra essere driver di sviluppo e di impatti economico-occupazionali e, al tempo stesso, artefice di una sostenibilità ampia. Lo ha fatto affidandosi a Risposte Turismo, società di ricerca e consulenza, lavorando assieme alla composizione di un documento strategico che è sintesi di un'estesa attività di raccolta ed elaborazione di informazioni, nonché ascolto di numerosi operatori impegnati a vario titolo nella filiera crocieristica. La crocieristica guarda al futuro: la lettura del nuovo scenario, le nuove priorità, i nuovi equilibri è il titolo del report contenitore delle varie evidenze e degli spunti strategici che si presenta con un'articolazione in quattro sezioni: - la prima propone evidenze quantitative su 10 temi giudicati centrali per cogliere la direzione che sta prendendo il settore, tra essi la domanda, la concentrazione dell'offerta e del traffico, gli ordini ai cantieri; - la seconda presenta tante schede quante sono le Autorità di Sistema Portuale, presentando per ciascuna di esse le fonti di investimento, le scelte adottate con riferimento alla crocieristica, i temi prioritari nel futuro prossimo, costruendo di fatto una fotografia aggiornata sulla portualità crocieristica nazionale; - la terza è frutto di un esteso lavoro di interlocuzione con imprenditori e manager, italiani ed esteri, sulle traiettorie che interesseranno l'industria crocieristica, dal deployment ai nuovi prodotti fino all'impegno sulla responsabilità sociale. Inoltre, trova spazio l'analisi delle risposte fornite da un panel di 100 fornitori italiani ai quali è stato chiesto di esprimere la propria percezione sulla situazione attuale e prospettica in considerazione di aspetti quali l'aumento di competitor (internazionali, nazionali, locali) e l'andamento di profitto e fatturato; - la quarta ed ultima contiene invece una selezione di 9 punti ritenuti fondamentali come base di una Agenda 2025 della portualità crocieristica italiana, una selezione di priorità ed attenzioni che più di altre si sono ritenute determinanti nell'influenzare le dinamiche del settore in futuro prossimo, il 2025 appunto, non immediato ma neanche troppo lontano. Uno dei settori più colpiti dalla pandemia afferma Francesco di Cesare, Presidente di Risposte Turismo ma anche uno dei più vivi nel cercare di fornire soluzioni propositive per gestire l'emergenza, deve prepararsi a definire le nuove traiettorie di sviluppo nel momento in cui sarà possibile tornare a contare su condizioni di normalità. In momenti come questi è fondamentale porsi in una prospettiva strategica e riflettere su quelli che, più di altri, saranno i principi cui ispirare l'azione. Il lavoro che abbiamo avuto il piacere di realizzare con e per **Assoport** parte proprio da questa istanza. Per **Assoport**, il traffico crociere riveste un ruolo cruciale anche per il suo valore strategico nei rapporti tra gli ambiti portuali e le città portuali. È con questo spirito che abbiamo avviato questo studio in una fase così delicata a livello mondiale. Vogliamo contribuire a trovare le migliori soluzioni per questo segmento nel suo rilancio post-pandemia, anche perché credo





abbiamo vissuto e che stiamo ancora vivendo ci invita a rivedere alcuni modelli. Il turismo crocieristico è molto importante per l'economia del Paese e ci auspichiamo che, anche grazie al nostro contributo, lo stesso possa essere valorizzato pienamente. Vogliamo che diventi uno strumento di progettualità nel tempo dedicato a questo settore ha concluso il Presidente di **Assoporti**, Rodolfo Giampieri. L'agenda 2025 della portualità crocieristica italiana L'agenda 2025 della portualità crocieristica italiana non può che essere un'agenda all'insegna della sostenibilità, quest'ultima da intendere in maniera allargata, certamente non limitata alle tematiche ambientali, ma da riferire anche a quelle economiche e sociali. Come molti altri comparti, infatti, l'unica sua possibile evoluzione dovrà poggiare sulla creazione, rispetto e mantenimento di condizioni di equilibrio tra gli stakeholder: chi vi lavora, chi vi investe, chi ne è cliente, chi ne vive le dinamiche pur non essendo direttamente coinvolto. Come altre agende, si compone di punti (nove) che sono stati ritenuti più importanti di altri, più decisivi di altri nel gestire al meglio - e in qualche caso orientandolo - il fenomeno crocieristico così come si pensa evolverà nei prossimi anni. E come in tutti i lavori di identificazione di scenario, potrà essere modificata ed aggiornata con il passare dei mesi laddove alcune tendenze dovessero dimostrarsi differenti da come sono state immaginate e previste. Vuole essere una piattaforma di spunti e, se possibile, di indicazioni per la portualità crocieristica italiana, dunque per una parte essenziale del business e del fenomeno, ma pur sempre una parte. Ne sono dunque destinatari in primis le Autorità di Sistema Portuale ma, più in generale, i soggetti impegnati a diverso titolo nella creazione e gestione di offerta ricettiva per le navi da crociera e i loro passeggeri. Ecco dunque che i territori e le destinazioni toccate da questo fenomeno, le istituzioni che le rappresentano, le società terminaliste e gli altri operatori che in esse si muovono, sono possibili fruitori di questo lavoro. Pianificazione (strategica) nazionale. Si tratta di superare l'attuale modello di competizione a schema libero per cercare pur nella assoluta autonomia di ciascun soggetto - un maggior coordinamento puntando ad una maggiore specializzazione per far crescere la competitività dell'intero sistema nazionale e non unicamente quella del singolo scalo. Execution e semplificazione. I progetti vanno pensati, pianificati, dotati di adeguate risorse, sviluppati e completati (e, possibilmente, monitorati nel loro rispondere agli obiettivi di partenza). È nei tempi di sviluppo dei progetti e di realizzazione degli interventi che si rileva uno degli anelli deboli da superare. La ricerca della semplificazione si inserisce in questo orientamento. Porti key (chiave) e prospect (potenziale di sviluppo). Alcuni porti più di altri potrebbero meritare un surplus di attenzione. Da una parte i key ports (quelli che potrebbero essere considerati principali per varie ragioni, di traffico e non solo, e che più di altri incidono nel generare traffico in Italia a beneficio anche di altri scali) e dall'altra i prospect (quelli che, tra chi oggi presenta bassi livelli di traffico, hanno più margini di crescita, e che possono concorrere a definire itinerari alternativi al classico Grand Tour). Questo punto necessita naturalmente di una forte collaborazione e partecipazione da parte dei territori locali e regionali in cui ricadono i porti. Non solo volumi di traffico. Si tratta di uscire dalla trappola della rincorsa a volumi di traffico come unica traiettoria di crescita, dando più rilevanza ad altri obiettivi. Ma può esserci spazio anche per crescere quantitativamente, a patto di creare le migliori condizioni per accogliere e gestire questo eventuale aumento. Economia circolare e prospettiva 2030. L'ambizione è quella di essere protagonisti a tutto campo nell'erogazione di servizi ispirati all'economia circolare. Azioni da sviluppare sia negli spazi portuali che tra porto e città, anche tramite un concreto impegno - non solo economico ma anche in personale ed attenzione - dedicato al far proprio, giorno per giorno, l'avvicinamento ad alcuni dei goal dell'Agenda2030 delle Nazioni Unite. Approvvigionamenti energetici. Non si tratta solo delle dotazioni che consentano nuove (diverse e combinabili) soluzioni di alimentazione delle navi in banchina, ma di un processo più esteso che riguardi sin dall'origine la sostenibilità delle fonti energetiche o l'essere rinnovabili. Filiera e lavoro locali. Le dinamiche delle economie di scala sono uno dei driver del successo del comparto crocieristico, e le catene di fornitura hanno dato sempre più spazio a player globali. Bisogna impegnarsi per

assicurare uno spazio maggiore alle filiere e al lavoro locali. Indirizzo turistico dei territori. Pur nel rispetto dei diversi ruoli e prerogative, è necessario come porti essere protagonisti e proattivi nelle dinamiche di indirizzo di sviluppo turistico del territorio: favorire ed incentivare le relazioni tra stakeholder



e operatori del comparto così come farsi trovare interlocutori non solo pronti ma attivatori del dialogo. Promuovere il comparto. Spetta anche ai porti contribuire a promuovere il comparto, con le sue specificità, necessità e contributi che assicura sui piani economico, occupazionale e sociale, difendendo e rivendicando l'azione di un cluster di aziende così importante. Eugenia De Cesare

La Cina afferra la "testa del drago" e stringe la presa sui porti europei

Claudio Paudice

All' epoca Xi Jinping lo definì "la testa del drago in Europa". È il Porto del Pireo, il più importante scalo della Grecia, sul quale la Repubblica Popolare ha da poco rafforzato la sua presa: la compagnia statale di navigazione sta per rilevare un' ulteriore quota del 16% dell' Autorità Portuale del Pireo (PPA), passando così dal 51% a una quota di maggioranza del 67%. L' acquisto faceva parte dei patti stretti a cavallo della crisi del debito sovrano che costrinse il Governo di Atene ad accettare il vasto programma di privatizzazioni dettato dalla cosiddetta Troika. Ma il dato è un altro: mentre in Europa si fa un gran parlare di porre un freno al suo espansionismo commerciale e spesso sleale, Pechino sembra tuttavia procedere indisturbato nel processo di allargamento della sua sfera di influenza nel Vecchio Continente. L' interesse per quella che l' ex premier greco Samaras definì "la porta d' ingresso della Cina in Europa" non è improvvisato, ma anzi è il risultato di una chiara strategia geoeconomica e mercantile comunemente nota come Nuova Via della Seta voluta da Xi Jinping per sviluppare le rotte commerciali tra l' est e l' ovest del mondo. E definisce bene quella capacità di Pechino - che

spesso sembra mancare ai Paesi occidentali - di perseguire i suoi obiettivi economici e politici nel corso degli anni, a piccoli passi ma senza mai recedere. Quello del porto del Pireo è in questo senso un caso scuola. Già all' alba della crisi greca il colosso statale Cosco mise gli occhi sul porto di Atene, assicurandosi nel 2009 la gestione del terminal cargo tra le proteste degli operatori marittimi e dei cittadini. Negli anni successivi le condizioni finanziarie della Grecia, incalzata costantemente dalle istituzioni internazionali, continuarono com' è noto a peggiorare, aumentando il malessere sociale e favorendo l' ascesa al potere del partito di sinistra Syriza. Salutato come colui che avrebbe liberato i greci dalle richieste oppressive dei creditori, l' ex premier Alexis Tsipras finì tuttavia per esserne un fedele esecutore: se a gennaio 2015 il suo ministro per la Navigazione prometteva di non voler più vendere la quota di maggioranza del Pireo e che l' accordo con Cosco sarebbe stato "rivisto per il bene del popolo greco", pochi mesi dopo lo stesso Governo Tsipras cedette su tutta la linea negoziando con la società statale cinese la cessione del 51% non di un singolo terminal ma dell' intero porto fino al 2052. Costo dell' operazione, 290 milioni di euro più altri 88 milioni, rimasti congelati fino ad oggi, per rilevare dopo cinque anni un altro 16% della Piraeus Port Authority a determinate condizioni e investimenti. Investimenti che sono stati realizzati solo in parte, circa la metà dei 300 milioni che l' autorità portuale avrebbe dovuto spendere tra il 2016 e il 2021 su 600 milioni complessivi. Tuttavia il negoziato potrà comunque essere finalizzato, dopo l' approvazione del Parlamento greco. A dare il via libera è stata la Corte dei Conti ellenica che non ha riscontrato responsabilità dell' operatore cinese nei ritardi registrati nell' attuazione del suo piano di investimenti, dovuti essenzialmente a ricorsi legali intentati da società civile e ambientalisti greci nei confronti di Cosco. Oltre a consolidare l' influenza cinese sulla redditizia rotta marina Asia-Europa, l' intesa al tempo stesso riduce il potere decisionale dell' autorità statale greca nel suo scalo più strategico, portando da tre a uno i suoi rappresentanti nel consiglio di amministrazione dell' autorità portuale composto da ben undici membri, pur conservando il diritto di veto. Cosco non è solo la terza compagnia di navigazione al mondo ma il braccio operativo del Governo di Pechino per i suoi progetti di espansionismo infrastrutturale nei porti del Vecchio Continente,

considerati obiettivi privilegiati. È di proprietà statale e soggetta alla Sasac, la Commissione speciale per la supervisione e l'amministrazione dei beni di proprietà della repubblica popolare responsabile delle Soe (state-owned enterprises), le aziende di Stato, per un patrimonio di oltre venti trilioni



Huffington Post

Focus

di dollari. La Sasac risponde direttamente al Consiglio di Stato, il supremo organismo amministrativo ed esecutivo, e ha poteri enormi: gestisce gli asset statali sotto la supervisione del governo, guida e porta avanti la riforma e la ristrutturazione delle imprese pubbliche, nomina e rimuove i dirigenti delle Soe, valuta le loro performance, e persegue ogni altro obiettivo che le viene assegnato dal Consiglio di Stato. Attraverso Cosco, il governo di Pechino ha fatto del Pireo il suo primo vero mattone della nuova Via della Seta, assicurando massicci investimenti non solo nei terminal, ma anche nella logistica, nelle riparazioni navali e nel turismo. La mano cinese si è subito vista in pochi anni: se nel 2009 il porto del Pireo movimentava meno di 700mila Teu (unità di misura per i contenitori da 20 piedi), nel 2020 è arrivato a muoverne 5,4 milioni Teu. Nessun porto europeo ha mai assistito a una crescita così esponenziale dei propri traffici in così poco tempo, di oltre il 600%. L'interesse di Pechino per il porto greco, come detto, non è improvvisato, e nemmeno isolato, offrendo un valido spunto per analizzare la mole di investimenti infrastrutturali cinesi in Europa. Soe cinesi, principalmente Cosco ma anche China Merchant Group, hanno partecipazioni sparpagliate in tutti i più importanti scali dell'Ue: nei terminal container di Rotterdam (primo porto d'Europa), Anversa, Zeebrugge, Bilbao, Valencia, Marsiglia e Vado Ligure e scali ferroviari a Madrid e Saragozza. D'altro canto il 60% del commercio cinese avviene via mare e la Cina è leader mondiale del trasporto su nave, con una quota del 35% sul traffico container. Ma senza tralasciare il ferro: gli interporti di Manzhouli e di Suifenhe, nella Cina nordorientale al confine con la Russia, hanno assistito quest'anno al passaggio di oltre tremila viaggi di treni merci Cina-Europa, secondo il China Railway Harbin Group Co. per un totale di 290mila Teu. Oltre 50 rotte di treni merci Cina-Europa passano attraverso i due snodi, collegando più di 10 Paesi con 60 città cinesi. L'aumento della sua partecipazione nel Pireo è complementare all'espansione commerciale che lentamente la Cina sta ampliando sul Mar Mediterraneo. Perché, oltre ai porti del Sud Europa, Cosco detiene quote anche nello scalo di Alessandria d'Egitto e, soprattutto, un 20% nel terminal container da oltre cinque milioni di Teu di Port Said, all'imboccatura del Canale di Suez, la via d'acqua commerciale che collega il Mar Rosso al "mare nostrum" da cui passa il 30% delle portacontainer e il 12% del traffico di merci a livello mondiale, per un valore complessivo (non solo cargo) da dieci miliardi al giorno. L'importanza commerciale di Suez, d'altro canto, è stata a tutti evidente durante la settimana di blocco dei traffici causato dall'incaglio della Ever Given, a marzo scorso. La penetrazione cinese nelle infrastrutture europee (e non solo) non avviene solo attraverso la Cosco. Attraverso la società terminalistica Terminal Link, di cui ha una quota del 49% (l'altro 51% è in capo all'operatore francese Cma Cgm) un altro colosso pubblico di Pechino, China Merchants Group, è presente tra gli altri nei porti d'Oltralpe di Montoir, Dunkirk, Marsiglia-Fos e Le Havre, Anversa in Belgio, Marsaxlokk a Malta, Salonicco in Grecia, e nei porti marocchini nell'area dello Stretto di Gibilterra come il Tanger Med e Casablanca. Quando si tratta di terminal, ai cinesi l'appetito non manca mai. Di recente Cosco ha avviato negoziati per entrare nel Container Terminal Tollerort, il più piccolo del porto di Amburgo (il terzo scalo europeo) che ogni anno muove circa 9,2 milioni di TeU, per rilevarne una quota di minoranza da Hamburger Hafen und Logistik Ag (Hhla). Se la trattativa andasse a buon fine, Cosco sarebbe il primo operatore non tedesco a entrare ad Amburgo, il più grande porto ferroviario europeo che con la Cina ha già intensi traffici su ferro. Ci sono 230 collegamenti tra venti destinazioni cinesi e il porto tedesco per oltre quota 100mila Teu e circa 40 treni a settimana. Sebbene quindi non disdegni affatto i porti del Nord Europa, è su quelli meridionali che lo sviluppo della Via della Seta Marittima (Maritime Silk Road) si è maggiormente concentrata negli ultimi anni, insieme al sud-est asiatico. Ma chi pensa che, a fronte di una massiccia presenza cinese in infrastrutture strategiche del Vecchio Continente, ci sia una reciproca presenza di operatori Ue in Cina, si sbaglia. E pensare che un'esperienza come quella del Pireo, in cui un'intera autorità portuale europea è stata affidata a un'azienda di stato di Pechino, possa oggi essere esportata in Cina a parti invertite, sarebbe un'eresia. Secondo il Centro comune di ricerca (JRC) della Commissione Ue in vari settori le imprese

europee che vogliono investire nell' estremo oriente sono obbligate per legge a partecipare a joint venture con aziende cinesi e a trasferire tecnologia. "Per quanto riguarda le condizioni successive all' entrata, il quadro giuridico cinese e l' impari accesso al mercato cinese, nonché i finanziamenti governativi, pongono le imprese



Huffington Post

Focus

europee in condizioni di svantaggio rispetto alle controparti cinesi", scrive la Corte dei Conti europea in un recente rapporto. Un'impresa Ue in Cina può accedere solo a posizioni di minoranza nel settore marittimo, o anche dell'aeronautica, nelle centrali nucleari, nella costruzione e gestione di reti elettriche, ferroviarie, o negli aeroporti civili, nelle aziende di telecomunicazioni. Nel capitale delle banche un investitore europeo non può salire sopra il 20%, e non oltre il 50% nelle compagnie assicurative. Eppure la via della Seta, salutata da tutti come l'occasione per riavvicinare i due continenti, migliorando la cooperazione e le relazioni sino-europee, pare al momento percorribile, quanto a opportunità di investimento, solo a senso unico, da Pechino verso Bruxelles e non viceversa. In un rapporto della Camera di Commercio dell'Unione europea in Cina, la voce delle imprese Ue, si evidenzia "il ruolo marginale attualmente svolto dalle imprese europee nella BRI (via della Seta), nonché gli effetti di riduzione della concorrenza che il programma guidato da Pechino sta avendo sulle imprese in tutto il mondo". Nel rapporto si definiscono come "briciole" le opportunità date dalle autorità cinesi alle concorrenti Ue, incapaci di farsi spazio nel mercato protetto asiatico: "La concorrenza globale viene seriamente attenuata dalle imprese statali verticalmente integrate della Cina, che sono in grado di fornire tutto, dal finanziamento ai materiali e ai servizi di costruzione e non solo. Sono in gran parte queste società statali ad aggiudicarsi contratti BRI, molti dei quali sono campioni nazionali emersi nel mercato fortemente protetto della Cina, che ha permesso loro di raggiungere economie di scala". Un'impresa europea trova in sostanza la via della Seta sbarrata, mentre a un'impresa cinese viene concesso di investire in asset strategici nazionali e di consolidare la sua presenza in un porto come il Pireo la cui rilevanza è cruciale nel panorama geoeconomico. Un altro esempio di questa disparità di condizioni viene fornito da un interessante rapporto del think tank tedesco Merics sul commercio marittimo, e in particolare sul cabotaggio, l'attività di spedizione via mare di merci fra porti di uno stesso stato. Secondo le norme Ue sul cabotaggio, solo le navi battenti bandiera locale possono occuparsi di spedizioni nazionali. Le norme cinesi vanno oltre e stabiliscono che le navi per le spedizioni interne non solo devono avere bandiera cinese ma devono anche essere di proprietà cinese. Vuol dire che Cosco potrebbe investire in una filiale europea e gestire navi battenti bandiera olandese tra Amsterdam e Rotterdam, per fare un esempio, mentre a un'impresa europea non è permesso il contrario. Il grave squilibrio si fa ancora più evidente nella staffetta internazionale, cioè la riorganizzazione delle merci raccolte da più porti dello stesso paese per la successiva spedizione all'estero, una pratica molto utile per rendere più efficienti le spedizioni, con conseguente abbattimento dei costi e dei tempi. Si legge nell'analisi di Merics: "Tre navi battenti bandiera cinese di proprietà della COSCO potrebbero caricare birra ad Amburgo, formaggio a Rotterdam e cioccolato ad Anversa, quindi incontrarsi tutte in un porto e ridistribuire il carico in modo che una possa andare in Canada, un'altra in Sudafrica e l'ultima a Singapore". Alle navi battenti bandiera europea, questa pratica nel Paese dell'estremo oriente non è consentita, e per la riorganizzazione dei carichi provenienti dalla Cina sono costrette a incontrarsi in un porto asiatico che non sia cinese, con conseguente dispendio di tempo e quindi di denaro. La disparità di condizioni in cui sono costrette a operare le imprese europee nel mercato globale viene sinteticamente definita dalla Camera di Commercio Ue in Cina: "I caricatori cinesi utilizzano porti costruiti e gestiti da imprese di Stato cinesi, utilizzando acciaio e cemento forniti dalle imprese di Stato cinesi; usano navi costruite da imprese di Stato cinesi utilizzando acciaio prodotto da imprese di Stato cinesi, che viene a sua volta ricavato da ferro e carbone proveniente da imprese di Stato cinesi; il tutto finanziato dalle banche di proprietà dello stato cinese". Oltre a pompare denari pubblici nelle Soe, la Repubblica ha occhi di riguardo verso le sue imprese garantendo loro un accesso privilegiato a materie prime, di cui dispone a iosa, e capitali con tassi a buon mercato. Ma l'universo di benefici di cui godono le imprese di Pechino operanti nel mercato europeo non è quasi mai visibile lungo la catena del valore. Sussidi nascosti che alterano la concorrenza nel libero mercato europeo e di cui il governo cinese sembra sia ben consapevole. Proprio per cercare di occultarli,

spesso le Soe di Pechino registrano le proprie compagnie in Lussemburgo, per far figurare gli investimenti come provenienti da un Paese Ue e non da oriente. Nel tentativo di liberarsi dell' etichetta cinese, all' inizio del 2020 Cosco ha trasferito tutti i suoi servizi intraeuropei alla Diamond Line GmbH. A parte il nome, personale e rete di clienti sono rimasti gli stessi. Dopo anni di negoziati



Huffington Post

Focus

iniziati nel 2013, l'Unione Europea e la Cina sono arrivate a un accordo sugli investimenti, il Comprehensive Agreement on Investment (CAI), per dare un' unica cornice legale e cercare di rimediare alle tante storture che si sono seguite negli anni, in particolare sul fronte cinese. Pechino ha fatto alcune concessioni, rimuovendo diversi ostacoli per le imprese Ue in alcuni settori, come le tlc e le spedizioni, e si è impegnata a ridurre gli aiuti concessi alle sue imprese. Al di là del fatto che da più parti l' accordo è stato giudicato poco ambizioso e in alcuni passaggi fumoso, il Cai è stato congelato dal Parlamento Europeo dopo le sanzioni della Repubblica Popolare nei confronti di alcuni europarlamentari. Nel frattempo l' Antitrust ha adottato lo scudo anti-scalate che dovrebbe limitare la distorsione della concorrenza da parte di attori stranieri sussidiati dagli Stati di appartenenza. Un modo, tardivo, per cercare di porre un primo rimedio alla sconcertante disparità di condizioni di accesso al mercato che le istituzioni europee hanno indirettamente avallato per anni, mentre hanno di rado perso l' occasione per vivisezionare l' operato delle imprese comunitarie che a loro avviso ledevano la concorrenza nel mercato interno, avviando indagini e comminando sanzioni. Questioni certamente rilevanti ma che, di fronte ai rischi provenienti dal silenzioso avanzare del "dragone" nel Vecchio Continente, al confronto impallidiscono.

Pnrr per la portualità e lo shipping

28 agosto 2021 - Il prossimo 7 ottobre, all' interno del grande contenitore della Genoa Shipping Week si terrà una sessione dedicata al PNRR PER LA PORTUALITÀ E LO SHIPPING. Gli investimenti nelle infrastrutture a mare e nell' intermodalità previsti nel PNRR costituiranno per le note motivazioni una parte preponderante di quanto sarà possibile realizzare in Italia nel corso del decennio appena iniziato. L' importanza del PNRR e del programma Recovery che gli sta alle spalle, però, va oltre le disponibilità finanziarie. Il cluster marittimo-logistico italiano deve infatti farsi parte attiva prima nella fase di definizione e trovarsi preparato poi in fase attuativa nella partita delle riforme e delle semplificazioni che l' Italia dovrà varare per potere accedere ai fondi. Inoltre il settore deve anche guardare alle possibilità che si trovano in altri capitoli del Piano, in particolare in quelli relativi alla digitalizzazione e alla transizione ecologica.

GAM EDITORI

